

# Тест-Драйв

Июнь 2013



Ferrari LaFerrari.

МОЩНЫЙ, БЫСТРЫЙ И ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ

Автомобильный журнал для тех, кто умеет выбирать



# Июнь 2013

## «Тест-Драйв» автомобильный журнал

### Над номером работали:

Бережной Владимир  
Фитисова Юлия  
Былина Виктория  
Брягунов Тарас  
Горбылев Алексей  
Заборсина Вера  
Коваль Инна  
Лысак Виктория  
Наумчак Инна  
Пироженко Юлия  
Онищенко Алексей  
Онищенко Виктория

### Главные редакторы

Краев Василий  
Чумак Владимир

Подписной индекс: **90022**

Свидетельство о регистрации КВ 7445 от 17.06.03.

Подписано в печать 28.02.12.

Отпечатано в типографии ООО «Формула-1»  
г. Киев, ул. Маршала Гречко, 13

Тираж — 15 000. Цена договорная.  
Ежемесячный автомобильный журнал «Тест-Драйв»  
распространяется во всех без исключения регионах  
Украины, а также в России. Выходит с октября 2003 г.

Учредитель и издатель: ООО «Информационно-  
издательский центр «АвтоФотоПродажа».

Адрес редакции: 03055, г. Киев, а/я 59.  
тел. (044) 236-69-59.

e-mail: editor@test-drive.kiev.ua www.test-drive.com.ua

Отдел распространения: (067) 547-85-20

Эксклюзивное право на размещение рекламы в журнале  
«Тест-Драйв» принадлежит ООО «Редакция ТЕСТ-ДРАЙВ»



4

**Дебютант**  
**Honda Accord Coupe:**



9

**Дебютант**  
**Chevrolet Trax:**  
в молодежном духе



14

**Концепт-кар**  
**Citroen DS Wild Rubis:**  
гибридный вседорожник



17

**Премьера**  
**Ferrari LaFerrari:**  
мощный, быстрый и эксклюзивный



21

**Премьера**  
**Ford Fiesta ST:**  
заряженный хетчбэк



25

**Премьера**  
**McLaren P1:**  
с прицелом на гоночный трек



29

**Премьера**  
**Porsche 911 GT3:**  
серийное купе для гоночных трасс



32

**Дебютант**  
**Lotus Exige:**  
чистокровный "спортсмен"



38

**Премьера**  
**Rolls-Royce Wraith:**  
по высшему разряду



43

**Концепт-кар**  
**Nissan Friend-ME:**  
дружелюбный автомобиль



46

**Концепт-кар**  
**SsangYong LIV-1:**  
предвестник нового вседорожника



49

**Концепт-кар**  
**Hyundai E4U:**  
нетрадиционный подход



52

**Концепт-кар**  
**Jeep Wrangler Mopar Recon:**  
покоритель бездорожья



55

**Премьера**  
**MG3:**  
новый образ известной марки



58

**Премьера**  
**Lamborghini Veneno:**  
подарок к юбилею

Редакция не всегда разделяет мнение автора. Редакция не несет ответственности за содержание рекламных объявлений. Согласно действующим в Издательстве правилам, ответственность за достоверность объявлений несет рекламодатель. Он самостоятельно отвечает за содержание предоставленных данных, за соблюдение авторских прав и прав третьих лиц, за наличие ссылок на лицензии и указаний на сертификацию продукции и услуг в порядке, предусмотренном законодательством.

Редакция исходит из того, что рекламодатель имеет право и предварительно получил все необходимые для публикации разрешения. Использование материалов в любой форме не допускается без письменного разрешения редакции. Материалы не рецензируются и не возвращаются. Переписка с читателями ведется только на страницах журнала. Рукописи и фотоснимки не возвращаются и не рецензируются.

Первое поколение Honda Accord представили в 1976 году. Поначалу выпускали только хетчбэки и седаны, но с 1986 года в линейке появилось и купе. Теперь в производстве уже девятое поколение модели и наряду с четырехдверной моделью начат выпуск двухдверного Accord Coupe.

# Honda

# Accord Coupe



Первое поколение Honda Accord представили в 1976 году. Поначалу выпускали только хетчбэки и седаны, но с 1986 года в линейке появилось и купе. Теперь в производстве уже девятое поколение модели и наряду с четырехдверной моделью начат выпуск двухдверного Accord Coupe.

При первом взгляде на купе становится ясно, что оно стало немного сдержаннее и солиднее на вид. Конечно, автомобиль сохраняет фирменный клиновидный профиль с короткими свесами кузова, большими углами наклона передних и задних стоек крыши. Боковины и капот стали более рельефными, а оконная линия отличается элегантным изгибом.

Хромированная решетка радиатора напоминает по форме улыбку, а с ней сочетаются продолговатые фары. Кстати, за доплату доступна светодиодная оптика головного света. В бампере размещен широкий воздухозаборник. Расширенные задние крылья подчеркнуты четырехугольными фонарями, а в крышку багажника интегрирован спойлер. Из заднего бампера выглядывают хромированные наконечники выхлопных труб.

В основе Honda Accord Coupe – доработанная платформа

предшественника, но сравнению с ним новичок стал несколько компактнее. Его длина уменьшена на 45 мм (до 4806 мм), а колесная база – на 15 мм (до 2725 мм). Ширина (1849 мм) и высота (1435 мм) остались на прежнем уровне. Масса купе снижена до 1440 кг в базовой версии. Начальное оснащение включает 17-дюймовые легкосплавные диски, а во флагманской версии EX-L установлены 18-дюймовые колеса.

В салоне пластик щедро разбавлен многочисленными хромированными вставками "под алюминий". Четырехспицевое рулевое колесо оснащено наплывами на ободу в районе хвата рук. На приборной

панели центральное место занимает большой спидометр с экраном бортового компьютера внутри. Крупные шкалы приборов облегчают считывание показаний.

Центральную панель венчает 8-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Количество клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля заметно уменьшено по сравнению с моделью прошлого поколения, а сами они стали крупнее. Поэтому теперь привыкание к ним займет меньше времени. К тому же, в самой дорогой модификации EX-L часть кнопок заменена дополнительным сенсорным экраном.

Водительское сиденье во всех





Accord Coupe оснащено электроприводом регулировок, а у рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние кресла широкие и мягкие, но при этом обеспечивают довольно неплохую боковую поддержку. Между ними размещен высокий трансмиссионный тоннель с двумя подстаканниками и подлокотником, прячущим вместительный бокс.

Купе получилось на удивление просторным на втором ряду. Конечно, за спортивный дизайн линии крыши приходится расплачиваться уменьшенным пространством над головой, но пассажиры среднего роста не будут здесь стеснены. Хотя задний диван трехместный, двоим здесь все-таки гораздо комфортнее. Довольно приличный и объем багажника – 388 л.

Автомобиль весьма богато укомплектован: в базовой версии предусмотрены электропакет, двухзонный климат-контроль, датчик освещения, камера заднего вида, 160-ваттная аудиосистема с CD-плеером и связью Bluetooth, круиз-контроль. Также предусмотрены 6 подушек

безопасности, система стабилизации VSA и система контроля давления в шинах. В Accord EX-L добавлены система бесключевого доступа, кожаный салон, люк в крыше, аудиосистема мощностью 360 Вт, системы автоматического экстренного замедления и соблюдения полосы движения. Также установлена технология LaneWatch: специальные камеры в зеркалах заднего вида снимают "слепые" зоны и изображение выводится на центральный экран. Среди опций – навигационная система с жестким диском на 16 Гб и люк в крыше.

Линейку двигателей открывает 2,4-литровая бензиновая "четверка". Теперь он оснащен не только системой регулировки фаз газораспределения i-VTEC, но и непосредственным впрыском топлива. Однако, мощность несколько снижена – до 185 л. с. при 6400 об/мин. Зато крутящий момент увеличен до 221 Н·м и доступен он при более низких 4000 об/мин. То есть, тяга в среднем диапазоне оборотов стала больше. Впрочем, мотор, как и ранее быстро раскручивается и легко достигает

7000 об/мин. Как и ранее, купе доступен с 6-ступенчатой "механикой", отличающейся точностью работы. Динамика улучшена: автомобиль разгоняется до 100 км/ч за 9 с. Кроме того, появился индикатор экономной езды и специальный режим Eco, делающий педаль акселератора менее чувствительной. Это позволило существенно снизить расход топлива – до 10,8 л/100 км в городском цикле и 6,2 л/100 км – в загородном. К тому же, теперь автомобилю подойдет и бензин Аи-92. А вот "автомат" для этой версии не предлагают: на смену ему пришел бесступенчатый вариатор.

Выше в иерархии стоит 3,5-литровый 278-сильный V6. Прибавка в мощности сразу положительно сказывается на динамических характеристиках: с разгон до 100 км/ч занимает 6,1 с. Хотя при резком старте проявляется паразитное силовое подруливание, ведь на переднюю ось приходится немалая тяга в 339 Н·м. "Шестерка" радуется приятно настроенным звуком выхлопа. А экономить топливо помогает технология отключения цилиндров. Поэтому в среднем седан



расходует всего 13 л/100 км в городе и 8,4 л/100 км – на трассе. Версия с V6 может также быть оснащена 6-ступенчатым "автоматом".

Accord Coupe сохранил свою отличительную черту – весьма увлекательную управляемость. Его руль остается точным и весьма острым, хотя его информативность – не самая лучшая.

Четырехцилиндровый вариант лучше ведет себя на извилистых дорогах, ведь у версии с V6 "нос" ощутимо

тяжелее, а потому более выражена недостаточная поворачиваемость. Курсовая устойчивость и сцепление с дорогой очень хорошие. Вместе с тем, купе довольно комфортабельное и его подвеска легко справляется с огрехами дорог. Крены кузова в поворотах присутствуют, но они не слишком выражены. На больших скоростях в салоне теперь значительно тише: это заслуга системы активного подавления звуковых помех Active Noise

Cancellation. Неплохо проявляют себя тормоза: для полной остановки со 100 км/ч понадобится отрезок длиной 36,9 м.

Honda Accord Coupe уже начали продавать в США. Там автомобиль стоит от 24 тыс. долларов. В Украине пока планируют представить только седан, хотя купе будет доступно неофициально, как и его предшественник. У нас его приблизительная цена составит 310 тыс. гривен.

### Технические характеристики Honda Accord Coupe

Тип кузова	купе	
Число дверей/мест	5/5	
Снаряженная масса, кг	1440	1539
Длина/ширина/высота, мм	4806/1849/1435	
Колесная база, мм	2725	
Колея передняя/задняя, мм	1585/1582	
Клиренс (дорожный просвет), мм	150	
Объем багажника, л	388	
Диаметр разворота, м	11,5	
<b>Двигатель</b>		
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	2354	3471
Тип	Бензиновый	
Расположение	Спереди, поперечно	
Расположение и число цилиндров	В ряд, 4	V6
Количество клапанов/распредвалов	16/2	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	185 при 6400	280 при 6200
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	221 при 4000	339 при 4900
Топливо/емкость бака, л	Аи-92/65	
<b>Трансмиссия</b>		
Тип привода	Передний	
Коробка передач	6-ст. механическая	
<b>Ходовая</b>		
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VSA	
Количество подушек безопасности, шт	6	
Размер шин	215/55 R17	235/45 R18
<b>Эксплуатационные показатели</b>		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9	6,1
Максимальная скорость, км/ч	214	230
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	10,8	13,0
загородный цикл	6,2	8,4
смешанный цикл	7,9	10,7
Стоимость автомобиля (в США), долларов	24 700 – 33 100	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

# Chevrolet Trax:

## В МОЛОДЕЖНОМ ДУХЕ



Если раньше большинство вседорожников были большими и тяжелыми, то теперь наряду с бескомпромиссными покорителями бездорожья появляются и компактные модели. С каждым годом появляются все новые вседорожники, предназначенные больше для города. Яркий пример тому – марка Chevrolet. Хотя в ее линейке до сих пор присутствуют полноразмерные Tahoe и Suburban, наряду с ними выпускается и меньший Captiva, а теперь у него появился младший брат Trax. Интересно, что как концепт он дебютировал еще в 2007 году, но из-за кризиса выход серийной модели затянулся.

Chevrolet Trax – близкий родственник Opel Mokka и Buick Encore, а платформу для него позаимствовали у последнего поколения Chevrolet Aveo. Поэтому вседорожник весьма легкий – 1290 кг в базовой переднеприводной версии. При длине 4248 мм и колесной базе в 2555 мм он не больше стандартного хетчбэка С-класса. Хотя высота, конечно, немаленькая – 1674 мм.

Хотя вседорожник и относительно небольшой, выглядит он достаточно атлетично и подтянуто. У Trax короткие свесы кузова, мускулистые расширенные крылья и рельефный капот. Клиновидная оконная линия делает профиль весьма стремительным. Фирменная радиаторная решетка Chevrolet разделена горизонтальной балкой с логотипом марки. С ней сочетаются четырехугольные фары. Бамперы, пороги кузова и колесные арки прикрыты защитными пластиковыми

накладками. На крыше размещены рейлинги для багажника. Толстые задние стойки крыши имеют небольшой угол наклона. Заднее стекло сверху прикрыто спойлером. Расширенные "плечи" задних крыльев подчеркнуты узкими изогнутыми фонарями. Самую дорогую версию LT+ можно отличить по хромированным оконным рамкам, дверным ручкам и молдингу на пятой двери, а также 18-дюймовым легкосплавным дискам вместо стандартных 16-дюймовых.

В отделке салона господствует молодежный стиль, что заметно по обилию серебристых вставок "под алюминий". Трехспицевое рулевое колесо знакомо по Aveo, у него же позаимствовали и комбинацию приборов. Аналоговый тахометр сочетается с жидкокристаллическим экраном, на который выведены показания цифрового спидометра, указателя

остатка топлива в баке и часов, а также данные бортового компьютера. Нежно-синяя подсветка приятна для глаз.

Центральная панель слегка наклонена, а венчает ее сенсорный дисплей мультимедийной системы MyLink. Благодаря ему уменьшено количество клавиш блока аудиосистемы. Блок климат-контроля представлен тремя удобными круглыми переключателями. Внутри довольно много отделений для мелкой поклажи – два перчаточных ящика, карманы в дверях, ниша в центральной консоли, отсеки слева от руля и под передними креслами.

Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету уже в базовом Chevrolet Trax. Сиденья первого ряда размещены достаточно высоко, что обеспечивает хорошую обзорность вперед и по сторонам. А вот обзор назад не самый лучший из-за толстых стоек крыши. Кресла





довольно упругие, но зато они обеспечивают неплохую поддержку в районе поясницы. За доплату доступен удобный откидной подлокотник.

На втором ряду места для ног и над головой вполне достаточно – больше, чем у хетчбэков С-класса. Двоим пассажирам здесь комфортно, а при необходимости поместятся и трое, хотя в плечах им будет тесновато. Объем багажника составляет 356 л, а если сложить задние сиденья, то он вырастет до 1370 л.

Базовый Trax LS укомплектован кондиционером, электростеклоподъемниками, CD-плеером, связью Bluetooth, круиз-контролем, 6 подушками безопасности и системой стабилизации. В самой дорогой версии LT+ добавлены климат-контроль, кожаный салон, адаптивные биксеноновые фары, камера заднего вида, люк в крыше и датчик освещения.

Начальная модификация укомплектована 1,6-литровым бензиновым двигателем мощностью 115 л. с. Он неплохо проявляет себя, хотя немного шумный на высоких оборотах. К тому же, если

автомобиль загружен, его не всегда хватает. Именно поэтому базовая версия может быть только переднеприводной. Также доступен 1,4-литровый турбомотор мощностью 138 л. с. Он обладает весьма резвым характером и быстро набирает обороты. Вместе с тем, турбина делает его тяговитым в среднем диапазоне оборотов, ведь максимальные 200 Н·м крутящего момента доступны в широком диапазоне 1850-4900 об/мин. С ним вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 9,8 с и достигает 191 км/ч. При этом "четверка" довольно экономичная – 7,8 л/100 км в городском цикле и 5,6 л/100 км – в загородном. Такого результата добились благодаря системе глушения мотора при остановках Start/Stop.

Единственный дизель – 1,7-литровый 130-сильный. У него приличный максимальный крутящий момент в 300 Н·м, но он доступен в очень узком диапазоне 2000-2500 об/мин. Поэтому иногда этому мотору не хватает тяги. К тому же, он довольно шумный. С ним разгон до 100 км/ч занимает 9,4 с, а максимальная скорость – 183 км/ч.

Зато расход топлива – всего 5,6 л/100 км в городе и 4,5 л/100 км – на трассе. Такого результата добились благодаря технологии Start/Stop, глушащей двигатель при остановках.

Стандартная 6-ступенчатая механическая трансмиссия – не самая точная, а вот опционный 6-ступенчатый "автомат" отличается плавностью работы. Подключаемый полный привод предлагают за доплату. Большую часть времени такой Trax остается с передними ведущими колесами, но при необходимости на заднюю ось может передаваться до 50% тяги. Конечно, с дорожным просветом 168 мм не стоит ожидать выдающихся способностей на бездорожье. Но зато предусмотрена технология помощи на крутом спуске Hill Descent Control.

Даже моноприводной вариант вседорожника демонстрирует неплохое сцепление с дорогой и хорошую курсовую устойчивость. Руль достаточно легкий, чтобы вращать его несколькими пальцами. Однако, он не слишком точный, да и информативность могла бы быть и лучше. Подвеска Trax мягкая, поэтому даже в версии с 18-дюймовыми дисками комфорт



езды на высоте. Хотя из-за таких настроек в поворотах высокий автомобиль ощутимо кренится. При езде по автострате на больших скоростях становится, что шумоизоляция могла быть и лучше – ветер и шины отчетливо слышны.

Chevrolet Trax уже начали продавать в Европе. Базовая версия там стоит 17 000 евро, а самая дорогая – 26 000. В Украине вседорожник появится уже с лета и будет называться Chevrolet Tracker.



### Технические характеристики Chevrolet Trax

Тип кузова	Универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1379/1876	1290/1787	1429/1926
Длина/ширина/высота, мм	4238/1766/1674		
Колесная база, мм	2555		
Колея передняя/задняя, мм	1540/1540		
Клиренс (дорожный просвет), мм	168		
Объем багажника мин/макс, л	356/1370		
Диаметр разворота, м	10,8		
<b>Двигатель</b>			
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1364	1598	1686
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Бензиновый	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	140 при 4900	115 при 6000	130 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	200 при 1850–4900	155 при 4000	300 при 2000–2500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/53		Дт/53
<b>Трансмиссия</b>			
Тип привода	Передний или подключаемый полный		
Коробка передач	6-ст. механическая, 6-ст. автоматическая		
<b>Ходовая</b>			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR, HDC		
Размер шин	215/55 R18	205/70 R16	
<b>Эксплуатационные показатели</b>			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,8	12,3	9,4 (10,5)*
Максимальная скорость, км/ч	194	173	183 (183)
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	7,8	8,2	5,6 (6,4)
– загородный цикл	5,6	5,5	4,5 (4,6)
– смешанный цикл	6,4	6,5	5,9 (5,3)
Стоимость тестируемого автомобиля, евро	19 000 – 25 500		
Первое техобслуживание, км	20 000		
Периодичность техобслуживания, км	20 000		

# Citroen DS Wild Rubis – гибридный вседорожник

В Citroen продолжают развитие своей премиум-линейки DS. На данный момент она насчитывает уже три модели – хэтчбэки DS3, DS4 и DS5. Однако, уже в 2014 году к ним присоединится еще и вседорожник DS7. Предваряет его концепт-кар Citroen DS Wild Rubis.





Citroen DS Wild Rubis дает понять, что будущая вседорожная модель будет довольно крупной. Ведь он достигает 4,7 м в длину при небольшой колесной базе – 2,9 м. Вместе с тем автомобиль очень широкий (1,95 м) и довольно низкий (1,59 м). Он отличается весьма атлетичным дизайном с короткими свесами кузова и высокой оконной линией. Капот и боковины профилированы, ярко выражены и выпуклые колесные арки. На DS Wild Rubis также дебютирует новая широкая фальшрадиаторная решетка, обрамленная хромом. В будущем она станет отличительной чертой всех Citroen DS. Передняя оптика смотрится грозно благодаря С-образным светодиодам. В бампере размещен широкий воздухозаборник. Легкосплавные 21-дюймовые диски "обуты" в низкопрофильные шины. Во внешнем виде много хромированных деталей – передний сплиттер, накладки на порогах и

заднем бампере. Кроме того, серебристые молдинги присутствуют и на задних стойках крыши – они кажутся своеобразным продолжением рейлингов для багажника. На верхней кромке пятой двери размещен большой спойлер, а заднее стекло – панорамное. Расширенные "плечи" вседорожника подчеркнуты продолговатыми фонарями.

Концепт-кар оснащен гибридной силовой установкой, состоящей из 1,6-литрового бензинового двигателя с турбонаддувом и электромотора. Суммарно они развивают около 240 л. с. Citroen DS Wild Rubis может передвигаться и на электротяге, а при надобности аккумуляторные батареи можно подзарядить от домашней электросети.

Премьера Citroen DS Wild Rubis состоялась на автосалоне в Шанхае и это неспроста. Ведь серийный DS7 будут выпускать как во Франции, так и в Китае.





# Ferrari LaFerrari –

Примерно раз в десятилетие в Ferrari готовят эксклюзивную флагманскую модель. В разные годы это были такие легендарные автомобили, как Ferrari 288 GTO, F40, F50 и Enzo. Теперь эстафету принимает их наследник. Над его названием долго думали, а остановились на простом имени – LaFerrari.

**МОЩНЫЙ,  
БЫСТРЫЙ И  
ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ**

Купе выглядит довольно стремительно и агрессивно, однако его внешний вид – не столько плод работы стилистов, сколько результат обширных испытаний в аэродинамической трубе.

Заостренный "нос" в стиле болидов "Формулы-1", широкий передний спойлер и массивный задний диффузор призваны создавать прижимную силу. Аэродинамика, кстати, активная – изменяет свои параметры в зависимости от условий движения. Двери поднимаются вверх для удобства посадки и высадки в очень низкий (1116 мм) автомобиль. Впрочем, присутствуют в дизайне и фирменные черты вроде изогнутых светодиодных фар или больших круглых фонарей. Из заднего

бампера выглядывают четыре хромированных наконечника выхлопных труб.

В основе LaFerrari – монокок из углеволокна, поэтому немаленький автомобиль длиной 4702 мм и шириной 1992 мм весит всего 1255 кг. Передние колеса – 19-дюймовые, с шинами размером 265/30 ZR19, а задние – 20-дюймовые, с покрышками 345/30 ZR20.

В отделке салона сочетаются кожа, карбон и алькантара. Руль – четырехугольный, как в гоночных болидах. На него вынесены кнопка запуска двигателя, клавиши управления фарами и указателями поворотов, переключатели настройки шасси и светодиодный индикатор переключения передач. Показания

приборов выводятся на три жидкокристаллических экрана, причем средний показывает изображение желтого тахометра. На компактной центральной панели сгруппированы клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля. Дефлекторы вентиляционной системы напоминают сопла реактивного двигателя.

Ковшеобразные спортивные сиденья с интегрированными подголовниками являются частью силового каркаса кузова. Поскольку в таком случае они не могут регулироваться, то их изготавливают индивидуально для каждого покупателя с учетом его роста и комплекции.

Прозрачная крышка капота дает



возможность рассмотреть гордость LaFerrari – расположенный в базе 6,3-литровый атмосферный V12 с непосредственным впрыском топлива. Он развивает 800 л. с. при 9000 об/мин и 700 Нм при 6750 об/мин. Помогает ему 163-сильный электромотор, кратковременно подключающийся при резком разгоне и питающийся кинетической энергией торможения. Суммарная мощность гибридной силовой установки достигает 963 л. с. С 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями разгон до 100 км/ч занимает 2,9 с, а до

300 км/ч – 15 с. Максимальная скорость превышает 350 км/ч.

Купе оснастили электронным задним дифференциалом E-Diff и антипробуксовочной системой F1-Trac нового поколения. Кроме того, обязательными являются адаптивные амортизаторы и карбоново-керамические тормоза Brembo диаметром 398 мм спереди и 380 мм сзади. На заводском автодроме в Фиорано LaFerrari показал рекордное время – прошел круг за 1 минуту 20 секунд. Кстати, испытывали автомобиль пилоты "Формулы-1" Фернандо Алонсо и

Фелипе Масса.

Как и предшественники, Ferrari LaFerrari будет выпущен ограниченной серией в 499 автомобилей. Все они уже распроданы, несмотря на серьезную цену в 1,3 млн. евро.





# Ford Fiesta ST:

## заряженный хетчбэк

К 2013 году линейку Ford Fiesta не просто обновили, но и добавили новые интересные модификации. Так, теперь появился новый флагман модельного ряда, который носит традиционное обозначение Fiesta ST.



Главное достоинство заряженного хэтчбэка – новый 1,6-литровый двигатель семейства EcoBoost. Благодаря турбонаддуву и непосредственному впрыску топлива он развивает 182 л. с. при 5700 об/мин, а максимальные 244 Н·м крутящего момента доступны в широком диапазоне 1600-5000 об/мин. Fiesta ST оснащают исключительно новой 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач. С ней разгон до 100 км/ч занимает 6,9 с, а максимальная скорость – 220 км/ч. Вместе с тем хэтчбэк еще и довольно экономичный – расходует 5,9 л/100 км в смешанном цикле. За качественное звучание мотора отвечает технология Ford Sound Symposer, генерирующая более насыщенный его звук.

У Fiesta ST также доработана ходовая. Рулевое управление сделано острее, установлены новые пружины подвески и амортизаторы. Дорожный просвет уменьшен на 15 мм (до 135 мм). Система стабилизации ESP дополнена функцией eTVC – электронной блокировкой переднего дифференциала. Таким образом в Ford приблизили поворачиваемость заряженного хэтчбэка к нейтральной.

Дизайн Fiesta ST несколько агрессивнее, чем у стандартной модели. Автомобиль получил аэродинамический обвес, а решетку радиатора немного увеличили в размерах. На крыше установлен спойлер, а в заднем бампере появился диффузор. Стандартными являются и 17-дюймовые легкосплавные диски.

В салоне заметны, прежде всего, новые спортивные сиденья с интегрированными подголовниками. Их глубоко профилированные спинки призваны улучшить боковую поддержку. Трехспицевое рулевое колесо обшито перфорированной кожей, а на педалях появились алюминиевые накладки. Кроме того, Fiesta ST получил мультимедийную систему SYNC с голосовым управлением и ограничитель скорости. Также оснащение включает климат-контроль и связь Bluetooth.

Ford Fiesta ST уже доступен в Европе, а в скором времени появится и в Украине. У нас заряженный хэтчбэк будет стоить 246 тыс. гривен.



*Тест-драйв:*  
ПРЕМЬЕРА





# McLaren P1:

**В прошлом году на Парижском автосалоне компания McLaren представила концептуальное купе P1. Теперь пришло время серийной модели, которой суждено стать новым флагманом марки. Автомобиль предназначен, прежде всего, для гоночных автодромов, хотя приспособлен и для дорог общего пользования.**

## с прицелом на гоночный трек



Оригинальный внешний вид McLaren P1 продиктован, прежде всего соображениями аэродинамики. Изящные формы – результат активных испытаний в аэродинамической трубе. Купе привлекает внимание оригинальными изогнутыми светодиодными фарами, профилированными боковинами и максимально сдвинутым вперед салоном. Крыша P1 выполнена прозрачной, а двери поднимаются вверх. Сзади бросается в глаза высоко посаженное сопло выхлопной трубы – его разместили между фонарями. Выдвижное заднее антикрыло может менять свой угол: при замедлении оно служит воздушным тормозом, а в поворотах обеспечивает дополнительную

прижимную силу. На прямых в нем открывается отверстие (как у болидов "Формулы-1"), что дает возможность достичь большей скорости.

В основе P1 лежит карбоновый монокок. В целях снижения веса все кузовные детали также выполнены из углеволокна. Поэтому масса купе составит менее 1500 кг.

Карбон преобладает и в отделке салона, наряду с ним присутствует и легкая алькантара. Обод трехспицевого рулевого колеса выполнен плоским снизу. Приборной панелью служит жидкокристаллический экран. Также установлен индикатор переключения передач в виде вереницы светодиодов – как на

гоночных автомобилях. На узкой центральной консоли установлен сенсорный дисплей мультимедийной системы. Ковшеобразные сиденья массой всего 10 кг изготавливаются индивидуально для покупателя, учитывая его рост и комплекцию. У них регулируется только угол наклона спинки. Шумоизоляция практически отсутствует, что также снижает массу автомобиля.

Зато установлены климат-контроль и спутниковая навигация.

McLaren получил гибридную силовую установку: 3,8-литровая 737-сильная бензиновая "восьмерка" с двойным турбонаддувом работает в паре со 179-сильным электродвигателем. Суммарно они развивают 916 л. с. и 980 Н·м



крутящего момента, который передается на заднюю ось по средствам 7-ступенчатой трансмиссии с двумя сцеплениями. Электромотор активируется преимущественно при резком разгоне, хотя автомобиль способен проехать 10 км с отключенным V8.

Официальная презентация McLaren P1 состоится на Женевском автосалоне. Всего выпустят лишь 500 этих купе по цене около миллиона евро.







# Porsche 911 GT3 —

**серийное купе для  
гоночных трасс**

**В каждом поколении Porsche 911 была особая версия, предназначенная как для повседневного использования, так и для гоночного автодрома. Первоначально она носила обозначение RS, а с 1999 года ее назвали Red Star. Поскольку недавно дебютировало шестое поколение 911, то теперь к нему присоединился и новый Porsche 911 GT3.**

Классический дизайн Porsche 911 не меняется десятилетиями. Купе сохраняет фирменный изгиб линии крыши, большие круглые фары, вогнутый капот. Впрочем, некоторые детали все-таки дают возможность отличить GT3 от обычного 911. Их появление продиктовано, прежде всего, соображениями функциональности. Карбоновый передний сплиттер, задние диффузоры и большое антикрыло призваны увеличить прижимную силу. Увеличенные воздухозаборники в переднем и заднем бамперах способствуют лучшему охлаждению двигателя и тормозов. А раздутые задние крылья указывают на то, что колея расширена на 44 мм. Также автомобиль получил

20-дюймовые легкосплавные диски с шинами размером 245/35 ZR 20 спереди и 305/30 ZR 20 сзади. Масса автомобиля уменьшена на 40 кг по сравнению с базовой моделью – до 1430 кг.

В отделке салона 911 GT3 наряду с кожей и алюминием присутствует легкая алькантара. На приборной панели центральное место занимает тахометр с цифровым экраном спидометра внутри. Наклоненную центральную консоль венчает хронометр со счетчиком кругов, пройденных по гоночному треку. Водителю и пассажиру предназначены ковшеобразные спортивные кресла с интегрированными подголовниками. От задних сидений отказались в

целях снижения веса.

Атмосферная оппозитная бензиновая "шестерка" объемом 3,8 л традиционно размещена в заднем свесе. Ее мощность – 475 л. с. при 8250 об/мин, а максимальный крутящий момент – 440 Н·м при 6250 об/мин. Впервые Porsche 911 GT3 оснастили 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями, ведь с ней он быстрее, чем с механической коробкой переключения передач. Разгон до 100 км/ч занимает 3,5 с, а до 200 км/ч – 12 с. Максимальная скорость составляет 315 км/ч.

При резком старте с пробуксовкой борется технология Launch control. Также 911 GT3 получил самоблокирующийся задний



дифференциал и активные подушки двигателя. Новшеством стала система подруливания задними колесами – они способны поворачиваться на небольшой угол. Подвеска и рулевое управление перенастроены, а вместо стальных тормозных дисков установлены карбоново-керамические.

Автомобиль уже поступил в продажу в Европе. Там он стоит от 137 000 евро.



# Lotus Exige:

## Чистокровный "спортсмен"

Марка Lotus прославилась благодаря компактным и легким спортивным моделям. Британцы до сих пор остаются верными девизу своего основателя Колина Чепмэна – "Динамика благодаря малому весу". Пожалуй, лучшим воплощением этой концепции является Lotus Exige. Малая масса способствует отличным скоростным характеристикам и отточенной управляемости. Первый Exige появился в 2000 году и был модификацией Lotus Elise. Теперь началось производство третьего поколения купе и отныне это самостоятельная модель.





Первое, что бросается в глаза при взгляде на новый Lotus Evija, так это его размеры. Купе заметно подросло: его длина прибавила сразу 300 мм (до 4084 мм), а колесная база – 70 мм (до 2370 мм). Автомобиль стал заметно шире (1802 мм) и немного выше (1153 мм). Конечно, это повлекло за собой увеличение массы, но прибавка в весе оказалась незначительной. Evija весит 1176 кг, что сравнимо с хэтчбэком В-класса. В его основе – легкий монокок из алюминиевых сплавов, а кузовные панели изготовлены из композитных материалов.

Купе сохраняет знакомый дизайн с короткими свесами кузова и мускулистыми формами. Каплевидные фары дополнены изогнутыми светодиодными лампами. В переднем бампере – сразу три широких воздухозаборника и тоненький сплиттер. Дополнительные вентиляционные отверстия

размещены в задних крыльях. Заднюю часть подчеркивают четыре круглых фонаря. Прижимную силу призваны увеличить диффузор и большое антикрыло. По центру установлены сдвоенные выхлопные трубы. Колесные диски Evija имеют разный диаметр: диаметр передних – 17 дюймов, а задних – 18.

В салоне господствует спартанский стиль. Для начала процедура посадки и высадки в Evija – не из легких. У купе очень высокие и широкие пороги, а дверной проем весьма небольшой. Внутри все подчинено одной цели: максимально снизить вес. В дверях и на приборной панели все еще можно найти голый металл, а за то, чтобы прикрыть его кожей, придется доплатить. Опцией являются и коврики. Однако компактное трехспицевое рулевое колесо обшито перфорированной кожей во всех модификациях – чтобы не скользить в руках.

А рычаги коробки переключения передач и стояночного тормоза покрыты матовым алюминием.

Комбинация приборов – яркий пример лаконичного подхода. Здесь всего два циферблата (спидометр и тахометр), маленький экран бортового компьютера и набор контрольных ламп. Зато все показания отлично считываются. Еще проще выглядит блок климат-контроля – всего три небольших переключателя. Над ними установлена магнитола. Есть даже подстаканник, но только один.

Ковшеобразные сиденья водителя и пассажира, конечно, жесткие, но зато обладают отличной боковой поддержкой. Правда, диапазон их настроек небольшой, а рулевую колонку вообще нельзя отрегулировать. Посадка в автомобиле низкая, а кресла разделены высоким трансмиссионным тоннелем.

## Технические характеристики Lotus Exige

Тип кузова	купе
Число дверей/мест	2/2
Снаряженная масса, кг	1176
Длина/ширина/высота, мм	4084/1802/1153
Колесная база, мм	2370
Колея передняя/задняя, мм	1453/1499
Клиренс (дорожный просвет), мм	130
Объем багажника мин/макс, л	98
Диаметр разворота, м	10,0
<b>Двигатель</b>	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	3456
Тип	Бензиновый
Расположение	В базе, поперечно
Расположение и число цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	345 при 7000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	400 при 4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/40
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	Задний
Коробка передач	6-ст. механическая
<b>Ходовая</b>	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DPM
Количество подушек безопасности	2
Размер шин	205/45 R17 спереди, 265/45 R18 сзади
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,8
Максимальная скорость, км/ч	274
Расход топлива, л/100 км	
Смешанный цикл	10,1
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе)	62 000 евро
Первое техобслуживание, км	10 000
Периодичность техобслуживания, км	10 000

Тем не менее, пространство над головой не слишком большое и люди ростом свыше 188 см будут стеснены. К тому же, салон не очень широкий в районе плеч, а потому при переключении передач водитель может локтем зацепить пассажира. Багажник также остается весьма скромным: его объем – 98 л.

Оснащение автомобиля также не слишком богатое, хотя теперь оно включает 2 подушки безопасности, систему стабилизации, кондиционер, электростеклоподъемники и CD-проигрыватель. Среди опций – подогрев сидений, парктроник и даже USB-порт.

За спинками кресел в базе установлен полностью новый двигатель. Этот 3,5-литровый V6 с

механическим компрессором позаимствовали у старшего брата Lotus Evora, а в основе его лежит "шестерка" Toyota Camry. Взросший вес с лихвой компенсирует увеличенная на 100 л. с. мощность автомобиля – 345 л. с. при 7000 об/мин. Мотор отлично раскручивается, а тяги стало заметно больше, чем у предшественника. Хотя пиковые 400 Н·м крутящего момента достигаются при высоких 4500 об/мин, на "низах" и в среднем диапазоне его также вполне достаточно. Поэтому и динамика отличная: разгон до 100 км/ч занимает 3,8 с, а за 7,9 с Exige достигает 160 км/ч. Максимальная скорость составляет 274 км/ч. Звук двигателя приятный, хотя и

слишком громкий, ведь шумоизоляция не самая лучшая. Механическая 6-ступенчатая трансмиссия отличается точностью работы, но рычаг несколько туговат. Интересно, что купе довольно экономичное – 10,1 л/100 км в смешанном цикле.

Пожалуй, главный козырь Exige – отличная управляемость. Автомобиль отлично сбалансирован и очень послушен. В целях снижения массы рулевое управление вообще не оснастили усилителем, поэтому он невероятно точное, очень острое и информативное. Это как нельзя кстати на гоночном автодроме, хотя во время парковки руль слишком тяжелый. Купе мгновенно реагирует на малейший





поворот руля. В виражи можно заходить на очень большой скорости – Lotus не теряет сцепления с дорогой и отлично держит траекторию. Этому способствуют широкая колея и большая прижимная сила на заднюю ось. Exige впервые оснастили системой стабилизации DPM с функцией имитации дифференциала повышенного трения. Поэтому автомобиль отлично контролируем, а его поворачиваемость близка к

нейтральной. Хотя в спортивном режиме DPM вмешивается гораздо позже и позволяет легкое скольжение задних колес. Ее можно и полностью отключить, хотя и в этом случае совладать с автомобилем не так уж и сложно. Подвеска Exige жесткая, но зато крены в поворотах фактически отсутствуют. А тормоза с четырехпоршневыми суппортами обеспечивают отличное замедление. А вот шумы ветра и шин слишком

уж заметны, даже по меркам спортивных моделей.

Lotus Exige стоит 62 тыс. евро, но при этом обеспечивает характеристики на уровне более дорогих моделей. Пусть он прибавил в весе, но стал мощнее. Конечно, Exige не самый комфортабельный, но зато динамика и управляемость у него на высоте. Позже к купе присоединится и кабриолет.





# Rolls-Royce Wraith:

**Rolls-Royce** славится не только своими роскошными седанами, было в его истории и немало туристических купе. Продолжает эту традицию новый двухдверный **Rolls-Royce Wraith**. Это название является знаковым для марки, ведь одной из успешных моделей был **Rolls-Royce Silver Wraith**.

**по высшему  
разряду**



Rolls-Royce Wraith построен на укороченной платформе седана Ghost. Впрочем, автомобиль все равно немаленький – 5269 мм в длину, 1947 мм в ширину и 1507 мм – в высоту при колесной базе в 3112 мм. Он сохраняет монументальный стиль с длинным капотом и высокой оконной линией. Знакомая прямоугольная радиаторная решетка сочетается с узкими фарами. Вместе с тем купе выглядит весьма динамично благодаря ниспадающему силуэту крыши. Интересно, что двери Wraith открываются против движения. Сзади крышку багажника интегрирован небольшой спойлер, а по бокам кузова – компактные фонари с хромированными ободками.

В салоне традиционно присутствуют нежная кожа, натуральное лакированное дерево и полированный алюминий. Рулевое колесо всегда черное, независимо от цвета отделки. Спортивность подчеркивают белые циферблаты приборов. Кстати, данные могут проецироваться и на лобовое стекло. Переключатели аудиосистемы, климат-контроля, клавиши электростеклоподъемников и дверные ручки покрыты хромом. Подчеркивают аристократический стиль и изящные аналоговые часы, сочетающиеся с современным 10,2-дюймовым дисплеем мультимедийной системы. Внутри установлены четыре отдельных сиденья, а по центру их разделяет

высокий трансмиссионный тоннель.

Объем багажника равен 470 л. Предусмотрена и сенсорная система его открытия – для срабатывания электропривода достаточно легкого движения ногой под бампером автомобиля.

Конечно, оснащение Wraith более, чем богатое и такое оборудование, как адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления, камеры кругового обзора, жесткий диск на 20 Гб или электропривод передних сидений присутствуют в "базе". Среди опций – система ночного видения, аудиосистема мощностью 1300 Вт, электропривод открытия дверей, светодиодная подсветка потолка, имитирующая звездное небо.

Под капотом купе – 6,6-литровый бензиновый V12 с двойным турбонаддувом. Он развивает 632 л. с., а его максимальный крутящий момент – 800 Н·м. Wraith – самый быстрый серийный Rolls-Royce за всю историю марки. Хотя автомобиль и весит 2360 кг, он способен

разогнаться до 100 км/ч за 4,6 с. Максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч.

Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия дополнена функцией SAIT. Она использует данные навигационной системы, чтобы определить тип дороги и,

автоматически подстраивается под него. Также предусмотрены адаптивные амортизаторы и активная пневмоподвеска.

Rolls-Royce Wraith уже поступил в продажу. В Европе купе стоит от 250 тыс. евро.









# Nissan Friend-NE:

За последние годы в линейке Nissan появилось сразу несколько моделей, рассчитанных, преимущественно, на молодежь. Это, прежде всего, вседорожные Qashqai и Juke, спортивный GT-R. В ближайшее время к ним должен присоединиться и новый хетчбэк С-класса. Предваряет его концептуальный Nissan Friend-NE.

**дружелюбный  
автомобиль**

Nissan Friend-ME – пятидверный автомобиль, отличающийся динамичным дизайном. У него выражен клиновидный профиль с приподнятой задней частью и высокой оконной линией. Хетчбэк отличается профилированными боковинами и капотом, выпуклыми мускулистыми колесными арками. Компактная V-образная радиаторная решетка декорирована хромом, а с ней сочетаются агрессивные стреловидные светодиодные фары. В переднем бампере размещены треугольные воздухозаборники. Узор легкосплавных дисков

напоминает вихрь. Задние двери у концепта открываются против движения, а центральные стойки крыши отсутствуют. Расширенные "плечи" автомобиля подчеркнуты C-образными фонарями, а заднее стекло – панорамное.

В отделке салона кожа сочетается с черным и белым лакированным пластиком, а также вставками, имитирующими карбон. Обод рулевого колеса снизу выполнен плоским. Показания приборов выведены на дисплей, еще один экран (сенсорный) заменяет собой клавиши блоков аудиосистемы и

климат-контроля на центральной панели. Внутри установлены четыре отдельных спортивных кресла, разделенных высоким трансмиссионным тоннелем, на котором – еще один монитор.

Friend-ME оснащен гибридной силовой установкой, состоящей из 1,2-литрового трехцилиндрового бензинового турбодвигателя и электромотора.

Nissan Friend-ME представили на автосалоне в Шанхае. Серийную модель следует ожидать в 2014-2015 годах.



*Тест-драйв:*  
КОНЦЕПТ-КАР



# SsangYong LIV-1:

## предвестник нового вседорожника

**В SsangYong готовят новый компактный вседорожник. Пока ведется его разработка, интерес публики подогревают целой серией концептов. Последний прототип получил название LIV-1, а показали его на родном для SsangYong автошоу в Сеуле.**

SsangYong LIV-1 отличается атлетичным дизайном с короткими свесами кузова и мускулистыми расширенными крыльями. Хромированная радиаторная решетка сочетается с узкими светодиодными фарами. Бампер снизу слегка срезан для увеличения угла въезда, а днище прикрыто защитной металлической пластиной. Капот и боковины – профилированы. На крыше установлен спойлер, а расширенные "плечи" подчеркнуты продолговатыми фонарями. Пятая дверь украшена хромированным молдингом.

Света в салоне прибавляет прозрачная панорамная крыша, причем специальное покрытие позволяет быстро убирать





наморозь с ее поверхности. В отделке кожа сочетается с многочисленными алюминиевыми вставками и лакированными поверхностями. Показания приборов

выведены на цветной дисплей, причем водитель может изменять конфигурацию изображения. Наклоненную центральную панель венчает 10-дюймовый сенсорный

монитор, а ниже предусмотрено гнездо для подключения мобильного телефона. Передние сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем, а в их подголовниках предусмотрены экраны для задних пассажиров.

О двигателе концепта умалчивают, но известно, что серийная модель получит 1,6-литровые бензиновый и турбодизельный моторы, дополненные системой глушения при остановках ISG. Также на выбор предложат 6-ступенчатые механическую или автоматическую трансмиссии. Премьеру серийной модели следует ожидать в 2014-2015 годах.







С момента изобретения автомобиля и мотоцикла прошло уже более ста лет, но в общих чертах их концепции не изменились. Впрочем, это ничуть не означает, что ученые умы не работают над кардинально новыми средствами передвижения. Свое видение такого транспорта будущего представили и в Hyundai. На родном для марки автосалоне в Сеуле прошла презентация концепт-кара E4U.

# Hyundai E4U: нетрадиционный подход





Hyundai E4U – персональное транспортное средство для одного человека. Буква "E" в его названии имеет сразу три значения – evolution (эволюция), ecology (экология) и egg (яйцо). Казалось бы, последнее слово лишнее в этом ряду, но все становится понятно при первом же взгляде на концепт-кар. Ведь по форме он именно яйцо и напоминает. Причем вместо традиционных передних колес у него предусмотрена специальная вращающаяся нижняя полусфера. Управляется она с помощью двух педалей, заменяющих,

в том числе, и рулевое колесо. Задние колесики служат только для поддержания равновесия.

В управлении транспортное средство очень похоже на популярный скутер Segway: для разгона нужно наклониться вперед, а для торможения – отклониться назад. Hyundai E4U способен не только передвигаться вперед и назад, но и вращаться на месте. Компактный электромотор мощностью всего 0,7 л. с. позволяет легкому 80-килограммовому концепт-кару развивать 30 км/ч.

Во время стоянки Hyundai E4U сверху закрывается специальной изогнутой прозрачной крышкой. А при движении она же может использоваться, как аналог мотоциклетного лобового стекла, ведь способна защищать от дождя и ветра.

Хотя Hyundai E4U пока остается концепт-каром, представители корейской компании утверждают, что наладить его производство несложно. К тому же, транспортное средство не было бы дорогим, ведь его себестоимость небольшая.



# Jeep Wrangler Mopar Recon :

Каждую весну, накануне католической Пасхи, в американской пустыне штата Юта недалеко от города Моаб проходит вседорожное шоу Moab Easter Safari. Здесь любители бездорожья показывают свои доработанные автомобили и соревнуются в прохлждении сложных участков. Традиционно к этому событию в Jeep совместно с придворным ателье Mopar Underground готовят интересные концепт-кары на основе существующих серийных моделей. В этом году представили Jeep Wrangler Mopar Recon.

**покоритель  
бездорожья**

По названию несложно догадаться, что в основе Mopar Recon лежит Jeep Wrangler. Для доработки взяли удлиненную пятидверную версию вседорожника Unlimited. От съемного жесткого верха отказались в пользу тканевой крыши. Стандартная оптика заменена светодиодами. Также Wrangler Mopar Recon получил мощные стальные бамперы и лебедку. Дорожный просвет возрос сразу на 114 мм – до 362 мм. На бездорожье пригодятся и огромные 39-дюймовые шины с глубоким протектором. Чтобы они поместились, пришлось расширить колесные арки.

Салон концепт-кара декорирован

тканью цвета хаки. Дуги безопасности обшиты специальным мягким материалом, чтобы водитель и пассажиры не травмировались от контакта с ними.

Под рельефным капотом расположен 6,4-литровый V8 Hemi с полусферическими камерами сгорания. Двигатель, знакомый по Jeep Grand Cherokee SRT8, развивает 475 л. с. и обладает максимальным крутящим моментом в 630 Н·м. В паре с мотором работает 5-ступенчатая автоматическая коробка переключения передач. Вседорожник также получил новые передний и задний мосты.

Jeep Wrangler Mopar Recon

остается концепт-каром и не станет серийным. Однако, все оборудование и аксессуары, которыми его оснастили специалисты Mopar Underground, находятся в свободной продаже. То есть, при желании автолюбители смогут превратить стандартный Jeep Wrangler в такой бескомпромиссный покоритель бездорожья.





# MG3

## новый образ известной марки

Британская марка MG славится долгой и насыщенной событиями историей. Основали ее еще в 1924 году, а прославилась она, как производитель компактных спортивных моделей. Однако, в 2005 году MG прекратила свое существование вследствие банкротства концерна MG Rover Group. Однако, легендарную компанию удалось возродить китайским инвесторам. Сейчас выпускают модели MG350, MG550 и MG6, а теперь к ним присоединился и хетчбэк MG3.



MG3 – пятидверная модель В-класса длиной 4015 мм, шириной 1728 мм и высотой 1520 мм. Внешне она практически не отличается от предсерийного концепта, показанного в 2010 году. В дизайне преобладают граненные линии. Узкая V-образная радиаторная решетка сочетается с каплевидными фарами. В переднем бампере размещен широкий воздухозаборник. Боковины профилированы, а оконная линия достаточно высокая. В задних стойках крыши установлены

изогнутые фонари. На верхней кромке пятой двери находится спойлер, а в заднем бампере – диффузор. Автомобиль можно персонализировать с помощью различных наклеек на кузов.

В отделке салона преобладает лаконичный стиль. Отделку салона разбавляют белые перламутровые вставки. Большую часть приборной панели занимают крупные спидометр и тахометр. Клавиши блока аудиосистемы по дизайну напоминают MP3-плеер.

На выбор для хетчбэка доступны бензиновые двигатели объемом 1,3 л (87 л. с.) и 1,5 л (107 л. с.), а вот трансмиссия пока одна – 5-ступенчатая механическая. Позже предложат еще 1,5-литровый 165-сильный турбомотор, а также роботизированную коробку переключения передач.

MG3 показали на автосалоне в Шанхае, а его производство в Великобритании начнется летом. Ожидается, что в Европе хетчбэк будет стоить от 11 600 евро.



*Тест-драйв:*  
ПРЕМЬЕРА



# Lamborghini

## Veneno: подарок к юбилею

**В этом году марка Lamborghini празднует свое 50-летие (подробнее о ее истории можно узнать в журнале "Тест-Драйв" за декабрь 2008 года). К такому юбилею в Lamborghini решили сами себе сделать подарок – создали эксклюзивное купе Veneno.**



Lamborghini Veneno построен на основе купе Aventador, то есть в его основе лежит монокок из углеволокна, карбоновые и все кузовные панели. Автомобиль облегчили примерно на 125 кг по сравнению с донором и его масса составила 1450 кг.

Новичок отличается очень агрессивным дизайном. Во внешнем виде преобладают грани, они делают купе похожим на истребитель-невидимку F-117 Stealth. Спереди заметны выраженный "нос" в стиле болидов "Формулы-1" и тоненький сплиттер. В выпуклых крыльях расположены изогнутые светодиодные фары. Двери традиционно поднимаются вверх по "гильотинному" принципу. В боковинах размещены широкие воздухозаборники. На крыше появился выраженный киль, соединенный с огромным антикрылом. Такое решение призвано увеличить прижимную

силу и улучшить курсовую устойчивость Veneno. Заднюю часть подчеркивают узкие Y-образные фонари. По центру диффузора размещены два прямоугольных наконечника выхлопных труб. Специально для автомобиля разработаны легкосплавные диски диаметром 20 дюймов спереди и 21 дюйм – сзади.

В отделке салона сочетаются легкие карбон и алькантара. Показания приборов выведены на три цветных экрана, причем водитель может выбирать, какую информацию они будут показывать. Переключатели на наклонной центральной консоли напоминают авиационные тумблеры и окрашены в цвета итальянского флага. А оригинальная клавиша запуска двигателя выполнена, как кнопка запуска ядерных ракет: ее прикрывает красная крышка. У спортивных ковшеобразных сидений – каркас из углеволокна.

Знакомый 6,5-литровый V12 доработали и теперь он развивает 750 л. с. С 7-ступенчатой роботизированной трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 2,8 с, а максимальная скорость составляет 355 км/ч. Veneno сохраняет и фирменный полный привод, и горизонтально расположенные амортизаторы, и карбоново-керамические тормозные диски.

Поскольку Lamborghini Veneno – юбилейная модель, то она будет очень эксклюзивной. Всего до конца года выпустят лишь еще три таких купе. Все они уже проданы, несмотря на сногшибательную цену в 3 миллиона евро.







# Mercedes-Benz GLA :

**В Mercedes-Benz планируют в ближайшее время расширить линейку вседорожников. Пополнит ее компактная модель, использующая платформу хэтчбэка A-Class. Как она будет выглядеть, нам подсказывает концептуальный Mercedes-Benz GLA.**

**городской  
вседорожник**

GLA весьма небольшой (4380 мм) длину, но при этом достаточно широкий (1926 мм) и низкий (1577 мм). По дизайну он существенно отличается от других вседорожных Mercedes-Benz. Прямых углов и прямых линий во внешнем виде у него гораздо меньше. Серьезно наклоненные передние и задние стойки крыши, клиновидная оконная линия делают силуэт автомобиля стремительным. Широкая радиаторная решетка по центру украшена трехлучевой звездой, а передние фары – полностью светодиодные. Спереди и сзади днище прикрыто защитными металлическими пластинами. Капот и боковины – профилированы, а колесные арки

слегка расширены. Панорамное заднее стекло сверху прикрыто большим спойлером. По краям кузова установлены C-образные фонари.

Салон декорирован кожей и алюминием. Обод трехспицевого рулевого колеса выполнен плоским снизу. Белые циферблаты спидометра и тахометра размещены в отдельных желобах, а между ними – экран бортового компьютера. Центральная панель увенчана 7-дюймовым дисплеем мультимедийной системы. Интересно, что вентиляционные дефлекторы оснащены подсветкой, которая может менять цвет, в зависимости от температуры в салоне. Внутри установили четыре

отдельных спортивных кресла с интегрированными подголовниками.

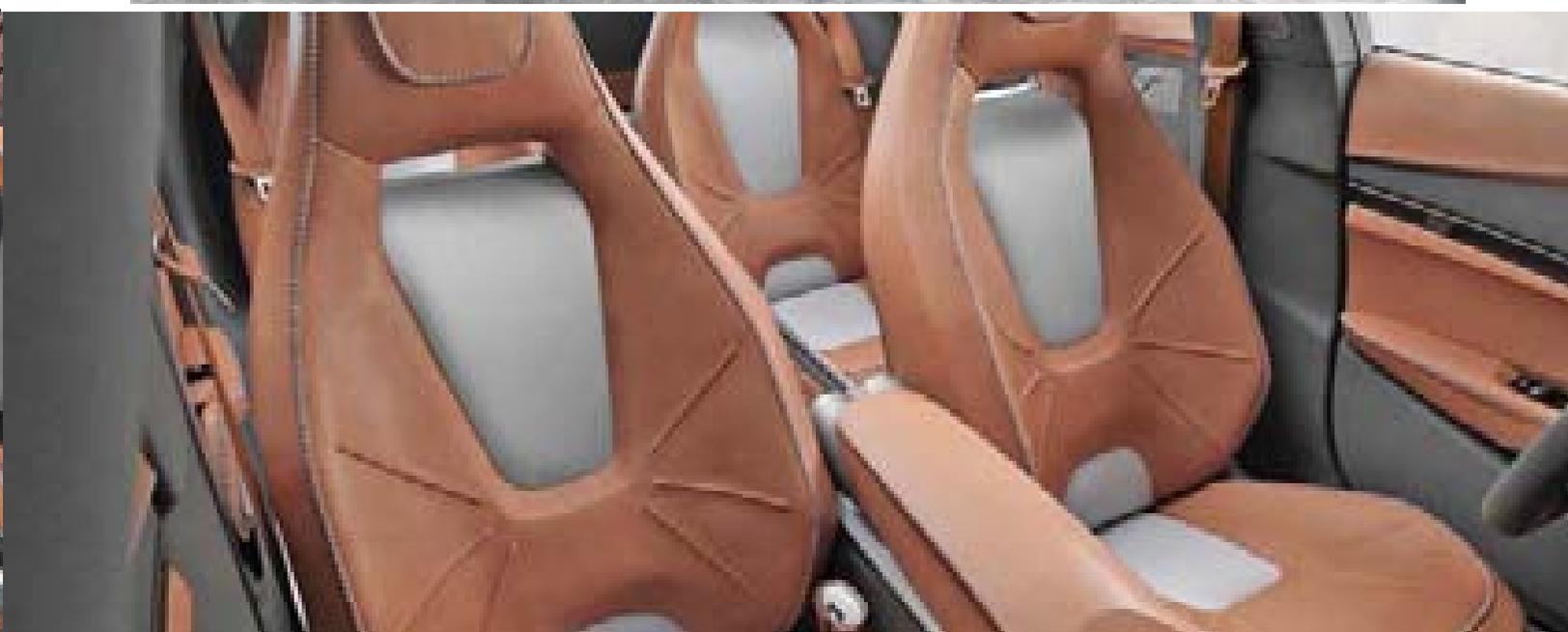
Mercedes-Benz GLA оснащен системой лазерного проецирования изображения. Она способна показывать видео, например, прямо на стене дома. На крыше также установлены две камеры видеорегистратора.

Под капотом вседорожника – 2,0-литровый бензиновый турбомотор мощностью 208 л. с. По средствам 7-ступенчатой трансмиссии с двумя сцеплениями крутящий момент передается на обе оси.

Mercedes-Benz GLA представили на автосалоне в Шанхае. Что касается серийной модели, то ее следует ожидать в 2014 году.



*Тест-драйв:*  
КОНЦЕПТ-КАР



# Volkswagen XL1:

Фердинанд Пих – из тех людей, которые не боятся воплощать в жизнь самые смелые и необычные идеи. В молодости он прославился благодаря разработке уникального сверхскоростного Porsche 917, которому не было равных в гонках. Став главой правления концерна Volkswagen, доктор Пих запустил в производство Bugatti Veyron – первый серийный автомобиль, достигший 400 км/ч. Однажды он заявил, что мечтает об автомобиле, расходующем всего 1 л/100 км, а затем в 2002 году представил его концепт Volkswagen L1. С тех пор прошло уже более десяти лет: Фердинанд Пих уже ушел на заслуженный отдых и стал членом наблюдательного совета Volkswagen. Но о своей мечте не забыл и на Женевском автосалоне был представлен Volkswagen XL1.



При взгляде на XL1 трудно сказать, что это экономичная модель. Скорее, его можно спутать со скоростным спорткупе. Автомобиль низкий и по форме напоминает пулю: такая форма продиктована соображениями аэродинамики. Линия крыши – аркообразная, а задние колеса прикрыты специальными накладками. Впрочем, стиль Volkswagen сразу узнается благодаря узкой фальшрадиаторной решетке и продолговатым светодиодным фарами. Такая оптика призвана снизить энергозатраты и, соответственно, нагрузку на генератор. Для удобства посадки и высадки в тесных местах двери сделали поднимающимися вверх. Зеркала заднего вида отсутствуют, как, собственно, и заднее стекло, ведь вместо них установлены



камеры. Заднюю часть купе обрамляют узкие светодиодные фонари, а в бампере предусмотрен диффузор.

XL1 совсем небольшой: При длине в 3888 мм ширина равна 1665 мм, а высота – всего 1153 мм. Коэффициент лобового

сопротивления очень низкий 0,186. В основе автомобиля – карбоновый монокок (как в Ferrari Enzo или Lamborghini Aventador), из углеволокна изготовлены и кузовные панели, поэтому масса составляет всего 795 кг. Колесные диски выполнены из магния: диаметр





передних 15 дюймов, а задних – 16.

В отделке салона также присутствует карбон. Обод двухспицевого рулевого колеса плоский снизу. Комбинацию приборов позаимствовали у Volkswagen Up. Центральное место занимает большой спидометр с экраном бортового компьютера внутри, а по бокам от него – тахометр и указатель остатка топлива в баке.

Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля также знакомы по хетчбэку Up. Их немного, ведь частью функций можно управлять с помощью сенсорного экрана мультимедийной системы. В дверях размещено еще по экрану – на них выведены показания камер заднего вида. Селектор трансмиссии установлен высоко, а потому находится как раз под рукой.

Посадка за рулем очень низкая. Сами сиденья с карбоновым каркасом несколько упругие, но зато обеспечивают хорошую поддержку в районе поясницы. Обзорность вперед и по сторонам хорошая. Пассажи́рское кресло сдвинуто немного назад по сравнению с водителем – дело в том, что с

правой стороны машины под передней панелью размещена аккумуляторная батарея. На центральном тоннеле – всего один подстаканник: с лишним весом боролись даже таким образом. За сиденьями предусмотрен небольшой 120-литровый багажный отсек.

Комплектация XL1 включает систему бесключевого доступа, кондиционер, магнитола, электростеклоподъемники, электромеханический стояночный тормоз. На безопасности не сэкономили: установлены система стабилизации и 6 надувных подушек.

Volkswagen XL1 расходует всего 0,9 л/100 км в смешанном цикле. Такого результата добились благодаря гибридной силовой установке. В базе размещен 0,8-литровый двухцилиндровый турбодизель – по сути, половина 1,6-литровой "четверки", взятой у Volkswagen Golf. Он развивает 48 л. с., еще 27 л. с. обеспечивает электромотор. Суммарная мощность составляет 68 л. с., а максимальный крутящий момент – 140 Н·м. При этом и медленным купе не

назовешь: оно способно разогнаться до 100 км/ч за 12,7 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 160 км/ч. Это заслуга малого веса и 7-ступенчатой трансмиссии с двумя сцеплениями, отличающейся молниеносными переключениями. Турбодизель немного шумноват, а вот электродвигатель вообще не слышен. Уровень выбросов CO<sub>2</sub> составляет всего 21 г/км, что соответствует еще не вступившим в силу экологическим нормам Евро-6. Кроме того, литий-ионных аккумуляторов хватает, чтобы проехать до 50 км на электротяге, а при надобности их можно подзарядить от домашней электросети всего за час.

В целях снижения массы разработчики отказались от усилителя рулевого управления. Поэтому руль всегда наполнен тяжестью (иногда даже чересчур), точный и информативный. Езда в XL1 весьма жесткая по двум причинам. Во-первых, ради улучшения аэродинамики снижен дорожный просвет, а потому подвеска короткоходная. Во вторых, шины с малым коэффициентом



сопротивления качению не способствуют улучшению комфорта. К тому же, покрышки очень узкие (размером 115/80 R15 спереди и 145/55 R16 сзади), и из-за этого несколько страдает сцепление с дорогой. Впрочем, ESP очень быстро вмешивается и обеспечивает надлежащий контроль над

автомобилем. Низкое купе мало кренится в повороте, а благодаря отличной аэродинамике в салоне очень тихо. Прекрасно проявляют себя карбоново-керамические тормоза – они обеспечивают очень хорошее замедление.

В Volkswagen не скрывают, что XL1 – прежде всего, имиджевая модель.

Она не будет массовой – так, до конца 2013 года соберут лишь 250 этих купе. Да и доступным автомобиль не будет – его цена в Европе составит 60 тыс. евро. Хотя это не так уж и много за сверхэкономичную и высокотехнологичную машину будущего.

<b>Технические характеристики Volkswagen XL1</b>	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест	2/2
Снаряженная масса, кг	795
Длина/ширина/высота, мм	3888/1665/1153
Колесная база, мм	2224
Колея передняя/задняя, мм	
Клиренс (дорожный просвет), мм	
Объем багажника мин/макс, л	120
Диаметр разворота, м	12,3
<b>Двигатель</b>	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	830
Тип	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	В базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 2
Количество клапанов/распредвалов, шт.	8/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	48 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	120 при 1500
Тип вспомогательного двигателя	Электрический
Макс. мощность, л. с.	27
Макс. крутящий момент, Н·м	100
Топливо/емкость бака, л	Дт/10
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	Задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
<b>Ходовая</b>	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая на продольных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	Дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	Дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	115/80 R15 спереди, 145/55 R16 сзади
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	12,7
Максимальная скорость, км/ч	160
Расход топлива, л/100 км:	
– смешанный цикл	0,9
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	60 000
Первое техобслуживание, км	10 000
Периодичность техобслуживания, км	10 000

Помимо скоростных купе и кабриолетов в Maserati выпускают и спортивные седаны. Всем известна модель Quattroporte, а теперь у нее появится и младший брат Ghibli. Назвали его в честь знаменитого купе 1966 года.

# Maserati Ghibli:

## младший брат Quattroporte



Maserati Ghibli использует платформу Quattroporte, хотя для него ее укоротили на 30 см. Седан бизнес-класса достигает 4,9 м в длину. В дизайне элегантные линии вроде изгиба передних крыльев сочетаются с гранями. Фирменная "пасть" радиаторной решетки сочетается с грозными изогнутыми фарами. А на боковинах – по три вентиляционных отверстия. В крышку багажника интегрирован спойлер, а расширенные "плечи" седана подчеркнуты продолговатыми фарами.

В отделке салона сочетаются кожа и алюминий, а в более дорогих версиях присутствуют и карбоновые вставки. Циферблаты спидометра и тахометра помещены в отдельные колодцы, а между ними – цветной экран бортового компьютера. На центральной панели аналоговые часы сочетаются с сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Передние сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем.

Как и Biturbo, Ghibli получил двигатель с турбонаддувом. Бензиновый 3,0-литровый V6

доступный в вариантах на 330 и 410 л. с. Более мощная модификация способна разогнаться до 100 км/ч за 5 с. Кроме того, Ghibli – первый Maserati, получивший турбодизель – 3,0-литровую 270-сильную "шестерку". Седан оснащен 8-ступенчатой автоматической трансмиссией, а за доплату доступен полный привод.

Maserati Ghibli представят на автосалоне в Шанхае, а его продажи начнутся летом. Базовый вариант седана будет стоить 60 тыс. евро.



*Тест-драйв:*  
ПРЕМЬЕРА





# Ferrari

**Ferrari Dino:**

**В память о сыне**

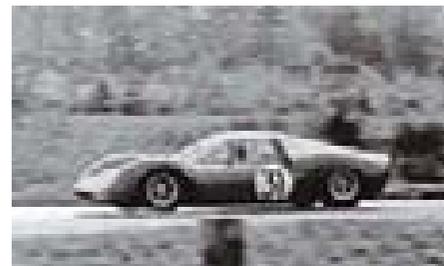
**Большинство известных нам Ferrari – скоростные гоночные болиды либо дорогие и мощные спортивные автомобили. Впрочем, в 50-х–70-х годах прошлого века фирма начала собирать более компактные, легкие и доступные автомобили. Это "семейство" стало известно, как Ferrari Dino.**

Название Dino возникло не зря. Именно так основатель и многолетний президент Ferrari, Энцо Феррари, называл своего сына Альфредо. Парень с юных лет пошел по стопам отца – увлекался автомобилями и гонками, а вскоре начал помогать в семейном бизнесе. В 1955 году Альфредо начал разработку полностью нового компактного двигателя V6. Однако, довести начатое до конца не сумел: год спустя умер от редкой болезни – мышечной дистрофии. Даже будучи прикованным к постели, Дино продолжал работы над мотором.

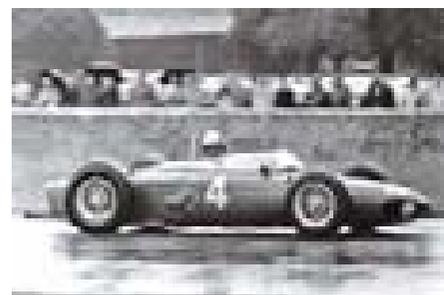
Энцо тяжело переживал семейную трагедию, но все же решил завершить дело сына. В память о нем, новый двигатель и все оснащенные им модели было решено назвать Dino. Первый Ferrari 156 Dino с 1,5-литровым 180-сильным V6



Альфредо "Дино" Феррари



Ferrari Dino 166 P 1965 года



Филл Хилл стал чемпионом мира в 1961 году на Ferrari 156 F1



Ferrari 196 S Dino 1959 года



Ferrari 246 S Dino 1959 года

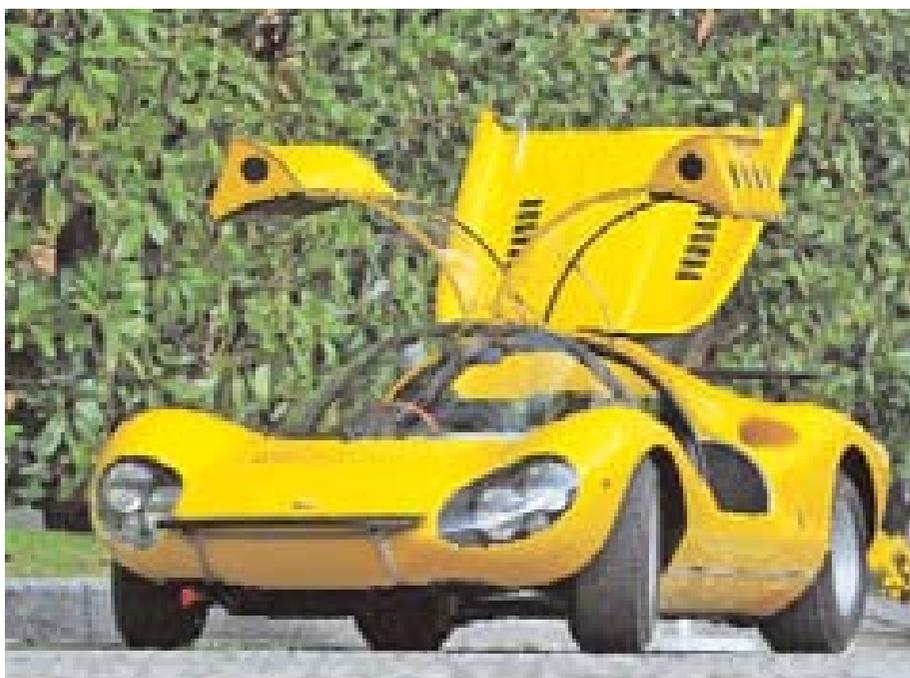


Ferrari Dino 206 S 1966 года

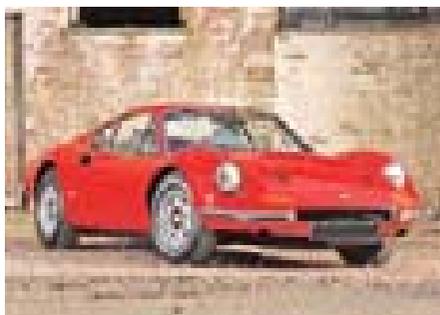
дебютировал в 1957 году в "Формуле-2" и вскоре одержал первую победу. Год спустя создали и 2,4-литровую версию 246 Dino мощностью 275 л. с. для "Формулы-1". Она принесла Майклу Хоторну чемпионский титул.

Поскольку "шестерка" доказала свою конкурентоспособность, разные ее версии начали устанавливать и на спортпрототипы Ferrari. Так, в 1959 году появился 196 S Dino с 2,0-литровым 200-сильным двигателем, а год спустя – и 2,4-литровый 240-сильный 246 S Dino. Автомобили весили всего 680 кг, поэтому мощности было более, чем достаточно. Улучшить управляемость были призваны независимая подвеска и дисковые тормоза всех колес. В своем классе они не знали равных.

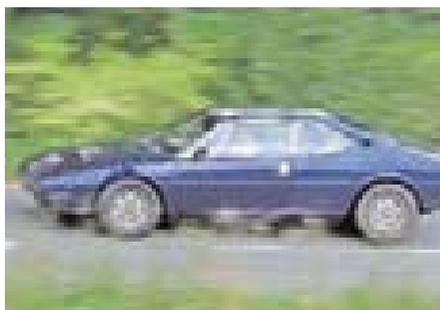
Начало 60-х годов ознаменовало революцию в автоспорте: все чаще и чаще начали побеждать среднемоторные модели. В Ferrari поддержали эту тенденцию и выпустили болид 156 F1 с 1,5-литровым мотором Dino мощностью 200 л. с. В "Формуле-1" он не оставил ни одного шанса конкурентам: одержал в 1961 году 5 побед в 8 гонках. Результат – чемпионство Фила Хилла, второе



Ferrari Dino 206 S Competizione от Pininfarina, 1966 год



Ferrari Dino 246 GT 1969 года



Ferrari Dino 308 GT4 1973 года

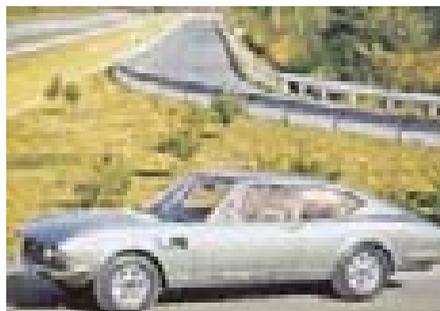


Ferrari Dino 246 GTS 1972 года

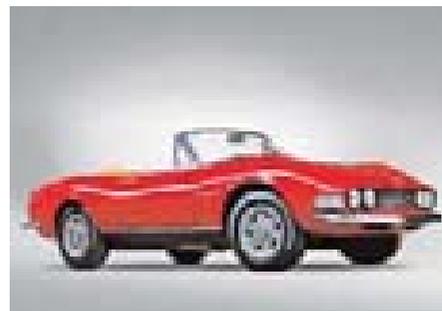
место Вольфганга фон Триппса и Кубок Конструкторов для команды из Маранелло.

Вскоре последовали и среднемоторные Dino 196 SP и 246 SP. А в 1965 году V6 установили на спортпрототипы нового поколения. Сначала показали обтекаемое купе Dino 166 P. Компактный автомобиль весом всего 586 кг оснастили 1,6-литровым 175-сильным V6. Затем последовал более мощный 206 S с 2,0-литровым мотором, развивавшим 220 л. с. при высоких 9000 об/мин. Купе достигало 260 км/ч. Dino 206 S отлично показал себя в Гран-при Германии на автодроме Нюрбургринг и гонке Targa Florio. В обоих соревнованиях он прорвался на второе место в борьбе с гораздо более мощными конкурентами.

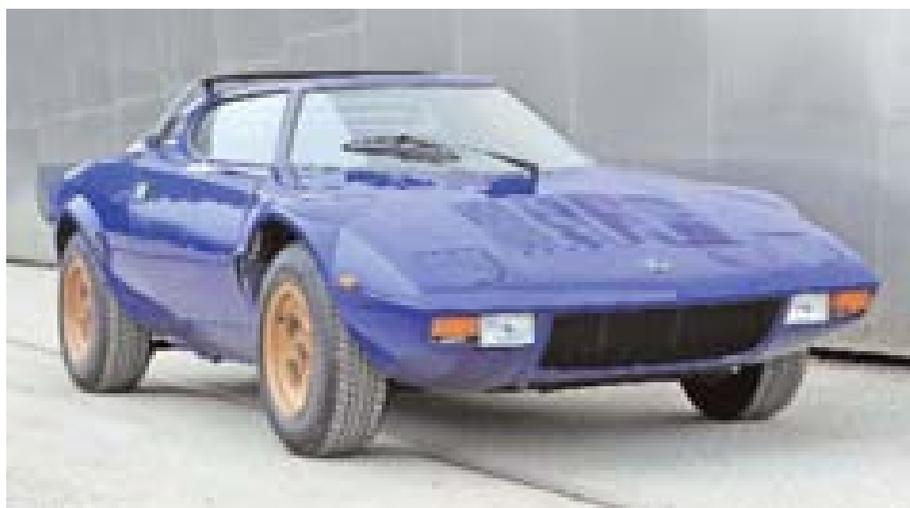
Один из Dino 206 S по заказу клиента превратили в дорожный автомобиль. В кузовном ателье Pininfarina для него создали элегантный кузов. И тогда у Энцо Феррари родилась идея – создать серийный Ferrari Dino 206 GT.



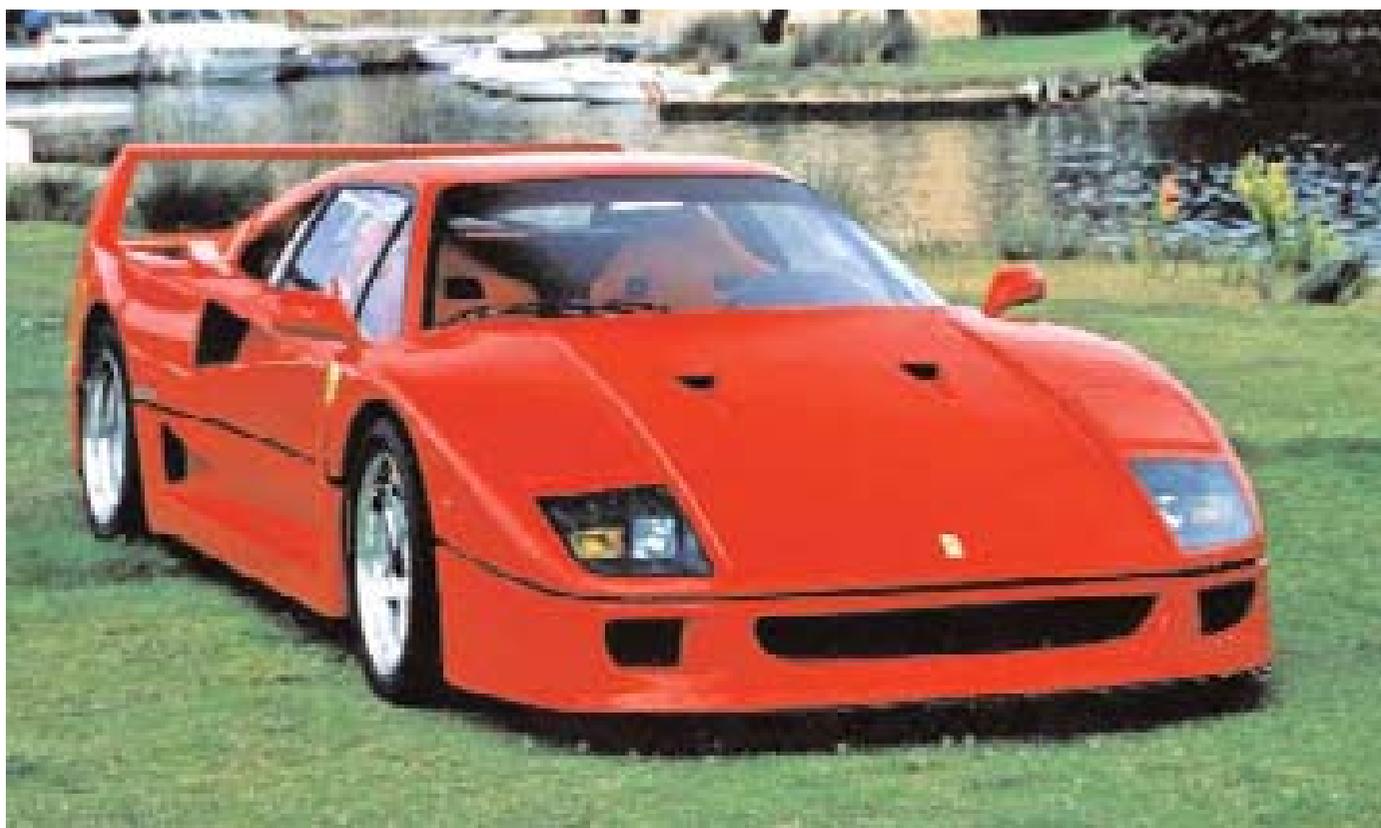
Fiat Dino Coupe, 1967 год



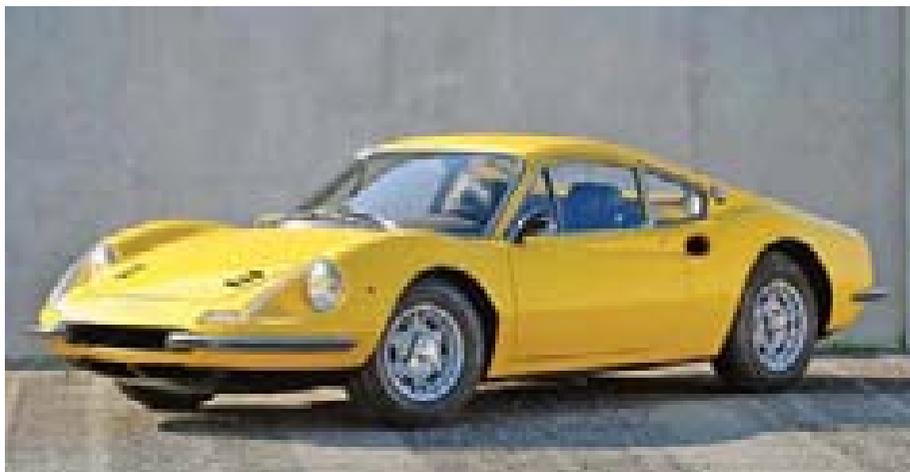
Fiat Dino Spider 1967 года



Lancia Stratos 1973 года также использовал V6 Dino



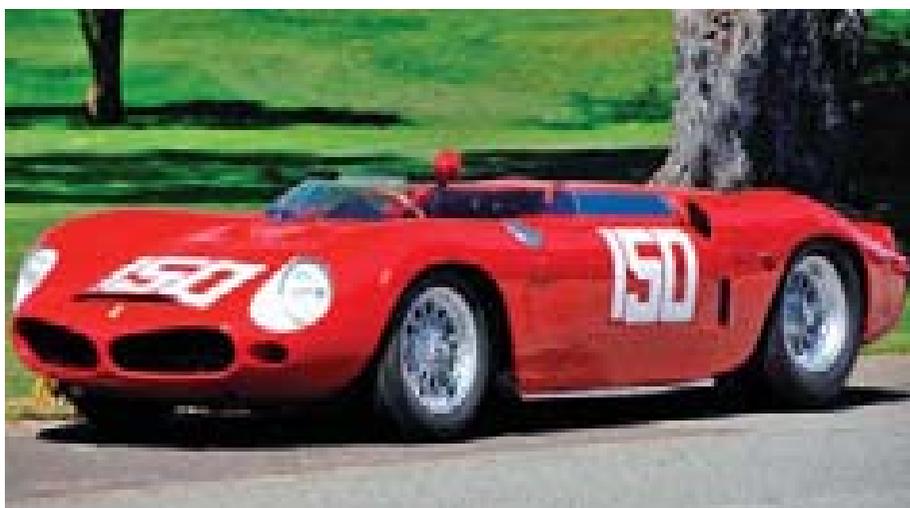
В основе двигателя легендарного Ferrari F40 также лежит мотор Dino



Серийный Ferrari Dino 206 GT 1967 года

Это было смелое решение, ведь в то время мало кто выпускал среднемоторные модели. Для Dino 206 GT гоночный двигатель дефорсировали до 180 л. с. ради увеличения моторесурса. Разработку дизайна снова поручили давним партнерам из Pininfarina и стилисты не подвели. Их работа по праву считается одним из шедевров дизайна своего времени. Купе привлекало утонченными изгибами и изящными линиями кузова. Конечно, масса выросла до 900 кг, но динамика все равно была очень хорошей – 8 с до 100 км/ч и максимальные 235 км/ч. К тому же, автомобиль поражал отточенной управляемостью.

В 1969 году увидел мир усовершенствованный вариант Dino 246 GT. Объем двигателя увеличили до 2,4 л, а мощность – до 195 л. с. Максимальная скорость достигла 245 км/ч. Кроме того, купе сделали комфортнее – добавили электростеклоподъемники и кожаную отделку салона. А возросшая колесная база поспособствовала увеличению внутреннего пространства. С 1972 года стал доступен и вариант 246 GTS со съемной крышей. Поскольку Dino стоил примерно в полтора раза дешевле остальных



Среднемоторный Ferrari Dino 246 SP 1961 года



Чемпионский Ferrari 246 Dino 1958 года

Ferrari (14 500 долларов), то оказался самой массовой моделью своего времени. До 1974 года выпустили около 4 000 автомобилей всех модификаций.

В 60-х годах марка Ferrari вошла в состав концерна Fiat. Руководство Fiat планировало создать собственную спортивную модель и обратилось за помощью к Энцо Феррари. Тот предоставил им двигатели V6. Их и установили на новый Fiat Dino. Выпустили два варианта модели, радикально отличающиеся друг от друга по дизайну. Элегантный кабриолет разработали специалисты кузовного ателье Pininfarina, а более солидное купе – в Bertone. Интересно, что версии с 2,0-литровыми 180-сильными моторами собирали на предприятии Fiat, а 2,4-литровые 195-сильные – в Ferrari, вместе с Dino 246 GT.

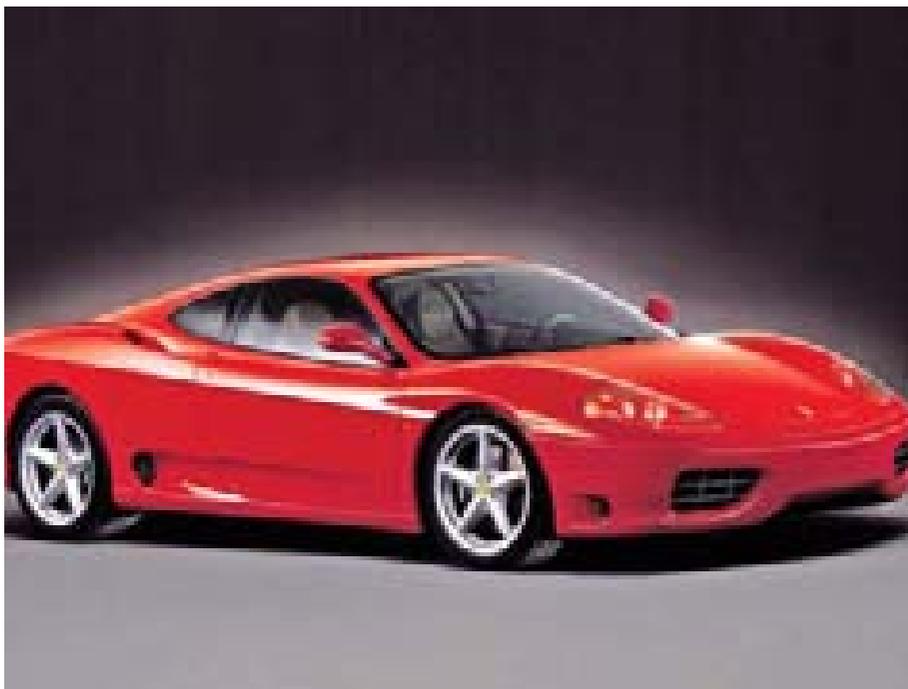
Еще одной моделью концерна Fiat с 2,4-литровым двигателем Dino стал Lancia Stratos. Агрессивное купе, спроектированное дизайнером Марчелло Гандини не было массовым (выпустили 500 единиц), но завоевало себе славу благодаря трем чемпионским титулам в раллийной серии WRC.

Последним Ferrari, несущим название Dino, стала модель GT4 1973 года. Она не просто была среднемоторной, двигатель разместили поперечно. Хотя это был V8, в основе его лежал проверенный V6 – грубо говоря, ему добавили два цилиндра. Базовый Dino 208 GT4 был оснащен 2,0-литровой 180-сильной "восьмеркой", а 308 GT4 – 3,0-литровой 255-сильной. Более мощный вариант разогнался до 100 км/ч за 6,7 с и развивал 255 км/ч. В Bertone создали для него клиновидный кузов с выдвигаемыми фарами. Салон стал четырехместным, а в списке опций появились центральный замок и кондиционер. Dino GT4 выпускали до 1980 года и собрали около 2800 купе.

Развитие линейки Dino на этом закончилось, но сам двигатель еще долго служил Ferrari. Его архитектура оказалась настолько удачной, что именно на основе этого V6 были созданы V8 для легендарных Ferrari 288 GTO и F40 и даже V12



Первый Ferrari 156 Dino, 1957 год



Эволюция двигателей Dino завершилась на Ferrari 360 Modena 2000 года

для моделей F50 и 550 Maranello. Последним автомобилем, использующим элементы мотора

Dino стал 360 Modena 2000 года. Кстати, по дизайну он очень напоминает Dino 206 GT.

arendagazeta.com.ua  
**АРЕНДА**

**www.arendagazeta.com.ua**

**Желаете дорого и выгодно сдать в АРЕНДУ?**

Подать объявление

**REALTYCOMFORT**  
KIEV.UA

**www.realtycomfort.kiev.com.ua**

**Желаете выгодно продать НЕДВИЖИМОСТЬ?**

Подать объявление

www.cosmolady.com.ua

# COSMOLADY

ЖУРНАЛ ДЛЯ ЖЕНЩИН

**ТЕМА  
НОМЕРА  
СТАНОВИТСЯ  
ЖАРКО!**

Гастрономическое  
путешествие

Страна  
в одном флаконе  
Правила отпуски

Короче... Шортс!  
Must Have  
Летний хит

**ИНТЕРВЬЮ**

Королева Сиси!  
Фрида Джинини

**А ТАКЖЕ**

Ментальница  
Хайди Клум

**Светлана Дубровина**

**МАГИЧЕСКАЯ  
КРАСОТА**



**ЗАПИТУЙТЕ У МІСЦЯХ  
РОЗПОВСЮДЖЕННЯ ПРЕСИ**