

# Тест-Драйв

Февраль 2014



Детройте NAIAS-2014 • Lamborghini Huracan LP610-4 • Peugeot 308 SW  
Qoros 3 Hatch • Seat Leon Cupra • Nissan GT-R Nismo • Subaru WRX • McLaren

Автомобильный журнал для тех, кто умеет выбирать  
[www.testdrive.com.ua](http://www.testdrive.com.ua)

**afp.**  
**com.ua**

Началась подписка  
на второе полугодие

**ПОДПИСНОЙ ИНДЕКС**

**40263**

Размещайте объявления  
через официальный сайт  
еженедельника

**АВТО**  
*срочно*  
**ПРОДАЖА**

# Февраль 2014

## «Тест-Драйв» автомобильный журнал

### Над номером работали:

Бобженко Андрей  
Брызгунов Тарас  
Горбылев Алексей  
Заборсина Вера  
Каратаев Вячеслав  
Коваль Инна  
Косоголов Александр  
Лысак Виктория  
Олейник Виктория  
Онищенко Алексей  
Онищенко Виктория  
Пироженко Юлия  
Фитисова Юлия

### Главные редакторы

Краев Василий  
Чумак Владимир

Подписной индекс: **90022**

Свидетельство о регистрации КВ 7445 от 17.06.03.

Подписано в печать 08.06.13.

Отпечатано в типографии ООО «Формула-1»

**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.

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

**Отдел распространения:** (067) 547-85-20

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

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.



4

**Автосалон  
Детройте NAIAS-2014:**  
автомобильный Новый Год



20

**Премьера  
Lamborghini Huracan LP610-4:**  
преемник Gallardo



26

**Премьера  
Peugeot 308 SW:**  
пополнил модельный ряд



32

**Премьера  
Goros 3 Hatch:**  
расширяет "семейство"



36

**Премьера  
Seat Leon Cupra:**  
самый мощный в линейке



42

**Дебютант  
Chevrolet Corvette C7 Stingray Convertible:**  
новая глава



48

**Дебютант  
Nissan GT-R Nismo:**  
"Годзилла" на стероидах



54

**Дебютант  
Subaru WRX**



60

**Страницы истории  
McLaren:**  
полвека побед

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.

# Автосалон в Детройте

## NAIAS-2014:

### автомобильный Новый Год

---



NORTH AMERICAN INTERNATIONAL  
**AUTO SHOW**®

---

В январе новый автомобильный год традиционно открывает масштабное Североамериканское международное автошоу NAIAS в Детройте. Это один из самых грандиозных автосалонов в мире. Как и другая масштабная выставка в Женеве, он проводится ежегодно. В нынешнем году NAIAS открыл двери 13 января.

Детройт уже более ста лет считается столицей автомобильной промышленности США, поэтому не удивительно, что именно здесь проходит главное автошоу Америки. Впервые его провели в 1907 году, а нынешнее мероприятие празднует 25-летие выхода на международный уровень. Традиционно для NAIAS отвели огромные павильоны Кобо-центра общей площадью 93 тыс. кв. м. Здесь состоялось свыше 50 мировых и американских премьер. В духе последних тенденций на стендах автопроизводителей можно было встретить немало экологических гибридных автомобилей. Однако менталитет и вкусы автолюбителей из США все-таки взяли свое, поэтому в Детройте на этот раз господствовали мощные спортивные модели, вседорожники и пикапы.

Как заведено, все новинки были представлены в первые два дня выставки, отведенные для прессы и специалистов отрасли. Осветить их приехали свыше 5000 журналистов со всего мира. О важности NAIAS говорит и тот факт, что его посетил даже вице-президент США Джо Байден. Одними премьерами автосалон также не ограничился: к услугам посетителей – тест-драйвы различных моделей, концерты и традиционный благотворительный прием. Автошоу продлится до 26 января и за это время его посетят свыше 700 тыс. автолюбителей.

## Акура

На стенде Acura был представлен предсерийный вариант седана TLX. Новинка придет на смену сразу двум моделям – TL и TSX. Своим рубленным дизайном с длинным капотом и заостренной задней частью автомобиль очень напоминает старшего брата Acura RL. Он достигает 4831 мм в длину при колесной базе в 2776 мм. Сохранен и фирменный хромированный "клюв" решетки радиатора. В узких фарах оптика полностью светодиодная. Известно, что серийная модель будет доступна в двух версиях: с 2,4-литровой бензиновой "четверкой" и 8-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями или с 3,5-литровым V6 и 9-ступенчатым

"автоматом". Будут модификации с передним и полным приводом, за доплату доступна система управления задними колесами. Производство Acura TLX начнется этим летом.



Acura TLX Concept



Acura TLX Concept

## Audi

В Audi планируют создать компактный вседорожник Q1, а пока его предваряет концепт-кар Allroad Shooting Brake. Автомобиль сочетает в себе черты вседорожника и купе. С одной стороны у него увеличен клиренс и пластиковая защита нижней части кузова, а с другой – динамичный профиль с большими углами наклона стоек крыши. Широкая хромированная решетка радиатора сочетается с раскосыми светодиодными фарами. В салоне установлены четыре отдельных кресла, разделенных высоким трансмиссионным тоннелем. Обод рулевого колеса выполнен плоским снизу, а центральная панель повернута к водителю и оснащена горизонтальной регулировкой. Показания приборов выведены на дисплей. Гибридная силовая установка состоит из 2,0-литрового 292-сильного бензинового турбодвигателя и двух электромоторов, а ее суммарная мощность – 408 л. с. Разгон до 100 км/ч занимает 4,6 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Allroad Shooting Brake расходует 1,9 л/100 км в смешанном цикле и способен проехать 50 км на электротяге. Вседорожник также получил полный привод и трансмиссию с двумя сцеплениями.



Audi Allroad Shooting Brake





BMW3

## BMW

В Детройте представили заряженный седан BMW M3 и купе M4. Оба автомобиля оснащены 3,0-литровой турбированной "шестеркой" мощностью 431 л. с. Разгон до 100 км/ч у них занимает 4,1 с, а максимальная скорость может быть ограничена на отметке 250 либо 280 км/ч. На выбор предложены 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач или 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Стандартное оснащение включает активный задний дифференциал, а в перечне опций есть карбоново-керамические тормозные диски. M3 и M4 можно узнать по увеличенным передним воздухозаборникам, расширенным крыльям и аэродинамическому обвесу. Также предусмотрены 18-дюймовые колесные диски. В салоне установлены новые сиденья, рулевое колесо и комбинация приборов. Цены начинаются с отметки в 71 500 евро.



BMW3

## Cadillac

К седану Cadillac ATS присоединилось купе. Как четырехдверная версия, оно отличается граненым дизайном. Хромированная решетка радиатора сочетается с изогнутыми фарами, а узкие фонари по форме напоминают кили. В салоне показания приборов выведены на цветной дисплей, а клавиши на центральной панели выполнены сенсорными. Среди опций – система проецирования данных на лобовое стекло, беспроводной Интернет и адаптивный круиз-контроль. ATS Coupe может быть оснащена 2,0-литровой 272-сильной бензиновой "четверкой" с турбонаддувом или 3,6-литровым атмосферным V6 мощностью 321 л. с. Заднеприводное купе доступно с 6-ступенчатой механической или автоматической трансмиссиями. Список опций включает полный привод и адаптивные амортизаторы. Начальная стоимость купе в США – около 35 тыс. долларов.



Cadillac ATS Coupe

## Chevrolet

Линейка Chevrolet Corvette пополнилась заряженной версией Z06. Главная ее особенность – 6,2-литровый V8 с механическим компрессором, развивающий 625 л. с. Максимальный крутящий момент достигает 860 Н•м. Максимальная скорость превышает 320 км/ч. На выбор доступны 7-ступенчатая механическая или 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия. Список опций пополнили карбоново-керамические тормозные диски. Отличить купе можно по аэродинамическому обвесу из углеволокна, увеличенному заднему спойлеру, новому профилированному капоту, легкосплавным дискам диамет-



ром 19 дюймов спереди и 20 дюймов – сзади. В салоне заменено рулевое колесо. Ожидается, что Corvette Z06 будет стоить примерно 100 тыс. долларов.

Также была представлена гоночная версия Corvette C7.R, которая примет участие в чемпионате GT.



Chevrolet Corvette Z06



Chevrolet Corvette Z06

## Chrysler

Chrysler 200 второго поколения преобразился внешне. Теперь у него элегантный стиль с аркообразной линией крыши и заостренной задней частью. Хромированная решетка радиатора по форме напоминает улыбку, а с ней сочетаются каплевидные фары. Заднюю часть подчеркивают продолговатые фонари. Платформу для седана позаимствовали у Alfa Romeo Giulietta. В салоне улучшены материалы отделки и шумоизоляция, а экран бортового компьютера теперь цветной. На наклоненной центральной консоли – круглый селектор трансмиссии. Список дополнительного оборудования дополнили парковочным автопилотом и адаптивным круиз-контролем. Для Chrysler 200 на выбор предлагают бензиновые моторы объемом 2,4 л (184 л. с.) и 3,6 л (295 л. с.). Впервые предложена 9-ступенчатая автоматическая трансмиссия. Автомобиль предложен с передним либо полным приводом. Цена базовой версии в США – 21 700 долларов.



Chrysler 200



Chrysler 200

## Ford

Одной из главных новинок Детройта стал свежий Ford Mustang, подготовленный к 50-летию модели. Своим силуэтом с длинным капотом и укороченной задней частью он напоминает знаменитого предка из 60-х годов, знакомая и широкая радиаторная решетка. А вот узкие фары и профилированные боковины сделали внешний вид современнее. Автомобиль сохранил длину в 4783 мм, а вот ширина увеличена до 1916 мм. В салоне циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы, а цвет их подсветки можно изменять нажатием кнопки. На центральной консоли установлен сенсорный дисплей мультимедийной системы SYNC. Купе и кабриолет могут быть оснащены 3,7-литровым 305-сильным V6 или 5,0-литровым V8 мощностью 425 л. с. Со временем специально для Европы появится версия с 2,3-литровой турбированной "четверкой" мощностью 310 л. с. Ford Mustang получил новую многорычажную заднюю подвеску и технологию настройки шасси. Цена автомобиля в США составит 25-30 тыс. долларов.

Также на стенде Ford представили очередное поколение пикапа F-150. У него граненый дизайн с огромной хромированной решеткой радиатора и С-образными светодиодными фарами. В конструкции широко использованы алюминиевые сплавы, что позволило уменьшить массу F-150 примерно на 320 кг. В салоне заметны цветной экран бортового компьютера и 8-дюймовый дисплей на центральной панели. Список дополнительного оборудования дополнили камеры кругового обзора, адаптивный круиз-контроль, системы слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения. На выбор доступны бензиновые двигатели объемом 2,7, 3,5 и 5,0 л. Все версии оснащены 6-ступенчатым "автоматом", а полный привод – опция. Начальная версия в США обойдется в 25 тыс. долларов.



Ford F-150



Ford Mustang Convertible

## Kia

Kia GT4 Stinger – концептуальное заднеприводное купе длиной 4,3 м и массой 1300 кг. У него классические пропорции с огромным капотом и наклоненными на большой угол задними стойками крыши. Колесные арки выпуклые, а широкая "пасть" решетки радиатора сочетается с вертикальными светодиодными фарами. Расширенные "плечи" подчеркнуты С-образными фонарями. В салоне преобладает спартанский стиль: комбинация приборов компактная, дверные ручки заменены тканевыми петлями, а коврики отсутствуют. Внутри установлены четыре отдельных кресла, разделенных высоким трансмиссионным тоннелем. Под капотом GT4 Stinger установлен 2,0-литровый бензиновый турбомотор мощностью 315 л. с., а в паре с ним работает 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач.



Kia GT4 Stinger





## Lexus

У купе Lexus RC появилась "горячая" модификация RC F. Под его капотом прячется 5,0-литровая атмосферная "восьмерка" мощностью около 450 л. с. В паре с ней работает 8-ступенчатый "автомат", предусмотрен и дифференциал повышенного трения. Дизайн получился более грозным благодаря новой веретенообразной радиаторной решетке, аэродинамическому обвесу и расширенным колесным аркам. В передних крыльях появились дополнительные вентиляционные отверстия. Из заднего диффузора выглядывают четыре выхлопных трубы. В крышке багажника появилось выдвижное антикрыло. В салоне заметны спортивные сиденья и рулевое колесо. Кроме того, заменены приборы, а на педалях появились металлические накладки.



Lexus RC F



## Mercedes-Benz

Главная премьера на стенде Mercedes-Benz – новое поколение седана C-Class. Он немного увеличился в размерах: длина выросла до 4685 мм, а колесная база – до 2840 мм. Но поскольку в конструкции использованы алюминиевые сплавы, то базовая версия теперь легче и весит 1395 кг. Своим стремительным дизайном автомобиль напоминает старшего брата S-Class. В частности, схожесть заметна в аркообразной форме крыши, большой решетке радиатора и крупным фарами, а также каплевидным фонарям. Внутри циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы, а данные теперь могут проецироваться и на лобовое стекло. Селектор трансмиссии размещен на рулевой колонке. Салон стал просторнее, а объем багажника вырос до 480 л. В базовой версии теперь 9 подушек безопасности, системы определения усталости водителя и автоматического торможения, а среди опций – камеры кругового обзора, парковочный автопилот, пневмоподвеска, беспроводной Интернет и технология распознавания дорожных знаков. На выбор предложены бензиновые турбомоторы объемом 1,6 л (156 л. с.) и 2,0 л (184 л. с.), турбодизель объемом 2,1 л (170 л. с.). Начальная стоимость Mercedes-Benz C-Class в Европе – 33 560 евро.

Также в Детройте дебютировал Mercedes-Benz GLA45 AMG. Его 2,0-литровая турбированная "четверка" развивает 360 л. с., что позволяет разогнаться до 100 км/ч за 4,8 с и развить 250 км/ч. Вседорожник получил 7-ступенчатую трансмиссию с двумя сцеплениями и полный привод, а его ходовая перенастроена. У него понижен дорожный просвет, новые бамперы и аэродинамический обвес, а в салоне – спортивные сиденья и рулевое колесо.

В модельном ряду Mercedes-Benz S-Class появилась версия S600. Ее оснастили 6,0-литровым V12 с двумя турбинами мощностью 530 л. с. Разгон до 100 км/ч занимает 4,6 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Оснащение включает пневмоподвеску и систему проецирования данных на лобовое стекло. Цена S600 – 147 тыс. евро.



Mercedes-Benz S600



Mercedes-Benz GLA45 AMG



Mercedes-Benz C-Class



Mercedes-Benz C-Class



Mini

Dodge Dart

## Mini

Самый мощный Mini традиционно носит обозначение John Cooper Works. На NAIAS увидел мир его предсерийный вариант. От стандартного хэтчбека он отличается аэродинамическим обвесом, увеличенным передним воздухозаборником и спойлером на крыше. По центру заднего диффузора – двойные выхлопные трубы. Передние фары у автомобиля светодиодные. Также предусмотрены 18-дюймовые колесные диски. Внутри можно заметить спортивные кресла и новое рулевое колесо. Под капотом установлен 2,0-литровый турбомотор мощностью 217 л. с. Серийная модель будет доступна как с 6-ступенчатой механической трансмиссией, так и с 6-ступенчатым "автоматом".



Mini

## Nissan

Концептуальный Nissan Sport Sedan подсказывает, как может выглядеть новое поколение модели Maxima. В соответствии с названием дизайн автомобиля стремительный и мускулистый. У него аркообразная форма крыши, расширенные крылья и выпуклый капот. V-образная решетка радиатора сочетается со стреловидными фарами. Крыша седана полностью прозрачная. Во внутренней отделке преобладает черно-белая кожа. Показания приборов выведены на дисплей, еще один экран заменяет клавиши на центральной панели. Обод рулевого колеса плоский снизу. Передние сиденья разделены высоким ансиMISSIONным тоннелем. Sport Sedan оснащен 3,5-литровым бензиновым V6 мощностью 300 л. с. и бесступенчатым вариатором CVT.



Nissan Sport Sedan



Nissan Sport Sedan



## Porsche

Модельный ряд Porsche 911 пополнился версией Targa. Новичок вернулся к классической конструкции со съемной мягкой секцией крыши и сдвижным панорамным задним стеклом. Процедура складывания верха занимает 19 с. Кроме того, 911 Targa получил новые фонари на всю ширину кузова и раздутые задние крылья. На выбор предложены оппозитные бензиновые "шестерки" объемом 3,4 л (350 л. с.) и 3,8 л (400 л. с.). За доплату предложен и полный привод. Начальная стоимость автомобиля – 109 тыс. евро.

## Subaru

В Детройте увидел мир заряженный Subaru WRX STI. Спортивный стиль седана подчеркивают расширенные колесные арки, воздухозаборник на капоте и огромное заднее антикрыло. Легкосплавные 18-дюймовые диски окрашены по традиции в желтый цвет. В салоне установлены кресла с интегрированными подголовниками и новое рулевое колесо с плоским ободом снизу. Под капотом установлена оппозитная 2,5-литровая "четверка" с турбонаддувом мощностью 305 л. с. и крутящим моментом в 400 Нм. Стандартная трансмиссия – 6-ступенчатая механическая, а постоянный полный привод дополнен функцией изменения вектора тяги. Также предусмотрена технология настройки шасси. Subaru WRX STI будет стоить около 35 тыс. долларов.



Porsche 911 Targa



Subaru WRX STI





Toyota FT-1

## Toyota

В Toyota собираются возродить купе Supra, а предваряет его концепт-кар FT-1. Он привлекает мускулистым дизайном с расширенными крыльями и выпуклым капотом. У него выраженный "нос", как у болидов "Формулы-1" и раскосые фары. Лобовое стекло панорамное, а у задних стоек крыши большой угол наклона. Крышка багажника украшена заостренным спойлером. По бокам от диффузора – два сопла выхлопных труб. В салоне приборной панелью служит изогнутый дисплей. Показания также выведены на лобовое стекло. Для водителя и пассажира предусмотрены спортивные кресла с интегрированными подголовниками, а по центру их разделяет высокий трансмиссионный тоннель.

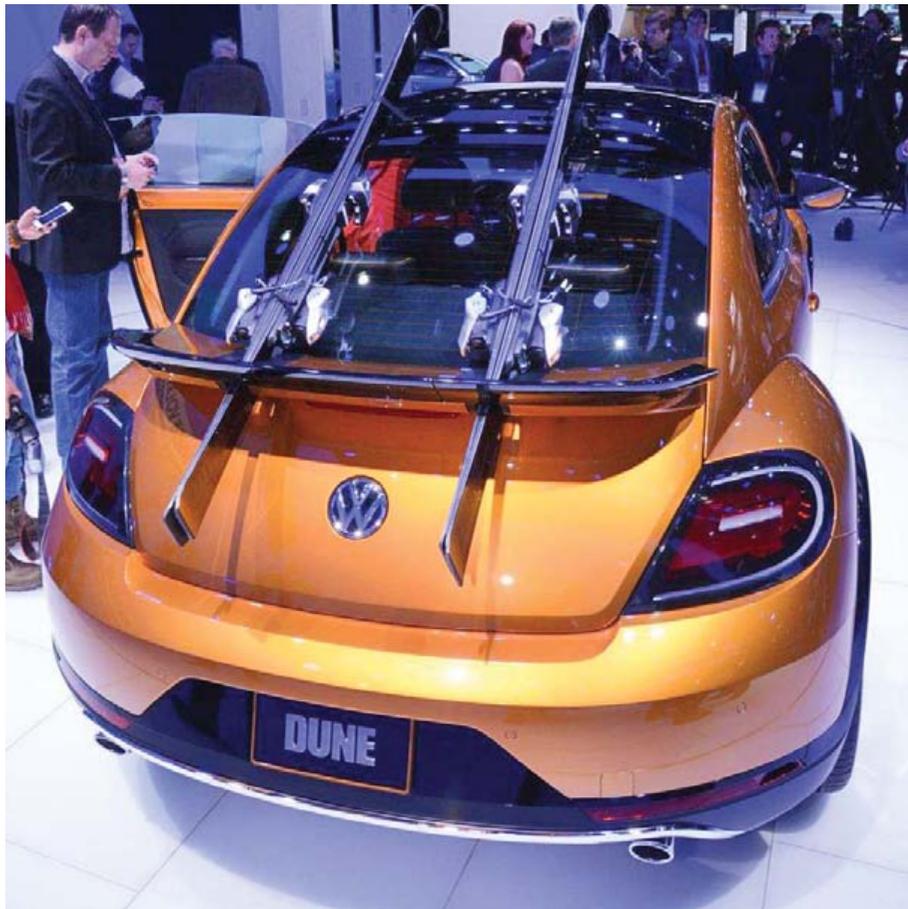


Toyota FT-1



## Volkswagen

В Volkswagen решили превратить Beetle в пляжный багги. Результат – концепт-кар Dune. Клиренс хэтчбэка увеличен на 50 мм, также установлены 19-дюймовые колесные диски и всесезонный обвес. Стал больше и передний воздухозаборник. Крыша полностью прозрачная, а на верхней кромке третьей двери появился дополнительный спойлер. Салон декорирован черной кожей и серой тканью, также повсюду ярко-оранжевые вставки в цвет кузова. На центральной панели установлен новый 7,7-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Beetle Dune оснащен серийным 2,0-литровым бензиновым турбомотором мощностью 210 л. с.



Volkswagen Beetle Dune





Volvo XC Coupe

Volvo XC Coupe

## Volvo

О том, как будет выглядеть новый Volvo XC90, нам подсказывает концептуальный XC Coupe. Это вседорожное трехдверное купе привлекает элегантным внешним видом с короткими свесами кузова и расширенными задними крыльями. Фирменная решетка радиатора декорирована хромом. Оптика автомобиля полностью светодиодная, причем тоненькие фонари интегрированы в задние стойки крыши. Третья дверь сверху прикрыта спойлером. В салоне установлены четыре отдельных кресла, а по центру их разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Поскольку XC Coupe позиционируют как автомобиль для любителей активного отдыха, то внутри предусмотрены крепления для двух шлемов, а на крыше — дополнительный багажник с лыжами.



# Lamborghini Huracan LP610-4:

---



# преемник Gallardo





С 1970 года в линейке Lamborghini наряду с флагманскими моделями с V12 присутствуют и более доступные автомобили с V8 и V10 под капотом. Начало этому "семейству" положил Lamborghini Urraco, а до недавнего времени оно было представлено купе и кабриолетом Gallardo. Последние, кстати, стали самыми массовыми Lamborghini за всю историю марки, ведь за 10 лет выпустили свыше 14 тыс. этих машин. Теперь у Gallardo появился достойный наследник – Lamborghini Huracan LP610-4. Его название – не дань мощному ветру. По давней традиции итальянцы называют свои автомобили в честь корриды. Huracan – имя одного из самых выдающихся бойцовых быков.

Широкое и низкое купе сохраняет традиционный стиль Lamborghini и очень напоминает своего старшего брата Aventador. У него характерный клиновидный профиль с заостренным "носом", обилие граней и рубленых линий во внешнем виде. Узкие фары делают "взгляд" Huracan очень грозным. Кстати, вся оптика автомобиля – светодиодная. В переднем бампере – сразу три воздухозаборника, а дополнительные отверстия размещены за дверьми.

Задняя часть подчеркнута Y-образными фонарями и интегрированным заостренным спойлером. Из диффузора в бампере выглядывают четыре выхлопных трубы. В конструкции широко использован карбон, поэтому купе весит 1422 кг, то есть оно примерно на 80 кг легче предшественника.

В отделке салона сочетаются кожа и алькантара, доступны и вставки из углеволокна. Обод трехспицевого рулевого колеса выполнен плоским снизу. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый дисплей. Центральная консоль наклонена, а клавиша запуска двигателя на ней прикрыта красной крышечкой – как кнопка старта ядерных ракет в подводной лодке.

Прозрачная крышка капота позволяет рассмотреть знакомый по Gallardo 5,2-литровый V10 с непосредственным впрыском топлива. Однако его основательно модернизировали, что подняло мощность до 610 л. с. при 8250 об/мин и это подчеркнуто в индексе LP610-4. Максимальный крутящий момент вырос до 560 Н·м при 6500 об/мин. Впервые Lamborghini получил 7-ступенчатую коробку переключения передач с двумя сцеплениями. Huracan спосо-

бен разогнаться до 100 км/ч за 3,2 с, а до 200 км/ч – за 9,9 с. Максимальная скорость превышает 325 км/ч. Интересно, что при этом автомобиль стал еще и экономичнее – расходует 12,5 л/100 км в смешанном цикле. Такого результата добились благодаря системе глушения мотора при остановках. А выхлоп соответствует экологическим нормам Евро-6.

В традициях Lamborghini купе получило полный привод. Стандартными также являются карбоново-керамические тормозные диски и технология настройки шасси со спортивным, трековым и комфортабельным режимами. А в списке опций есть адаптивные амортизаторы.

Lamborghini Huracan LP610-4 официально представят в марте на автосалоне в Женеве. Вскоре после этого начнется производство модели, а ее стоимость в Европе составит около 200 тыс. евро. Вскоре к купе присоединится и кабриолет.





## Технические характеристики Lamborghini Huracan LP610-4

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1422
<b>Двигатель</b>	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	5204
Тип	бензиновый
Расположение	в базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	V10
Количество клапанов/распредвалов, шт.	40/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	610 при 8250
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	560 при 6500
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	полный
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, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Количество подушек безопасности	6
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,2
Максимальная скорость, км/ч	325
Расход топлива, л/100 км:	
– смешанный цикл	12,5
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	200 000
Первое техобслуживание, км	10 000
Периодичность техобслуживания, км	10 000

# Peugeot 308 SW:

## пополнил модельный ряд

Peugeot 308 второго поколения дебютировал в прошлом году. Первым увидел мир пятидверный хэтчбэк, но постепенно модельный ряд 308 расширяется. Теперь к нему присоединился и новый универсал Peugeot 308 SW.





По сравнению с хетчбэком универсал подрос примерно на 330 мм – до 4580 мм. Колесная база (2620 мм) и ширина (1804 мм) остались на прежнем уровне, а вот высота увеличена до 1470 мм. Поскольку 308 SW построен на новой платформе EMP2, то он легче предшественника примерно на 140 кг (до 1365 кг), ведь в конструкции широко использованы алюминиевые сплавы.

Дизайн универсала стал сдержаннее, хотя во внешнем виде, как и ранее, преобладают стремительные линии. У задних стоек крыши большой угол наклона, а боковины выполнены профилированными. Хромированная трапециевидная решетка радиатора сочетается с широким воздухозаборником в бампере.

Раскосые фары со светодиодными лампами дневного света растянуты на крылья. "Нос" украшен логотипом Peugeot. Заднюю часть подчеркивают крупные С-образные фонари, а на верхней кромке пятой двери размещен спойлер.

В салоне, прежде всего, бросается в глаза очень компактное трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу. Комбинация приборов размещена очень высоко – на уровне глаз. По центру находится экран бортового компьютера, по бокам от него – спидометр и тахометр, а по краям – указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. Центральная панель повернута к водителю, а на ней установлен 9,7-дюймовый сенсорный дисплей. Peugeot 308 SW

просторнее хетчбэка, а объем его багажника увеличен до 610 л в обычном состоянии. Среди доступных опций – навигационная система, адаптивные фары и камера заднего вида.

Поначалу на выбор предложат четыре 1,6-литровых двигателя. Это бензиновые турбированные "четверки" мощностью 125 и 156 л. с., а также турбодизели, развивающие 92 и 115 л. с. На первых порах 308 SW будет доступен только с механической коробкой переключения передач. В универсала доработаны ходовая и рулевое управление, улучшена и шумоизоляция салона.

Peugeot 308 SW официально будет представлен в марте на Женевском автосалоне. Начальная стоимость универсала составит около 18 тыс. евро.







## Технические характеристики Peugeot 308 SW

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1365
Длина/ширина/высота, мм	4580/1804/1470
Колесная база, мм	2620
Объем багажника мин/макс, л	610
<b>Двигатель</b>	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1598
Тип	бензиновый, 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	156 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	240 при 1400
<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	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	6
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,4
Максимальная скорость, км/ч	213
Расход топлива, л/100 км	
– смешанный цикл	5,8
Стоимость автомобиля в Европе, евро	18 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

# Qoros 3 Hatch:

## расширяет "семейство"

Китайско-израильская компания Qoros – новичок в автомобильном мире, ведь первая ее серийная модель появилась меньше года назад. Однако автомобиль уже успел хорошо зарекомендовать себя – например, вошел в число самых безопасных машин 2013 года по результатам краш-тестов EuroNCAP. Теперь же к дебютному седану присоединился новый пятидверный Qoros 3 Hatch.





Qoros 3 Hatch отличается сдержанным внешним видом, в котором преобладают прямые линии. У него аркообразная форма крыши, высокая оконная линия и рельефные боковины. Широкая решетка радиатора дополнена хромированным молдингом. С ней сочетаются продолговатые фары, а бампер изогнут. Пороги кузова и пятая дверь украшены хромированными молдингами, а на крыше установлен спойлер. По краям кузова сзади установлены прямоугольные светодиодные фонари. Хетчбэк достигает 4438 мм в длину, то есть он на 177 мм короче седана. А вот колесная база осталась неизменной – 2690 мм. За доплату предложены колесные

диски диаметром до 18 дюймов.

Лаконичные формы преобладают и в салоне Qoros 3 Hatch. В самой дорогой версии в отделке преобладают кожа и лакированный пластик. Обод трехспицевого рулевого колеса выполнен плоским снизу. Приборная панель получила оптоволоконную подсветку, а дисплей бортового компьютера – цветной. Внутри спидометра размещен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре находится датчик температуры двигателя. На широкой центральной панели установлен 8-дюймовый сенсорный монитор мультимедийной системы. Передние сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем. Среди дополнительного оборудова-

ния есть беспроводной Интернет и навигационная система.

На выбор будут доступны два бензиновых 1,6-литровых двигателя. Атмосферная версия развивает 126 л. с., а вариант с турбонаддувом – 156 л. с. В последнем случае разгон до 100 км/ч занимает 9 с и развивает 212 км/ч. Qoros 3 Hatch может быть оснащен 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач и 6-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями. Позже появится вариант с 1,2-литровой турбированной "четверкой".

Премьера новинки состоится в марте на автосалоне в Женеве. Стоимость базового Qoros 3 Hatch в Европе составит около 16 тыс. евро.



<b>Технические характеристики Qoros 3 Hatch</b>	
Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1320
Длина/ширина/высота, мм	4438/1839/1445
Колесная база, мм	2690
<b>Двигатель</b>	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1598
Тип	бензиновый, 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	156 при 5600
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	210 при 2500
<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	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	6
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,0
Максимальная скорость, км/ч	212
Стоимость автомобиля в Европе, евро	16 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

# Seat Leon Cupra:

Традиционно наиболее мощные и скоростные версии моделей Seat носят название Cupra. Впервые такой вариант появился в 1996 году у Seat Ibiza. Год назад дебютировало третье поколение хэтчбэка Leon, а теперь появилась и его флагманская модификация Seat Leon Cupra.



# САМЫЙ МОЩНЫЙ В ЛИНЕЙКЕ

*Тест-драйв:*  
ПРЕМЬЕРА





Главное достоинство нового Seat Leon Cupra – 2,0-литровый бензиновый турбомотор с непосредственным впрыском топлива. Он доступен в двух вариантах по мощности – 265 и 280 л. с. В обоих случаях максимальный крутящий момент достигает 350 Н·м при 1750-5300 об/мин. Более мощный вариант способен разогнаться до 100 км/ч за 5,7 с, а его максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. То есть это самый мощный и быстрый Seat за всю историю испанской марки. При этом средний расход топлива составляет всего 6,4 л/100 км.

На выбор доступны 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач или трансмиссия с двумя сцеплениями DSG. С недостаточной поворачиваемостью борется электронный дифференциал повышенного трения EDS. Хетчбэк оснащен

адаптивными амортизаторами и электроусилителем руля с изменяемым усилием. Также предусмотрена технология настройки шасси Seat drive profile, позволяющая изменять остроту рулевого управления, чувствительность педали акселератора, жесткость подвески.

Leon Cupra выглядит ярче, чем стандартная модель. Он доступен как в трехдверном, так и в пятидверном исполнении. Отличить его можно по аэродинамическому обвесу и новому переднему бамперу с увеличенным воздухозаборником. Фары дополнены светодиодными лампами дневного света. Зеркала заднего вида черные, независимы от цвета кузова. В заднем бампере установлен диффузор, а на крыше заметен спойлер большего размера. Видны и два овальных сопла выхлопной системы. Базовая версия получила 18-дюймовые колесные

диски, а 280-сильная – 19-дюймовые. В конструкции широко использованы легкие сорта стали, поэтому нынешний Cupra весит на 55 кг меньше предшественника.

В отделке салона сочетаются кожа и алькантара, а на педалях и порогах появились металлические накладки. Установлено новое рулевое колесо с плоским ободом снизу, а кожа на его ободке перфорирована. Также заменены циферблаты спидометра и тахометра. Центральная панель повернута к водителю, а сверху на ней размещен 5,8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Кроме того, хетчбэк получил спортивные сиденья с улучшенной боковой поддержкой.

Seat Leon Cupra представят в марте на автосалоне в Женеве. Стоимость 265-сильного хетчбэка составит 32 тыс. евро, а 280-сильного – 34 тыс.





<b>Технические характеристики Seat Leon Cupra</b>	
Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	3/5
Снаряженная масса, кг	1320
Длина/ширина/высота, мм	4236/1810/1431
Колесная база, мм	2595
Колея передняя/задняя, мм	1534/1508
Клиренс (дорожный просвет), мм	132
Объем багажника, л	380/1270
Диаметр разворота, м	10,9
<b>Двигатель</b>	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1984
Тип	бензиновый, 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	280 при 5600
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	350 при 1750–5300
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	передний
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
<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, ESP, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	225/40 R19
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,7
Максимальная скорость, км/ч	250
Расход топлива, л/100 км	
– смешанный цикл	6,4
Стоимость автомобиля в Европе, евро	32 000 – 34 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000



# Chevrolet Corvette C7 Stingray Convertible:

**В 2013 году Chevrolet Corvette отпраздновал свое 60-летие. За время своего существования он уже давно стал культовым автомобилем. Количество выпущенных Corvette превысило один миллион, что очень неплохо для спортивной модели. Подарком на юбилей стало новое купе Chevrolet Corvette C7 Stingray. Но поскольку модель изначально была кабриолетом, то появился и новый Corvette Convertible.**

## НОВАЯ ГЛАВА

Имя Stingray относит нас в 60-е годы, ведь именно так назывались Corvette второго и третьего поколений.

При взгляде на новый кабриолет сразу угадываются черты знаменитых предков, пусть в дизайне сейчас господствуют рубленые линии.

Автомобиль привлекает внимание обтекаемым клиновидным силуэтом с заостренным "носом", очень длинным капотом. Сохранены и знаменитые изогнутые передние крылья, и широкая радиаторная решетка. Капот и боковины украшены вентиляционными "жабрами", а дверные ручки утоплены в кузов. Впрочем, присутствуют и современные черты вроде заостренных фар с изогнутыми светодиодными лампами дневного света. За спинками сидений установлены обтекатели, прячущие дуги безопасности. Еще одна визитная

карточка модели – четыре крупных фонаря. Из диффузора в заднем бампере выглядывают четыре широких наконечника выхлопных труб. Особая версия Z51 отличается наличием заднего спойлера и 19-дюймовыми колесными дисками вместо стандартных 18-дюймовых.

Трехслойная тканевая крыша складывается с помощью электропривода за 21 с. Эту процедуру можно проводить на скорости до 50 км/ч. Потерю жесткости компенсируют дополнительные силовые элементы в районе трансмиссионного тоннеля.

В конструкции шасси C7 Stingray широко использованы алюминиевые и магниевые сплавы. Кузовные панели – стеклопластиковые, а вот капот изготовлен из карбона. Поэтому масса кабриолета – 1523 кг, что неплохо для машины

длиной 4496 мм и колесной базой в 2710 мм.

В салоне материалы отделки гораздо качественнее, чем у предшественника. Уже в базовой версии салон декорирован кожей и алюминием, а в качестве опции доступны карбоновые вставки. Трехспицевое рулевое колесо компактное, а на его ободке в районе хвата рук предусмотрены напльвы. На приборной панели центральное место занимает дисплей тахометра с цифровым спидометром внутри. Слева расположен аналоговый спидометр,





а справа – указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. Также на экране могут быть показаны данные о температуре и давлении масла, времени прохождения круга на автодроме, боковом ускорении. В спортивном режиме подсветка меняется с синей на красную. А за доплату доступна система проецирования данных на лобовое стекло.

Центральная панель Corvette C7 Stingray Convertible повернута к водителю, а сверху на ней установлен 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы MyLink. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля немногочисленны и рационально упорядочены.

Посадка за рулем очень низкая. Сиденья с интегрированными подголовниками комфортабельные и с хорошей боковой поддержкой. Предусмотрены функции электропривода и подогрева, электроника регулирует и рулевую колонку. Также можно заказать спортивные ковшеобразные кресла. Водителя и пассажира разделяет широкий трансмиссионный тоннель. А вот багажник меньше, чем у купе – 283 л, независимо от того, поднята или опущена крыша.

Начальное оснащение включает систему бесключевого доступа, биксеноновые фары, двухзонный климат-контроль, электропакет, связь Bluetooth, камеру заднего

вида, аудиосистему Bose с 9 динамиками, круиз-контроль. Также установлены 6 подушек безопасности и система стабилизации PTM. Флагманский вариант 3LT подразумевает наличие вентиляции сидений и навигационной системы.

На данный момент для Corvette C7 Stingray Convertible доступен только 6,2-литровый V8 с клапанным механизмом OHV. Его теперь дополнили непосредственным впрыском топлива, что подняло мощность до 455 л. с. при 6000 об/мин в обычном состоянии и 460 л. с. – с опциональной спортивной выхлопной системой. Максимальный крутящий момент составляет 610 Н•м при 4600 об/мин, но главное, что двигатель стал

более эластичен и тяговит на низких оборотах. Он радуется слуху низкочастотным рыком и очень чувствителен к малейшему нажатию педали акселератора. При резком старте с пробуксовкой борется технология Launch control. Кабриолет разгоняется до 100 км/ч за 4,3 с, и преодолевает 400 м (четверть мили) за 12,7 с. Его максимальная скорость – 298 км/ч.

Столь мощный и скоростной автомобиль, на удивление, экономичный: расходует 13,8 л/100 км в городском цикле и 8,1 л/100 км – в загородном. Это заслуга системы отключения цилиндров Active Fuel Management. В четырехцилиндровом режиме двигатель развивает 126 л. с. и позволяет достичь 145 км/ч.

Еще одно новшество Corvette – 7-ступенчатая механическая трансмиссия. Переключения пере-

дач происходят точно, а ход рычага короткий. Альтернатива – 6-ступенчатый "автомат", хотя через год появится новая 8-ступенчатая трансмиссия.

Автомобиль стал намного послушнее в управлении, что особенно ощутимо со спортивным пакетом Z51. Пусть его рулевое управление теперь оснащено электроусилителем и немного потеряло в информативности, но оно остается точным и стало острее – делает всего 2,5 оборота от упора до упора. Идеальное (50:50) распределение веса по осям и электронный задний дифференциал обеспечивают нейтральную поворачиваемость. В виражах Corvette C7 Stingray Convertible уверенно держит траекторию. С ним теперь гораздо легче совладать и оно даже прощает водителю некоторые ошибки. Сорвать

заднюю ось в занос можно разве что с отключенной системой стабилизации. Если выбрать спортивный режим, то руль становится тяжелее, адаптивные амортизаторы – жестче, а РТМ вмешивается гораздо позже и позволяет легкое скольжение задних колес. Конечно, подвеска Stingray жесткая и выбоины весьма ощутимы, однако по меркам своего класса автомобиль весьма комфортабельный. Тормозные диски Brembo диаметром 345 мм спереди и 338 мм сзади обеспечивают молниеносное замедление со 100 км/ч на отрезке в 31,7 м.

Chevrolet Corvette C7 Stingray Convertible уже поступил в продажу за океаном. В США кабриолет стоит от 56 тыс. долларов. На европейском континенте модель следует ожидать к лету.





<b>Технические характеристики Chevrolet Corvette C7 Stingray Convertible</b>	
Тип кузова	кабриолет
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1523
Длина/ширина/высота, мм	4496/1877/1242
Колесная база, мм	2710
Колея передняя/задняя, мм	1595/1564
Клиренс (дорожный просвет), мм	100
Объем багажника мин/макс, л	283
Диаметр разворота, м	11,5
<b>Двигатель</b>	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	6162
Тип	бензиновый
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	460 при 6000
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	610 при 4600
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/70
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	задний
Коробка передач	7-ст. механическая
<b>Ходовая</b>	
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, PTM, Launch control
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	245/35 ZR19 спереди, 285/30 ZR19 сзади
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,3
Максимальная скорость, км/ч	298
Расход топлива, л/100 км:	
– городской цикл	13,8
– загородный цикл	8,1
– смешанный цикл	11,3
Стоимость тестируемого автомобиля в США, долларов	56 000 – 75 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

# Nissan GT-R Nismo:

---

## "Годзилла" на стероидах

**Nissan GT-R – действительно легендарный автомобиль. Он продолжает традиции знаменитой модели Skyline GT-R, которую выпускают с 1969 года. Купе является воплощением прагматизма: при относительно доступной цене оно демонстрирует хорошие динамические качества и отличные показатели круга на различных автодромах – на уровне машин в несколько раз дороже. За сногшибательные характеристики GT-R назвали "Годзиллой". С момента премьеры в 2008 году он несколько раз проходил обновление. Теперь же появилась его экстремальная версия, созданная в придворном ателье Nismo.**





Внешний вид Nissan GT-R Nismo подчинен, прежде всего, аэродинамике. Длинный капот, большие продолговатые фары, расширенные передние крылья, окрашенные в черный цвет радиаторная решетка и передние стойки крыши выделяют GT-R из потока машин. Сзади бросаются в глаза четыре круглых фонаря и столько же наконечников выхлопных труб. Вариант в исполнении Nismo можно отличить, прежде всего, по аэродинамическому пакету. Он включает карбоновый обвес: передний сплиттер, накладки на порогах и улучшенный задний диффузор. На крышке багажника появилось большое антикрыло. В результате, прижимная сила выросла до 100 кг на скорости 300 км/ч при неизменном коэффициенте лобового сопротивления в 0,26. Кроме того, автомобиль получил новые 21-дюймовые легкосплавные диски со специаль-

но разработанными покрышками Dunlop размером 255/40 ZRF20 спереди и 285/35 ZRF20 сзади. Купе также "посадили на диету" и снизили его массу на 20 кг – до 1720 кг.

В салоне преобладает спартанский стиль. Во внутренней отделке сочетаются кожа и алькантара, заметны и вставки из карбона. Компактное трехспицевое рулевое колесо теперь также обшито алькантарой. Комбинация приборов претерпела изменений. Расположенный по центру тахометр окрашен в красный цвет, а внутри его – экран бортового компьютера. Слева установлен спидометр, а справа сгруппированы указатели выбранной передачи, уровня топлива в баке и температуры охлаждающей жидкости.

Сверху на центральной панели размещен дисплей мультимедийной системы. На него также могут

быть выведены данные о давлении наддува и масла, распределении крутящего момента между осями, боковом ускорении, времени прохождения круга на гоночном автодроме. Расположенные ниже клавиши просты и понятны в использовании, а переключатели блока климат-контроля напоминают авиационные тумблеры.

Новые ковшеобразные сиденья Recaro цепкие, как тиски. Они отлично удерживают спину, пусть и несколько жестковаты. Их каркас выполнен из углеволокна, что призвано снизить их массу. По меркам спорткупе, которые могут развить 300 км/ч, кресла размещены довольно высоко – по крайней мере, не создается впечатление, что сидишь прямо на асфальте. Это позволяет улучшить обзор вперед, иначе бы его серьезно ограничивал длинный капот. Естественно, предусмотрен элек-

тропривод регулировок: их диапазон очень большой, что позволяет найти удобную позицию людям ростом от 150 до 190 см.

Задние сиденья больше рассчитаны на детей, хотя при надобности там поместятся и взрослые ростом ниже среднего. Несмотря на небольшую колесную базу (2781 мм), пространство для ног на втором ряду весьма скромное, хотя и больше, чем у многих спорткупе. Зато багажник очень даже вместительный – 315 л.

Комплектация Nissan GT-R Nismo включает двухзонный климат-контроль, электропакет, аудиосистему Bose с DVD-плеером и жестким

диск на 30 Гб, связь Bluetooth.

Изначально мощность 3,8-литрового турбированного V6 составляла 480 л. с., но со временем ее подняли до 545 л. с. в стандартной версии. Специалисты Nismo подвергли двигатель дальнейшей доработке – установили новые турбокомпрессоры и топливный насос. В результате, он теперь развивает 595 л. с., а максимальный крутящий момент в 652 Н·м доступен в более широком диапазоне оборотов (3200-6000 об/мин). Столь существенная прибавка ощутима сразу, хотя и до этого GT-R нельзя было назвать медленным. При резком старте води-

теля и пассажиров буквально вдавливают в спинки сидений. Разгон до 100 км/ч занимает всего 2,8 с, а запас мощи у Nissan такой, что он продолжает равномерно набирать скорость вплоть до 250 км/ч. Хорошо настроена и 6-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями: переключения происходят молниеносно быстро. Максимальная скорость ограничена на отметке в 310 км/ч. А сочный звук "шестерки" радует слух. Интересно, что при этом мотор, на удивление, экономичный: средний расход топлива составляет 11,6 л/100 км.

Nissan GT-R уже давно стал известным, благодаря отличной





управляемости. Теперь же доработаны пружины подвески, установлены полностью новые амортизаторы и стабилизаторы поперечной устойчивости. Благодаря полному приводу сцепление с дорогой у него фантастическое, в виражи можно заходить на огромной скорости и автомобиль не сойдет с правильной траектории. Его поворачиваемость близка к нейтральной даже на больших скорос-

тях. Рулевое управление невероятно точное и купе мгновенно реагирует на малейшее его движение.

По-настоящему все свои возможности GT-R может показать на автодроме, если выбрать режим R. Подвеска становится жестче, передачи переключаются быстрее, а система стабилизации VDC отключается. Ее отсутствие, делает езду в купе несколько сложнее, но оно

все равно остается контролируемым. Боковое ускорение в поворотах может достигать 1 g. Более эффективными стали и тормоза, ведь диаметр передних дисков увеличен до 390 мм. В качестве опции, как и ранее, доступны карбоново-керамические механизмы.

Nissan GT-R Nismo уже поступил в продажу. В США стоимость купе составляет 150 тыс. долларов.



<b>Технические характеристики Nissan GT-R Nismo</b>	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2+2
Снаряженная масса, кг	1720
Длина/ширина/высота, мм	4680/1895/1370
Колесная база, мм	2781
Колея передняя/задняя, мм	1600/1600
Клиренс (дорожный просвет), мм	110
Объем багажника, л	315
Диаметр разворота, м	11,1
<b>Двигатель</b>	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	3799
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	595 при 6400
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	652 при 3200–6000
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/74
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	постоянный полный
Коробка передач	6-ст. роботизированная с двумя сцеплениями
<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, Brake Assist, VDC, Traction control
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	255/40 ZRF20 спереди, 285/35 ZRF20 сзади
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,8
Максимальная скорость, км/ч	310
Расход топлива, л/100 км	
– смешанный цикл	11,6
Стоимость автомобиля в США, долларов	150 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000



# Subaru WRX

---

Марка Subaru славится своими громкими раллийными победами. Большинство из них (в том числе и триумфы в чемпионате мира WRC в 1995, 2001 и 2003 годах) были одержаны специальными версиями Subaru Impreza. Чтобы подчеркнуть родство гоночных и серийных Impreza, еще в 1992 году был подготовлен заряженный вариант WRX. С тех пор он является обязательным для всех поколений модели. Однако теперь Subaru WRX отправили в самостоятельное плавание: он уже не считается частью линейки Impreza, хотя и сохраняет родство с ним.

Отныне Subaru WRX снова доступен только как седан, ведь предложенный в 2008 году хетчбэк не обрел большой популярности. Общие корни с Impreza видны невооруженным глазом. Автомобиль сохраняет знакомый силуэт с аркообразной линией крыши, и даже дверные ручки остаются такими же. Впрочем, отличить WRX не составляет труда, ведь большинство кузовных панелей (за исключением крыши и крышки багажника) – новые. Воздухозаборник на капоте призван охлаждать интеркулер.

Увеличено и отверстие в переднем бампере. Характерная трапециевидная решетка радиатора окрашена в черный цвет, а по бокам установлены продолговатые светодиодные фары. Seriously расширенные крылья указывают на увеличенную колею. Стандартные колесные диски – 17-дюймовые, с шинами размером 235/45 R17. На крышке багажника появился заостренный спойлер, а вот фирменное антикрыло появится уже на флагманской версии WRX STI. Из диффузора в бампере выглядывают четыре хро-

мированных выхлопных трубы. По краям кузова размещены небольшие фонари.

По сравнению с предшественником, седан немного подрос. Его длина увеличена до 4595 мм, а колесная база – до 2650 мм. Ширина (1795 мм)





и высота (1475 мм) остались на прежнем уровне. Масса составляет 1480 кг.

Внутри преобладают строгие прямые линии. Спортивный стиль в салоне подчеркивают многочисленные серебристые вставки "под алюминий" и детали, имитирующие карбон. На педалях заметны металлические накладки. Во флагманском варианте Limited предусмотрена отделка кожей. Обод трехспицевого рулевого колеса выполнен плоским снизу, а в районе хвата рук на нем предусмотрены напльвы. Эмоциональности прибавляет и ярко-красная подсветка приборов. Внутри спидометра установлен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру размещен цветной экран бортового компьютера.

На наклоненной центральной панели – сразу два дисплея. На верхний (его диаметр 4,3 дюйма) выведены данные о давлении наддува, боковом ускорении, а также показания часов, компаса и термометра. Нижний 6,1-дюймовый сенсорный мони-

тор отведен для мультимедийной системы. Круглые переключатели блока климат-контроля крупные и удобные в пользовании.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Спортивные сиденья Recaro несколько упругие, но отлично удерживают спину. Диапазон их регулировок достаточно широкий, а посадка несколько ниже, чем в Impreza.

На втором ряду пространство для ног увеличено на 50 мм. Поскольку подушка дивана профилирована под два места, то сидящий по центру пассажир будет несколько стеснен. WRX остается вместительным практичным спортивным автомобилем: объем его багажника составляет 460 л.

Базовая версия седана получила электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контроль, CD-плеер, связь Bluetooth и камеру заднего вида. Также обязательными являются 7 подушек безопасности и система стабилизации VDC. Если выбрать самую дорогую модификацию Limited, то будут уста-

новлены люк в крыше, датчик освещения, электропривод и подогрев сидений. Среди опций есть система бесключевого доступа, навигационная система и аудиосистема мощностью 440 Вт.

Под капотом Subaru WRX установлен полностью новый двигатель. Оппозитная 2,0-литровая "четверка" с турбонаддувом развивает 268 л. с. при 5600 об/мин. Мотор более эластичен и тяговит в среднем диапазоне оборотов: пиковые 350 Н·м достигаются с 2000 об/мин и в распоряжении до 5200 об/мин. Стрелка тахометра молниеносно добирается до "красной" зоны. Более насыщенным стал и звук выхлопа. Разгон до 100 км/ч занимает 5,4 с, а 400 м с места преодолеваются за 13,6 с. Максимальная скорость составляет 235 км/ч. При этом двигатель стал экономичнее – 11,2 л/100 км в городском цикле и 8,4 л/100 км – в загородном.

Механическая 6-ступенчатая трансмиссия отличается точностью работы, а ход рычага очень короткий.

Сцепление стало несколько легче, чем у предшественника. А вот на смену "автомату" пришел бесступенчатый вариатор Lineartronic. Он отличается плавностью работы и неплохо подбирает обороты двигателя. Интересно, что в обычном режиме он имитирует 6-ступенчатую автоматическую трансмиссию, а в спортивном – 8-ступенчатую. С ним "аппетит" несколько меньше – 10,2 л/100 км в городе и 7,8 л/100 км – за городом. Правда, и динамика несколько ухудшается – 5,9 с до 100 км/ч.

Характерная черта современных Subaru – постоянный полный привод и WRX в этом плане не исключение. Поэтому сцепление с дорогой у него отличное. Но теперь добавлена еще и функция изменения вектора тяги (Active Torque Vectoring), что позволяет побороть недостаточную поворачиваемость. Седан очень послушен и уверенно держит траекторию. Пусть усилитель руля теперь электрический, но он неплохо настроен – обеспечивает надлежащие точность и остроту. Автомобиль очень мало

кренится в поворотах, но за такое поведение придется расплачиваться комфортом езды. Новый WRX ощутимо жестче, чем его предшественник. Отлично проявляют себя тормоза: остановка со 100 км/ч осуществляется на отрезке в 32,3 м.

Subaru WRX начнут продавать с весны, а его начальная стоимость в США составит 28 тыс. долларов. Тем временем, в ближайшее время должен дебютировать и более экстремальный вариант WRX STI.





<b>Технические характеристики Subaru WRX</b>	
Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Снаряженная масса, кг	1480
Длина/ширина/высота, мм	4595/1795/1475
Колесная база, мм	2650
Колея передняя/задняя, мм	1530/1540
Клиренс (дорожный просвет), мм	140
Объем багажника, л	460
Диаметр разворота, м	10,4
<b>Двигатель</b>	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1998
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	оппозитно 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	268 при 5600
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	350 при 2000–5200
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/60
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	постоянный полный
Коробка передач	6-ст. механическая
<b>Ходовая</b>	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VDC, Traction control
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	235/45 R17
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,4
Максимальная скорость, км/ч	235
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	11,2
– загородный цикл	8,4
– смешанный цикл	9,8
Стоимость автомобиля в США, дол.	28 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

**McLaren** 

**McLaren:  
полвека побед**

Как правило, в "Формуле-1" команды создают либо серьезные автопроизводители (Ferrari, Lotus или Mercedes-Benz, например), либо небольшие специализированные фирмы вроде Red Bull Racing, Sauber, Force India. Впрочем, последние вполне могут пройти сложный путь и начать выпуск дорожных моделей. К таким компаниям относится и McLaren. Команда прославилась не только благодаря 12 чемпионским титулам в "Формуле-1", но и благодаря скоростным серийным автомобилям. Теперь McLaren празднует свой 50-летний юбилей.

McLaren является детищем известного новозеландского гонщика Брюса МакЛарена. Он добился неплохих успехов – например, в 1960 году завоевал второе место в чемпионате "Формула-1". МакЛарену хотелось проектировать собственные автомобили и он начал модернизировать болиды Cooper для австралийской гоночной серии Tasman. Очень быстро Брюс вышел на новый уровень: в конце 1963 года была зарегистрирована компания McLaren Cars, а уже в 1964 году дебютировал ее первенец – спортпрототип McLaren M1A. Обтекаемый кабриолет со стеклопластиковым кузовом получил 4,5-литровый 310-сильный V8 Oldsmobile. M1A неплохо проявил себя в американских гонках Can-Am, потому за год удалось продать 24 машины другим командам.

На смену McLaren M1A пришли более мощные варианты M1B и M1C

с мощными "восьмерками" Chevrolet объемом 5,4 л (500 л. с.) и 6,2 л (550 л. с.). А в 1966 году команда McLaren появилась в "Формуле-1" – для этих целей создали болид M2B. Он оказался не слишком надежным, а вот его наследник M7 стал гораздо успешнее. В 1968 году Брюс МакЛарен за рулем своего детища выиграл Гран-при Бельгии, а Денис Халм победил в Италии и Канаде. В Кубке Конструкторов McLaren занял второе место. Окрашивали болиды в оранжевый цвет – традиционный для гоночных команд из Новой Зеландии.

Пожалуй, не менее успешным стал McLaren M6, спроектированный всего за три месяца. Спортпрототип оснастили 5,9-литровым 525-сильным V8 и 5-ступенчатой механической трансмиссией, а из новшеств следует отметить задний спойлер. M6 оказался непобедимым и выигрывал чемпионат Can-Am пять раз подряд – с 1967 по



Брюс МакЛарен – основатель и вдохновитель McLaren Cars



McLaren M1A 1964 года – первенец марки



McLaren M12B 1966 года дебютировал в "Формуле-1"



McLaren M1C 1967 года

1971 год. В команде собралась целая плеяда талантливых пилотов: помимо МакЛарена побеждали Денис Халм и Питер Ревсон

Благодаря M6 молодая команда McLaren громко о себе заявила и у ее создателя родилась идея создать на его базе автомобиль для чемпионата GT и его серийную версию для дорог общего пользования. Купе M6 GT выглядело очень современно, как для 1969 года: клиновидный профиль, поднимающиеся вверх двери, высота всего 101 см. А 5,7-литровый 370-сильный мотор от Chevrolet Corvette позволял разогнаться до 100 км/ч за 4,2 с и развивать 290 км/ч. В McLaren собирались выпустить 250 машин, но этим планам помешала трагическая гибель Брюса МакЛарена во время тестов нового спортпрототипа M8.

Без своего основателя и идейного вдохновителя компания оказалась на грани исчезновения. Бразды правления принял партнер МакЛарена Тедди Майер. Он решил сконцентрировать все усилия на создании болидов с открытыми колесами. Вскоре пришли и первые успехи. В 1972 году 700-сильный McLaren M16 с Марком Донохью за рулем победил в легендарной американской гонке "500 миль Индианаполиса", а в 1974 и 1976 годах этот успех повторил Джонни Резерфорд.



McLaren M6 выигрывал чемпионат Can-Am в 1976-1971 годах



В 1968 году Брюс МакЛарен победил в Гран-при Бельгии на McLaren M7



McLaren M6 GT 1969 года – первая попытка создать дорожную модель



McLaren M8, 1971 год

Впрочем, главной целью по-прежнему оставалась "Формула-1". Победы на этапах шли одна за другой, и команда McLaren включилась в борьбу за чемпионство. Особенно удачным стал болид M23. Отличное шасси и современный 3,0-литровый двигатель Ford Cosworth мощностью 465-485 л. с. стали залогом успеха. Тем более, что в команде был бразильский асс Эмерсон Фиттипальди – именно он принес в 1974 году первый чемпионский титул и первое место в Кубке Конструкторов. В 1976 году это достижение повторил молодой британец Джеймс Хант: он буквально вырвал победу у звезды Ferrari Ники Лауды. С тех пор соперничество McLaren с Ferrari – особо принципиальное.

Затем у команды последовал спад, ведь новые болиды M26 и M29 оказались не столь хороши, как их предшественник. Настоящим спасителем команды стал талантливый менеджер Рон Деннис, пришедший в 1981 году. Ему удалось привлечь в McLaren Ники Лауду, а его партнером стал молодой француз Ален Прост. К тому же, сменили поставщика двигателей: 1,5-литровый турбированный V6 производства Porsche развивал 800-850 л. с. и обеспечивал отличную динамику. Результат – чемпионство Лауды в 1984 году и два титула Проста (1985 и 1986 годы), а также два Кубка Конструкторов в 1984 и 1985 годах.

Именно Рон Деннис разглядел талант бразильца Айртон Сены и в 1988 году пригласил его в команду. Тогда же McLaren получил новые моторы Honda, ведь Porsche ушел из "Формулы-1". Связка Прост-Сенна оказалась непобедимой: в 1988-1991 годах они принесли команде четыре титула в общем зачете и столько же Кубков Конструкторов. Благодаря Деннису 80-е годы в "Формуле-1" стали называть эрой McLaren.

Кроме того, Рон Деннис решил-таки воплотить в жизнь идею Брюса МакЛарена и создать дорожную модель. Да не простую, а самую лучшую в мире. Результатом стало появление в 1994 году McLaren F1. Купе было уникально во многом. Технология граунд-эффекта буквально "присасывала" автомобиль к дороге, что позволило отказаться от антикрыла. Салон был выполнен трехместным: водитель сидел по центру, а пассажиры – по бокам. Багажники разместили в боковинах, а двери поднимались вверх. В конструкции широко



McLaren M16 трижды выигрывал знаменитую гонку "500 миль Индианаполиса"



Эмерсон Фиттипальди принес McLaren первый чемпионский титул в "Формуле-1" в 1974 году



Джеймс Хант – чемпион 1976 года на McLaren M23



Ники Лауда – победитель чемпионата "Формула-1" 1984 года за рулем McLaren MP4-2 Porsche



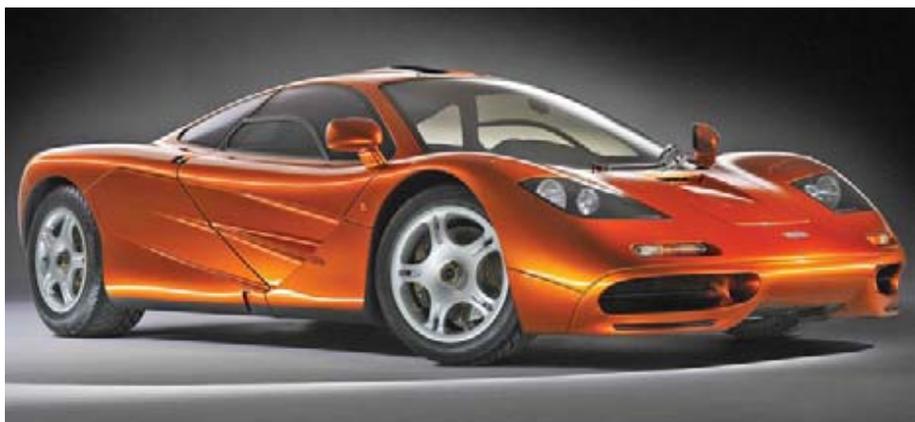
Ален Прост добыл для McLaren чемпионские титулы в 1985, 1986 и 1988 годах



Айртон Сенна за рулем McLaren Honda MP4-5, 1989 год



Ален Прост и Айртон Сенна – непобедимый дуэт McLaren конца 80-х



McLaren F1 1994 года – самый быстрый серийный автомобиль своего времени



В салоне McLaren F1 водитель сидит по центру

применили карбон, магний и титан, поэтому масса составила всего 1140 кг. Стенки моторного отсека покрыли шаром золота, ведь этот металл лучше всего отводит тепло. V12 от BMW объемом 6,1 л развивал 627 л. с. и работал вместе с 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач. Разгон до 100 км/ч занимал всего 3,2 с, а максимальная скорость составила 386 км/ч! То есть McLaren F1 стал самым быстрым серийным автомобилем в мире и держал этот титул на протяжении 12 лет. Пожалуй, не менее впечатляющей стала и цена – миллион долларов.

Конечно, столь совершенный автомобиль грех не попробовать в гонках. Свои способности F1 показали в 1995 году, когда заняли первое, третье, четвертое и пятое места в знаменитой гонке "24 часа Ле-Мана", оставив позади мощные спортпрототипы. К тому же, в 1995-1996 годах пилоты McLaren выиграли чемпионат мира в классе GT.

Всего до 1998 года было выпущено 106 McLaren F1, из которых 78 – дорожные версии, а 28 – гоночные. Лишь пять из них – эксклюзивные 668-сильные McLaren F1 LM, посвященные триумфу в Ле-Мане. Всех их окрасили в любимый цвет Брюса МакЛарена – оранжевый. Среди владельцев McLaren F1 – боксер Майк Тайсон, модельер Ральф Лорен и актер, исполнитель роли Мистера Бина, Роуэн Аткинсон.

В конце 90-х годов команда "Формулы-1" обрела нового поставщика двигателей – Mercedes-Benz. В традициях немецкой марки болиды McLaren были окрашены в серебристый цвет и получили традиционное название "Серебряные стрелы". К тому же, Рон Деннис пригласил талантливого конструктора Эдриана Ньюи. В результате, Мика Хаккинен дважды (в 1998 и 1999 годах) стал чемпионом мира.



McLaren F1 – победитель легендарной 24-часовой гонки в Ле-Мане 1995 года

Сотрудничество McLaren с Mercedes-Benz наладили и в разработке дорожных моделей. Его результатом стал спортивно-туристический Mercedes-Benz SLR McLaren. Он был роскошнее предшественника, но и тяжелее – 1768 кг. Поэтому с 626-сильным мотором разогнался до 335 км/ч и достигал 100 км/ч за 3,7 с.

В 2008 году Льюис Хэмилтон принес команде очередной, уже двенадцатый, чемпионский титул. А два года спустя в линейке McLaren появилось новое купе MP4-12C. Среднемоторный автомобиль оснащен 3,8-литровым 600-сильным V8 с двумя турбинами. Разгон до 100 км/ч у него занимает 3,3 с, а максимальная скорость – 330 км/ч. Кроме того, автомобиль гораздо дешевле двух своих предшественников – 200 тыс. евро. Вскоре появился и вариант с жесткой складывающейся крышей.

Идейным наследником McLaren F1 стал новейший P1. Как и знаменитый предшественник, он вообрал в себя новейшие технологии. Получил активную аэродинамику, а его силовая установка состоит из 727-сильной бензиновой "восьмерки" и 180-сильного электромотора. В результате, P1 разогнается до 100 км/ч за 2,8 с и достигает 350 км/ч, но при этом расходует в среднем всего 8,3 л/100 км и способен проехать 10 км на электротяге. Всего планируют собрать лишь 375 таких автомобилей по цене в миллион евро.

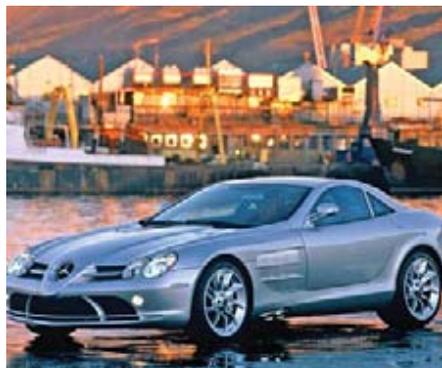
За 50 лет фирма McLaren Cars прошла путь от мастерской по сборке спорт-прототипов до мощной компании с современными заводскими цехами и испытательным центром. Уровень производства сейчас высок, как никогда, а ведь в планах – новый и более доступный McLaren P13.



McLaren F1 LM, 1995 год



Мика Хаккинен за рулем McLaren-Mercedes стал чемпионом "Формулы-1" в 1998 и 1999 годах



Mercedes-Benz SLR McLaren 2003 года



Льюис Хэмилтон – триумфатор "Формулы-1" в 2008 году



McLaren MP4-12C 2010 года



McLaren MP4-12C Spider 2012 года



McLaren P1, 2013 год

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 

# COSMOLADY

ЖУРНАЛ ДЛЯ ЖЕНЩИН

№2 | февраль | 2014

ТЕМА  
НОМЕРА  
**ЛЮБЛЮ ТЕБЯ,  
КИНО!**

Кинomanия  
В ожидании  
«Оскара»

**ОФИЦИАЛЬНО В МОДЕ!  
РАБОТА И ДОМ —  
РАЗДЕЛЯЙ И ВЛАСТВУЙ!  
СПЕЦПРОЕКТ  
МОЙ XXI ВЕК**

А ТАКЖЕ  
Линдси Лохан  
**ИСПОВЕДЬ КИНОЗВЕЗДЫ**  
Тим Бёртон и  
Хелена Бонэм Картер  
**ВОТ И СКАЗКЕ КОНЕЦ?**

Алёна Грачёва  
**МОДНЫЕ  
ОТКРОВЕНИЯ**



ЗАПИТУЙТЕ У МІСЦЯХ  
РОЗПОВСЮДЖЕННЯ ПРЕСИ