

ник — всё расположено очень удобно и эргономично в шикарном просторном салоне, отделанном полированным деревом и кожей. Аудиоподготовка приведёт в восторг любого меломана, а режим ECO — самого фанатичного активиста Greenpeace. Выхлопные газы от EQUUS не пахнут. То есть совсем. Это просто тёплый пар. Честное слово, я специально наклонялся поближе к выхлопной трубе (убедившись, конечно, что меня никто не видит).

Самое роскошное место здесь — правое заднее пассажирское сидение. Кресло может принимать почти горизонтальное положение, из-под кресла поднимается подставка, чтобы можно было вытянуть ноги. И — внимание! — в кресле есть устройство для массажа. Так и представляется вальяжный босс, усталый после долгого перелёта, что растянулся в этом крес-



ЗНАТОКИ МАШИН КЛАССА PREMIUM, ЗАГЛЯНУВ ВНУТРЬ, ОТМЕЧАЛИ: ПОЖАЛУЙ, ТАКОГО САЛОНА ОНИ НЕ ВСТРЕЧАЛИ БОЛЬШЕ НИГДЕ

ле и пьёт что-то расслабляющее из холодильника, просматривая новости по телевизору. Да, конечно, телевизор тоже есть.

Словом, внутреннее убранство — воплощённая роскошь и удобство. Знатки машин класса premium, заглянув внутрь, отмечали: пожалуй, такого салона они не встречали больше нигде.

Что ж, освоившись — тронулись.

Придержите коней

Тут самое время вспомнить, что двигатель TAU V8, три года подряд входивший в десятку лучших двигателей по версии журнала Wards Auto, — гордость разработчиков EQUUS. Некоторые версии машины оснащены пятилитровым мотором мощностью 430 л. с. Мне хватило и 4,6-литрового — табун резвых лошадок в 370 голов срывает машину с места так, что вы едва успеваете перевести глаза от дороги к спидометру — а там уже пошла вторая сотня.

Эта мощь в сочетании с невероятным комфортом движения может сыграть с непривычки злую шутку. Любой водитель знает, что это такое, когда «в хорошей машине скорость не чувствуется». Комфортная скорость у разных автомобилей тоже разная. Где-то напрягаешься уже при 110 км/ч, где-то около 150. Я же, отправившись по делам в Бершеть, вышел на Восточный обход. Опаздывая, слегка «поддал газу». Я понимал, что еду достаточно быстро, но когда взглянул на спидометр и увидел цифру «200», опешил: чур меня, надо срочно сбавить...

На EQUUS действительно не ощущаешь скорости — машина словно парит над дорогой. Издав утробный рёв, делает первоначальный рывок, а затем восьмиступенчатая коробка передач делает набор скорости плавным и незаметным. Так, при скорости около 180 км/ч стрелка тахометра едва подбегает к 3000 об./мин.

В общем, ресурс этой машины таков, что остаётся лишь жалеть, что на наших дорогах особо не порезвишься.

Проверка русской дорогой

В выходные поехал на дачу. Дорога туда не очень. Да что там — паршивая, прямо скажем, дорога: 18 километров кряхтения и проклятий. Что ж, съезжаем с трассы. Вдохнув, останавливаемся, нажимаем нужную кнопку — и вуаля: вместо 145 получаем 175 см дорожного просвета. Поехали.

Нет, гнать тут, конечно, не нужно. Выше 40 км/ч не разгоняемся, и машина за это благодарна. Мелкие кочки подвеска «глочет» без остатка, крупные ямы аккуратно объезжаем — вот мы и у порога. Честное слово, эта поездка была куда более комфортной, чем когда я привычно передвигался по этой дороге на своём кроссовере.

Только не забывайте после таких грунтовок сразу отправиться на мойку. Ну не идут чёрному «экусу» эти подтёки коричневой грязи, это ж не танк...

Довелось прокатиться и на относительно длинную дистанцию — в командировку в Чердынь. Путь неблизкий: если не гнать, закладывайте часа четыре — не промахнётесь. Разумеется, всё это время вы не должны отвлекаться от дороги. И вот тут как нельзя кстати придётся уже упомянутый джойстик.