

Тест-Драйв

Май 2014

Нью-Йорк-2014



- Chevrolet Corvette Z06 Convertible
- Audi TT Offroad
- BMW Vision Future Luxury
- Jeep
- Peugeot Exalt
- Cadillac Escalade
- McLaren 650S Spider
- Porsche 911 Targa
- Volkswagen e-Golf
- Shelby
- Нью-Йорк-2014: ставка на премиум-сегмент

Автомобильный журнал для тех, кто умеет выбирать
www.testdrive.com.ua

Прием объявлений в издания на сайтах

www.afp.com.ua

www.arendagazeta.com.ua

www.realtycomfort.kiev.ua



Читайте на сайтах распространения электронной прессы, качайте pdf-файлы.
Обогащайтесь информацией со всех источников.

Май 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

Свидетельство о регистрации КВ 7445 от 17.06.03.

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 в Нью-Йорке-2014:
ставка на премиум-сегмент



22

Концепт-кар Audi TT Offroad



28

Концепт-кар BMW Vision Future Luxury



32

Концепт-кар Вседорожная шестерка Jeep



36

Концепт-кар Peugeot Exalt:
дань классике



42

Дебютант Cadillac Escalade:
ода роскоши



50

Дебютант McLaren 650S Spider:
прагматический подход



56

Дебютант Porsche 911 Targa:
возвращается к истокам



64

Дебютант Volkswagen e-Golf:
смотрит в будущее



70

Страницы истории Shelby:
лучшие из Ford Mustang

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 Нью-Йорке-2014:

ставка на премиум-сегмент



Старейшим автошоу на американском континенте считается Нью-Йоркский автосалон. В этом году его провели с 16 по 27 апреля. Он уже давно перешагнул столетие, ведь впервые выставку в городе Большого Яблока провели еще в 1900 году. В начале XX века выставка насчитывала всего несколько моторизированных экипажей, а сейчас одних лишь мировых и американских премьер насчитывается почти четыре десятка. С 1987 года специально для новинок отвели огромные павильоны Центра Джейкоба Джейвитца общей площадью свыше 62 700 кв. м.

По давней традиции все презентации новых моделей и концепт-каров состоялись в первые два дня автошоу, отведенные для журналистов и специалистов отрасли. Среди известных гостей – новая глава правления General Motors Мэри Бара. Большинство новинок составили не модные нынче электромобили и не любимые американцами вседорожники, а спортивные модели и автомобили премиум-сегмента. Именно такие новинки можно было заметить на стендах Acura, BMW, Chevrolet, Dodge, Infiniti, Mercedes-Benz и Porsche.

Конечно, одними лишь премьерами дело не обошлось. К услугам посетителей – и экологический павильон, и экспозиции запчастей и аксессуаров, и выставка доработанных мотоциклов. Кроме того, отдельные экспозиции посветили 50-летию легендарного Ford Mustang и автомобилям, используемым губернаторами Нью-Йорка в 30-60-х годах. А еще гости Нью-Йоркского автосалона могли принять участие в тест-драйвах, поехать на концертах и встретиться со звездами автоспорта и шоу-бизнеса.

Кроме того, отдельные экспозиции посветили 50-летию легендарного Ford Mustang и автомобилям, используемым губернаторами Нью-Йорка в 30-60-х годах. А еще гости Нью-Йоркского автосалона могли принять участие в тест-драйвах, поехать на концертах и встретиться со звездами автоспорта и шоу-бизнеса.

Акура

Нью-Йорк был выбран для дебюта нового Acura TLX. Он примерно на 100 мм короче предшественника TL при неизменной колесной базе в 2776 мм. Седан внешне практически не отличается от предсерийного концепта. У него граненый дизайн с длинным капотом и сдвинутый назад салон. Хромированная решетка радиатора напоминает клюв, а узкие фары – светодиодные. В крышку багажника интегрирован спойлер, а

ширину задней части подчеркивают продолговатые фонари. В отделке салона весьма много алюминиевых деталей. На центральной панели – сразу два дисплея: верхний служит экраном навигационной системы, а нижний заменяет собой часть клавиш. Среди опций – адаптивный круиз-контроль с функцией движения в пробках, системы автоматического замедления, мониторинга "слепых" зон и соблюдения полосы движения. Базовая версия оснащена 2,4-

литровой 206-сильной "четверкой", работающей в паре с 8-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями. А 3,5-литровый 290-сильный V6 дополнен 9-ступенчатым "автоматом". За доплату доступны полный привод и система подруливания задними колесами. Цены в США начинаются с отметки в 30 тыс. долларов.



Acura TLX



Acura TLX



Acura TLX



Chevrolet Corvette Z06 Convertible

Chevrolet

Линейку Chevrolet Corvette пополнил заряженный кабриолет Z06 Convertible. Если у предшественника был 7,0-литровый атмосферный двигатель, то новичок получил 6,2-литровый компрессорный V8. Его мощность составляет 625 л. с., а максимальный

крутящий момент достигает 860 Н•м. Предусмотрена и технология помощи при старте Launch control. Это позволяет разогнаться до 100 км/ч менее, чем за 3,5 с, а максимальная скорость составляет около 320 км/ч. Для кабриолета на выбор доступны 7-ступенчатая механическая трансмиссия или новый 8-ступенчатый

"автомат". Управляемость призван улучшить электронный дифференциал повышенного трения. За доплату предложены карбоново-керамические тормоза Brembo. Corvette Z06 также получил аэродинамический обвес из углеволокна, заостренный задний спойлер, 19-дюймовые передние и 20-дюймовые задние колесные диски.



Chevrolet Corvette Z06 Convertible





На капоте увеличен воздухозаборник. Кузов усилили для увеличения жесткости. В салоне заметно новое рулевое колесо меньшего диаметра. Стоимость Chevrolet Corvette Z06 Convertible составит примерно 105 тыс. долларов, а в продажу он поступает с начала 2015 года.

Chevrolet Cruze предстал в Нью-Йорке в освеженном виде. У него новая решетка радиатора в стиле старшего брата Impala, светодиодные ходовые огни в бампере и новые фары. Внутри доработаны подстаканники. Стандартное оснащение теперь включает 10 подушек безопасности,

а список опций дополнили беспроводной Интернет и система мониторинга "слепых" зон. Cruze доступен с бензиновыми двигателями объемом 1,4 л (138 л. с.), 1,6 л (124 л. с.) и 1,8 л (141 л. с.), а также 2,0-литровый 151-сильный турбодизель.



BMW

BMW X4 сочетает в себе черты вседорожника и купе. У него высокий дорожный просвет и аркообразная линия крыши. В переднем бампере заметны широкие воздухозаборники. Боковины профилированы, а задние крылья серьезно расширены. X4 достигает 4671 мм в длину при колесной базе в 2810 мм. В салоне можно увидеть детали, знакомые по X3: трехспицевое рулевое колесо, комбинацию приборов из четырех циферблатов и повернутую к водителю центральную панель. Объем багажника составляет 500 л. Среди дополнительного оборудования – парковочный автопилот, электропривод пятой двери, камеры кругового обзора, системы слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения, адаптивный круиз-контроль с функциями движения в заторах и автоматического торможения. На выбор доступны бензиновые турбомоторы объемом 2,0 л (184 и 245 л. с.) и 3,0 л (306 л. с.), а также турбодизели объемом 2,0 л (190 л. с.) и 3,0 л (258 и 313 л. с.). Все версии оснащены полным приводом. Базовый BMW X4 стоит 45 тыс. евро.

BMW M4 предстал в Нью-Йорке с кузовом кабриолет. Его жесткий верх складывается с помощью электропривода за 20 с. Автомобиль оснащен 3,0-литровой турбированной "шестеркой" мощностью 431 л. с. С 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями разгон до 100 км/ч занимает 4,2 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. У M4 Convertible доработаны рулевое управление, подвеска и тормоза. Узнать автомобиль можно по аэродинамическому обвесу, а в салоне установлены спортивные кресла и руль. Начальная стоимость кабриолета – 73 тыс. долларов.



BMW X4



BMW M4 Convertible

Dodge

В Dodge подготовили обновленные Charger и Challenger. У седана Charger большая часть кузовных панелей новые. Его можно отличить по иным решетке радиатора и капоту, скругленным фарам с изогнутыми ходовыми огнями. Светодиодные фонари растянуты на всю ширину кузова, а на крышке багажника изменен спойлер. В салоне заменены комбинация приборов, рулевое колесо и селектор трансмиссии. Перечень дополнительного оборудования дополнен беспроводным Интернетом и технологией соблюдения полосы движения. На выбор предложены бензиновые моторы объемом 3,6 л (292 л. с.) и 5,7 л (370 л. с.), а позже появится 6,4-литровая "восьмерка". Отныне стандартным является 8-ступенчатый "автомат", а за доплату доступен полный привод. Начальная версия в США стоит 27 500 долларов.

Купе Dodge Challenger можно отличить по разделенной пополам решетке радиатора, новому капоту с воздухозаборниками и светодиодным фонарям. Внутри заметны новые рулевое колесо, приборы и 8,4-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Флагманская версия получила доработанный 6,4-литровый V8, развивающий теперь 485 л. с. Также можно выбрать 8-ступенчатую автоматическую трансмиссию и спортивную подвеску. Цены стартуют с отметки в 26 500 долларов.



Dodge Challenger



Dodge Charger



Dodge Charger



Hyundai Sonata

Hyundai

На стенде Hyundai показали новый Sonata седьмого поколения. Автомобиль стал стремительнее на вид благодаря ниспадающей линии крыши и профилированным боковинам. Хромированная решетка радиатора сочетается с раскосыми фарами. Сзади бросаются в глаза Г-образные фонари. Длина выросла до 4855 мм, а колесная база – до 2805 мм. Внутри теперь преобладают строгие граненые линии. Экран бортового компьютера стал цветным. Объем багажника увеличен до 510 л. В перечне опций теперь есть 8-дюймовый сенсорный дисплей, электропривод крышки багажника с сенсором, адаптивный круиз-контроль с технологией автоматического торможения, системы слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения. На выбор доступны бензиновые двигатели объемом 2,0 л (168 и 245 л. с.) и 2,4 л (193 л. с.), 6-ступенчатые механическая или автоматическая трансмиссии. Задняя подвеска доработана и установлена система изменения настроек шасси. Hyundai Sonata поступит в продажу с лета по цене от 22 тыс. долларов.



Hyundai Sonata



Infiniti

Седан Infiniti Q70 и внедорожник Infiniti QX80 претерпели модернизацию. Новые фары и решетка радиатора сделали их похожими на младшего брата Q50. Сзади освежены фонари. Кроме того, теперь в предложении – удлиненный на 150 мм вариант Q70 L. В салоне автомобилей появился новый 8-дюймовый сенсорный дисплей навигационной системы. Список опций пополнили камеры кругового обзора, технологии автоматического замедления, соблюдения полосы движения и слежения за "слепыми" зонами. Также в Q70 установлена система активного подавления шумовых помех. Подвеска седана и внедорожника перенастроена. Продажи Infiniti Q70 и QX80 начнутся осенью: седан в США стоит от 50 тыс. долларов, а внедорожник – от 62,5 тыс.



Infiniti QX80



Infiniti Q70L

Kia

В Нью-Йорке представлено новое поколение мини-вэна Kia Carnival, который в США известен под названием Sedona. Дизайн автомобиля стал солиднее благодаря широкой решетке радиатора и обилию хромированных деталей. Оконная линия делает изгиб в районе задних окон. Продолговатые фонари соединены молдингом. Колесная база прибавила 40 мм, а вот длина осталась на прежнем уровне. В салоне приборы помещены в отдельные колодцы, а экран бортового компьютера теперь цветной. На центральной панели установлен сенсорный дисплей новой мультимедийной системы UVO II. На выбор предложены два отдельных кресла второго ряда или трехместный диван. Список опций пополнили адаптивный круиз-контроль и система слежения за "слепыми" зонами. Carnival оснащен 3,3-литровым 276-сильным V6 с непосредственным впрыском топлива и 6-ступенчатой автоматической трансмиссией. Продажи мини-вэна начнутся летом, а его цена составит от 26 тыс. долларов.



Kia Sedona3



Kia Sedona3

Land Rover

В Land Rover работают над новым поколением Discovery, а пока его предваряет предсерийный концепт-кар Discovery Vision. Он дает понять, что дизайн вседорожника изменится. На смену углам приходят плавные линии. Хромированная решетка радиатора, продолговатые фары и фонари выполнены в стиле нового Range Rover Sport. У задних стоек увеличен угол наклона. Двери выполнены распашными, а центральные стойки отсутствуют. На крыше установлен большой спойлер. Салон декорирован белой и синей кожей. Показания приборов выведены на дисплей, еще один экран (сенсорный) заменяет клавиши на центральной панели. На трех рядах сидений поместятся семь человек. Вседорожник оснащен технологией "прозрачного капота": на лобовое стекло выведено изображение дороги под передними колесами, которую не видно через лобовое стекло. Также предусмотрен автопилот, позволяющий дистанционно управлять вседорожником на малых скоростях.



Land Rover Discovery Vision



Land Rover Discovery Vision



Mercedes-Benz S63 AMG

Mercedes-Benz

Линейку Mercedes-Benz S-Class Coupe пополнил заряженный вариант S63 AMG. Он оснащен 5,5-литровым турбированным V8 мощностью 585 л. с. и максимальным крутящим моментом в 900 Нм. В паре с ним работает 7-ступенчатый "автомат", а привод может быть задним либо полным. В первом случае автомобиль разгоняется до 100 км/ч за 4,3 с, во втором – за 3,9 с. Ограничитель скорости срабатывает при 250 км/ч. У купе доработана ходовая и установлена пневмоподвеска, а за доплату доступны карбоново-керамические тормоза. Отличить S63 AMG Coupe можно по аэродинамическому обвесу, увеличенным передним воздухозаборникам и 19-дюймовым легкосплавным дискам. В салоне заменены передние кресла и рулевое колесо. Стоимость купе – 170 тыс. евро.



Mercedes-Benz S63 AMG

Mini

Mini Countryman претерпел плановое обновление. Отличить его можно по новой радиаторной решетке и светодиодным лампам дневного света, а полноприводные версии получили защиту днища. Внутри модернизирована приборная панель, а на центральной консоли установлен сенсорный дисплей новой мультимедийной системы Mini Connected. Также улучшена шумоизоляция. Флагманский 1,6-литровый бензиновый турбомотор стал мощнее – развивает 190 л. с. Продажи освеженного Mini Countryman начнутся в июле по цене от 20 500 евро.



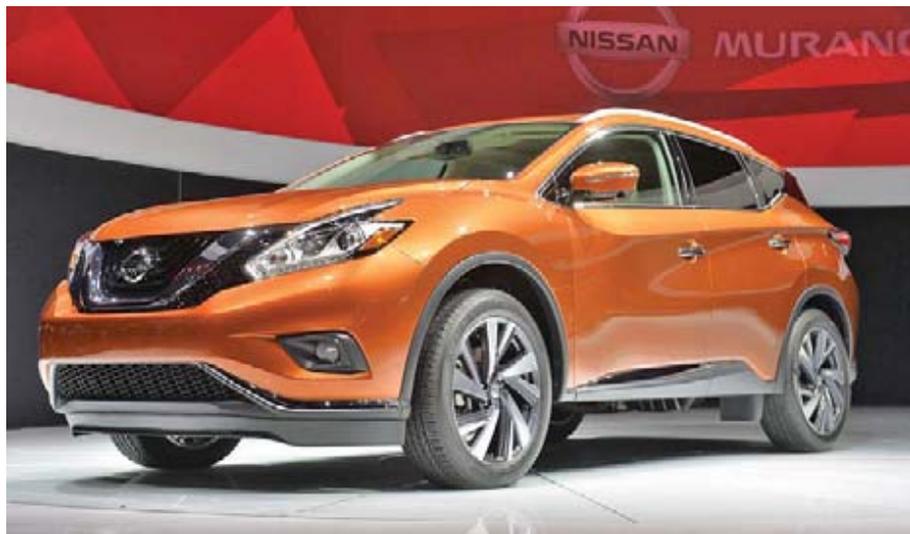
Mini Countryman



Nissan

В Nissan представили новый Murano. Вседорожник обрел более стремительный дизайн с увеличенным углом наклона лобового стекла и клиновидной оконной линией. Широкая V-образная решетка радиатора сочетается с изогнутыми светодиодными фарами. Передние крылья раздуты, а боковины – профилированы. Сзади по краям кузова размещены L-образные фонари, а на крыше установлен спойлер. Во внутренней отделке сочетаются кожа, дерево и полированный алюминий. На центральной панели установлен 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Список опций пополнили адаптивный круиз-контроль и система мониторинга "слепых" зон. Под капотом вседорожника – 3,5-литровый V6 мощностью 260 л. с., работающий в паре с бесступенчатым вариатором Xtronic. Предусмотрены версии с передним и полным приводом. Продажи Nissan Murano начнутся осенью, а стартовая цена в США – 29 тыс. долларов.

Nissan Versa претерпел модернизацию. Седан можно отличить по широкой решетке радиатора, увеличенным передним фарам и новым бамперам. В салоне заменено рулевое колесо и обновили центральную панель. Сиденья обшиты иной тканью. Versa получил 1,6-литровую бензиновую "четверку" мощностью 110 л. с. Начальная стоимость автомобиля – 12 тыс. долларов.



Nissan Murano



Nissan Versa



Nissan Murano

Porsche

На стенде Porsche дебютировали заряженные Boxster GTS и Cayman GTS. Их 3,4-литровые двигатели получили прибавку в 15 л. с., поэтому теперь мощность кабриолета равна 330 л. с., а купе – 340 л. с. Cayman GTS разгоняется до 100 км/ч за 4,6 с и достигает 285 км/ч. Автомобили оснащены электронным задним дифференциалом и активной подвеской, а список опций включает карбоново-керамические тормоза. Отличить новые Porsche можно по новому переднему бамперу со сплиттером, усовершенствованному заднему диффузору, тонированным фарам и 20-дюймовым колесным дискам. В отделке салона сочетаются кожа и алькантара. Циферблат тахометра окрашен в красный цвет. Также установлены спортивные сиденья. Цены начинаются с отметки в 70 тыс. евро.



Porsche Boxster GTS





Subaru Outback

Subaru

К седану Subaru Legacy присоединился универсал повышенной проходимости Outback. Его дизайн стал более стремительным: с большими углами наклона передних и задних стоек крыши. Хромированная решетка радиатора сочетается с раскосыми фарами. Боковины стали профилированными, а колесные арки расшире-

ны. В салоне преобладают граненые линии. Приборы помещены в отдельных колодцах. На центральной панели установлен 7-дюймовый сенсорный дисплей. Универсал стал просторнее внутри. Перечень опций дополнили адаптивный круиз-контроль с функцией автоматического замедления, технологии соблюдения полосы движения и слежения за

"слепыми" зонами. На выбор предложены оппозитные двигатели объемом 2,5 л (175 л. с.) и 3,6 л (256 л. с.). Outback получил бесступенчатый вариатор и постоянный полный привод с электронным задним дифференциалом. Подвеску сделали несколько мягче, а шумоизоляцию салона усилили. Начальная версия в США будет стоить около 24 тыс. долларов.



Toyota

Седан Toyota Camry немного освежен. Его можно узнать, прежде всего, по огромному воздухозаборнику в бампере. Кроме того, у Camry иная узкая радиаторная решетка и новые раскосые фары, а передняя оптика со светодиодными ходовыми огнями. Во внутренней отделке стало больше серебристых вставок. Установлено новое трехспицевое рулевое колесо, а экран бортового компьютера теперь цветной. Кроме того, изменены переключатели на центральной панели. Также улучшена шумоизоляция пассажирского отсека. А среди дополнительного оборудования теперь есть адаптивный круиз-контроль, системы слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения.



Toyota Camry





Volkswagen

Volkswagen Jetta

В Volkswagen подготовили обновленные Jetta и Touareg. Седан Jetta теперь выглядит в стиле хэтчбэка Golf VII. У него новые хромированная решетка радиатора и продолговатые фары с изогнутыми светодиодами. В бампере появился широкий воздухозаборник. Внутри появилось новое трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу. Циферблаты спидометра и тахометра помещены в отдельные колодцы, а экран бортового компьютера увеличен в размерах. На центральной панели заменены клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля. Список опций дополнили адаптивные фары, системы автоматического замедления и слежения за "слепыми" зонами. Линейку двигателей пополнил новый 2,0-литровый 150-сильный турбодизель. Также доступны турбомоторы объемом 1,4 л (122 и 160 л. с.) и 2,0 л (210 л. с.). Продажи Volkswagen Jetta в США начнутся с лета по цене от 16 тыс. долларов.



Audi TT Offroad



В Audi рассматривают возможность создания вседорожного купе. Подтверждение тому – сразу несколько концепт-каров. Ранее появились Audi Allroad Shooting Brake и Crosslane Coupe, а теперь к ним присоединился новый Audi TT Offroad.





Как следует из названия, концепт-кар построен на платформе модели ТТ. Он достигает 4,39 м в длину, 1,85 м в ширину и 1,53 м в высоту при колесной базе в 2,63 м. Его силовой каркас и кузовные панели изготовлены из алюминиевых сплавов. Вседорожник смотрится динамично благодаря аркообразному силуэту крыши, коротким свесам кузова и высокой оконной линии. Сходство с ТТ заметно в дизайне передней части: широкая хромированная решетка радиатора сочетается с узкими светодиодными фарами (они дополнены активной матрицей и могут изменять направление пучка света). Колесные арки расширены, а дверные ручки утоплены. Легкосплавные 21-дюймовые диски "обуты" в шины размером 255/40 R21. Нижняя часть кузова по периметру прикрыта защитными пластиковыми накладками. Наклоненное на большой угол заднее стекло сверху прикрыто спойлером, а по краям кузова установлены прямоугольные фонари. Из бампера выглядывают два сопла выхлопных труб.

Во внутренней отделке сочетаются кожа, алькантара и полированный

алюминий. В салоне преобладает авиационная тема: передняя панель напоминает крыло самолета, а вентиляционные дефлекторы похожи на турбины. Обод трехспицевого рулевого колеса выполнен плоским снизу. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый дисплей. Интересно, что он по совместительству служит и экраном навигационной системы, причем в этом случае используется трехмерная графика. Центральная панель немного повернута к водителю. Как на первом, так и на втором ряду установлены спортивные кресла с интегрированными подголовниками, а по центру их разделяет высокий трансмиссионный тоннель.

К спинкам передних сидений крепятся мониторы: при желании они снимаются и превращаются в планшеты. В багажнике же спрятана радиоуправляемая модель Audi TT Offroad.

Концепт-кар представил две новые технологии. Intersection assistant сканирует дорогу справа и слева при проезде перекрестка и предупреждает о приближающихся машинах. А система Online traffic light information

способна связаться с центром управления светофорами и давать водителю информацию о времени до загорания зеленого света.

Автомобиль получил гибридную силовую установку и полный привод. Передние колеса вращают 2,0-литровая 292-сильная бензиновая "четверка" с турбонаддувом и электромотор мощностью 54 л. с. Тягу на заднюю ось передает 115-сильный электрический двигатель. Суммарно все три мотора могут развивать 408 л. с. и обеспечивать 650 Н•м крутящего момента. Разгон до 100 км/ч занимает 5,2 с, а максимальная скорость составляет 250 км/ч. Расход топлива в смешанном цикле составляет всего 1,9 л/100 км, а на электротяге ТТ Offroad способен проехать 50 км со скоростью до 130 км/ч. Предусмотрена и возможность беспроводной подзарядки аккумуляторных батарей.

Audi TT Offroad представлен на автошоу в Пекине. Что касается серийной модели, то она должна появиться в 2015-2016 годах.







BMW Vision Future Luxury

В ближайшем времени ожидается появление нового поколения нового BMW 7 Series. Пока идет работа над седаном, публику решили заинтересовать концепт-карами. О том, как может выглядеть новый флагман марки, нам дает понять BMW Vision Future Luxury. Его название так и переводится: "видение будущей люксовой модели".





Автомобиль сохраняет классические пропорции BMW с длинным капотом, сдвинутым назад салоном и коротким багажником. Фирменная разделенная пополам решетка радиатора довольно большая, а по бокам установлены узкие светодиодные фары. Эффективность передней оптики усилена с помощью лазера. Небольшие свесы кузова и высокая оконная линия делают профиль более подтянутым. Двери выполнены распашными, а их ручки отсутствуют. Аэродинамику улучшают специальные отверстия в передних и задних крыльях, оптимизирующие прохождение воздуха по бокам автомобиля. На капоте и порогах заметны серебристые накладки. Сохранен и характерный изгиб задних стоек. Изогнутые фонари соединены хромированным молдингом, а в бампер интегрированы продолговатые выхлопные

трубы. В конструкции Vision Future Luxury широко использованы карбон и алюминиевые сплавы.

Во внутренней отделке сочетаются кожа, дерево и полированный алюминий, можно заметить и вставки из углеволокна. Обод трехспицевого рулевого колеса выполнен плоским снизу. Показания приборов выведены на монитор, а при желании они могут проецироваться на лобовое стекло. Наклоненная центральная панель разделяет передние сиденья и повернута к водителю, что создает подобие кокпита. Клавиши на ней полностью заменены сенсорным дисплеем. Интересно, что еще один экран предусмотрен для переднего пассажира, а для сидящих сзади есть пара мониторов в спинках кресел и небольшой планшет, служащий пультом управления. Седан получил и беспроводной Интернет.

Как спереди, так и сзади установлены отдельные спортивные сиденья с интегрированными подголовниками. Интересно, что кресла переднего ряда являются частью силового каркаса автомобиля и выполнены в виде одного целого с центральными стойками крыши. На втором ряду также предусмотрены оригинальные выдвижные столики.

Детали силовой установки Vision Future Luxury держатся в секрете, но, скорее всего, он получил гибридный привод, как у купе BMW i8. То есть 1,5-литровый турбомотор работает в паре с электродвигателем. Известно, что на одной заправке седан может проехать около 1000 км.

BMW Vision Future Luxury представили на автосалоне в Пекине. А серийный 7 Series запланирован на 2015 год.





Вседорожная шестерка Jeep

Каждую весну накануне католической Пасхи в американской пустыне штата Юта недалеко от города Моаб проходит вседорожное шоу Moab Easter Safari. Сюда стягиваются многие любители езды по бездорожью, чтобы посоревноваться в умении преодолевать препятствия. Традиционно к этому событию в Jeep готовят целую серию концептов на основе существующих серийных моделей. Представили шесть оригинальных автомобилей и в этом году.



Тест-драйв:
КОНЦЕПТ-КАР





Из шести оригинальных новинок три основаны на классическом Jeep Wrangler. Короткобазый Wrangler Level Red предназначен для штурма самых сложных участков бездорожья. Для этого ему заменили бамперы и мосты, а спереди установили лебедку. Предусмотрены и специальные 35-дюймовые вседорожные покрышки с грунтозацепами. Клиренс возрос на 50 мм – до 300 мм. Салон декорирован красной и черной кожей. Бензиновый V6 Pentastar объемом 3,6 л развивает 285 л. с. и работает в паре с 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач.

Четырехдверный Jeep Wrangler Mojo получил те же новшества, что и Level Red, но его шины 37-дюймовые, а у днища появилась дополнительная защита. Кроме того, его можно отли-

чить по выпуклому капоту и светодиодным фарам. Салон декорирован специальным кожзамениателем, который легко очистить от грязи. К тому же, 3,6-литровый V6 дополнен новой выхлопной системой.

Jeep Wrangler Maximum Performance также имеет четыре двери, но в его основе лежит вариант Sahara с жесткой крышей. Оптика автомобиля также светодиодная, на капоте заметна выпуклость, а к переднему бамперу приварен кенгурин. Дорожный просвет увеличен до 350 мм, справиться с бездорожьем помогут и 37-дюймовые покрышки. Комплектация включает лебедку, электронные передний и задний дифференциалы.

Базой для двух концепт-каров послужил новейший Jeep Cherokee. Cherokee Dakar смотрится более экс-

тремально. У него новые бамперы и защита днища, а крылья расширены, чтобы поместить 33-дюймовые шины с глубоким протектором. Клиренс составляет 250 мм, что на 25 мм больше, чем у стандартной модели. В отделке салона присутствуют красная и черная кожа, предусмотрены и новые коврики. А трансмиссия дополнена понижающей передачей.

Дизайн Jeep Cherokee Adventurer сдержаннее, хотя он также получил вседорожный обвес и защиту днища. Кроме того, установлены 17-дюймовые легкосплавные диски с новыми покрышками. На крыше появился стильный багажник. Салон декорирован перфорированной кожей и добавлен набор фирменного багажа.



Peugeot Exalt:



дань классике

В Peugeot ведутся работы над первым в истории марки четырехдверным купе. Его появлению предшествует концептуальный Exalt. Автомобиль отдает дань знаменитым роскошным Peugeot 20-30-х годов, которые оснащались заказными кузовами.



Peugeot Exalt построен на растянутой платформе хэтчбэка 308. Он достигает 4,7 м в длину при высоте в 1,31 м, а его масса составляет 1700 кг. Интересно, что для снижения веса использован базальт. У него длинный рельефный капот, а салон сдвинут назад. Хромированная трапециевидная решетка радиатора сочетается с П-образными светодиодными фарами. Боковины выполнены профилированными, а дверные ручки отсутствуют. Стандартные колеса – 20-дюймовые. Пятая дверь при открытии приподнимается вверх на специальных шарнирах. Расширенные задние крылья подчеркнуты фонарями, напоминающими акулы жабры. В бампере заметны два отверстия, из которых выглядывают продолговатые наконечники выхлопных труб.

В межвоенную эпоху была модной оригинальная двухцветная окраска кузова, причем металл капота нередко покрывали бесцветным лаком. Эту традицию возродили и в Peugeot Exalt: его передняя часть выполнена из полированного металла и остается серебристой. А вот заднюю часть декорировали специальной тканью Shark Skin ("акуля кожа"), улучшающей прохождение потоков воздуха и, соответственно, оптимизирующей аэродинамику.

Во внутренней отделке кожа сочетается с черными лакированными накладками, а многочисленные деревянные вставки украшены резьбленными узорами с цветами. Руль приплюснут сверху и снизу – как на болидах "Формулы-1". Как в новых Peugeot 208 и 308, комбинация приборов размещена очень высоко,

а данные выведены на жидкокристаллический дисплей. На центральной панели сразу два выдвижных экрана: один отвечает за навигационную и мультимедийную системы, другой – заменяет клавиши блока климат-контроля. Спереди и сзади установлены отдельные сиденья, а разделяет их высокий трансмиссионный тоннель, создающий впечатление кокпита. Каркас кресел карбоновый, а обшиты они специальной шерстью.

Exalt получил гибридную силовую установку и полный привод. Бензиновая 1,6-литровая 270-сильная "четверка" с турбонаддувом приводит в движение передние колеса, а электромотор мощностью 70 л. с. – задние. Суммарно они развивают 340 л. с. и работают в тандеме с 6-ступенчатой автоматической коробкой переключения передач.











Cadillac Escalade:

ога роскоши

Cadillac славится своими моделями премиум-сегмента. Поэтому неудивительно, что когда в 1999 году марка представила первый в своей истории внедорожник Escalade, то он также был ориентирован на роскошь. С того времени прошло 15 лет и модель завоевала неплохую репутацию и стала пользоваться успехом. Теперь началось производство третьего поколения Cadillac Escalade.

Строгий угловатый стиль уже давно стал визитной карточкой Escalade.

Новичок сохраняет классический силуэт с малыми углами наклона передних и задних стоек крыши – он кажется вытесанным из куска скалы. Конечно же, передняя часть выглядит воистину монументально и все это благодаря фирменной огромной решетке радиатора, декорированной хромом. С ней сочетаются узкие фары, растянутые на крылья. Даже в базовой версии передняя и задняя оптика – светодиодная. Колесные арки слегка расширены, а накладки на порогах и пятой двери, зеркала заднего вида и оконные рамки хромированы. С ними неплохо сочетаются полированные колесные диски диаметром от 20 дюймов в базовой версии и 22 дюйма – в варианте с пакетом Premium. Заднее стекло сверху прикрыто спойлером, а в стойках крыши разме-

щены узкие фонари.

Традиционно вседорожник предлагают в двух версиях: обычной длиной 5144 мм и варианте ESV, достигающем 5697 мм. Колесная база составляет 2946 мм и 3302 мм, соответственно. Escalade стал еще шире (2045 мм), а вот высота уменьшена до 1890 мм. В основе автомобиля, как и ранее, лежит мощная стальная рама, поэтому даже короткий вариант – настоящий тяжеловес, его масса равна 2534 кг в заднеприводном исполнении. В целях снижения веса капот и пятая дверь теперь изготовлены из алюминиевых сплавов.

Материалы отделки салона стали качественнее, чем ранее. Даже в базовой версии кожа сочетается с алькантарой, натуральным деревом и полированным алюминием. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Передняя панель выполнена V-

образной. Четырехспицевое рулевое колесо немного уменьшено в диаметре, а селектор трансмиссии традиционно расположен на рулевой колонке. Показания приборов теперь выводятся на 12,3-дюймовый дисплей, причем водитель может изменять его конфигурацию. Дополнительно можно просматривать информацию с телефона и навигационной системы. Пакет Premium подразумевает наличие системы проецирования данных на лобовое стекло.

Наклоненная центральная панель обрамлена хромированным молдингом. Венчает ее 8-дюймовый сенсор-





ный дисплей мультимедийной системы CUE. Он, кстати, сдвижной, а за ним предусмотрено потайное отделение для мелкой поклажи. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля тоже сенсорные и срабатывают от легкого касания пальцем.

Рулевая колонка, педальный узел и передние сиденья оснащены электроприводом регулировок. Кресла очень мягкие и немного шире, чем ранее. При этом у них улучшена и боковая поддержка. Во всех Escalade они оснащены подогревом и вентиляцией, обогрывается и обод руля. Обзорность во всех направлениях очень хорошая благодаря высокой посадке, тоненьким стойкам кузова и большим зеркалам заднего вида. На трансмиссионном тоннеле установлен широкий подлокотник, прячущий огромный охлаждаемый бокс.

Покупатель может выбрать конфигурацию второго ряда – два отдельных сиденья или трехместный диван. В обоих случаях предусмотрены подогрев и изменяемый угол наклона спинки. Пространства внутри – более, чем достаточно даже для людей ростом свыше 2 м. На третьем ряду – три кресла, причем если в стандартной версии места здесь хватит для детей, то в ESV легко поместятся и взрослые.

У стандартного Cadillac Escalade объем багажника составляет 430 л, а у ESV – внушительные 1101 л. Если сложить сиденья двух задних рядов, то он возрастает до 2667 л и 3423 л, соответственно. Пятая дверь оснащена электроприводом с сенсорным открытием, то есть для его срабатывания достаточно движения ноги под бампером. Нажатием кнопки складываются и кресла третьего ряда.

Базовая комплектация – очень богатая: предусмотрены система доступа без ключа, электропакет, трехзонный климат-контроль, аудиосистема Bose с 16 динамиками, связь Bluetooth, датчики освещения и дождя, камера заднего вида, круиз-контроль. Кроме того, установлены системы стабилизации и контроля давления в шинах, а также 7 подушек безопасности. Одна из них раскрывается между передними сиденьями при боковом ударе и не дает столкнуться водителю и пассажиру. Пакет premium подразумевает наличие адаптивных фар, люка в крыше, DVD-плеера с 9-дюймовым экраном для задних пассажиров, технологии автоматического замедления, слежения за "слепыми" зонами, соблюдения полосы движения и определения усталости водителя.

Единственный доступный двигатель – 6,2-литровый V8 с непосредственным

впрыском топлива, знакомый по Chevrolet Corvette. Для Escalade его дефорсировали до 420 л. с. при 5600 об/мин. У него спокойный характер, а работает он очень тихо и плавно. Максимальный крутящий момент в 623 Н•м достигается при 4100 об/мин, что обеспечивает отличную тягу. Этого вполне достаточно, чтобы буксировать прицеп весом 3,7 тонны. Динамика улучшена и для разгона до 100 км/ч теперь понадобится 6 с. А технология отключения цилиндров сделала мотор немного экономичнее: 16,8 л/100 км в городском цикле и 11,2 л/100 км – в загородном. А вот от новой гибридной версии пока решили отказаться.

Пока вседорожник оснащен 6-ступенчатой автоматической трансмиссией, но вскоре появится новая 8-ступенчатая коробка переключения передач. Предложены варианты с задним и полным приводом, причем в последнем случае предусмотрен задний блокируемый дифференциал. Автомобиль неплохо проявляет себя на бездорожье, хотя низкопрофильная резина ограничивает его возможности.

Конечно, Escalade ориентирован на комфорт. Его мягкая подвеска плавно поглощает большинство дорожных неровностей. Рулевое управление с электроусилителем очень легкое, но при этом не самое информативное.

Диаметр разворота относительно небольшой – 11,9 м. На больших скоростях в салоне тихо благодаря технологии активного подавления шумов. Однако при этом улучшена и управляемость Cadillac. Расширенная колея способствует лучшей курсовой устойчивости. Крены кузова в поворотах на

удивление умеренные – это заслуга доработанных адаптивных амортизаторов. Причем даже в спортивном режиме езда ничуть не становится жесткой. Доработаны и тормоза вседорожника, поэтому замедляется он гораздо лучше предшественника.

Cadillac Escalade сохраняет свои

традиционные качества, но при этом его слабые стороны были улучшены. Базовый вариант в США стоит 73 тыс. долларов, а ESV Platinum – 87 тыс. Ожидается, что вседорожник будет официально продаваться и в Европе.









Технические характеристики Cadillac Escalade		
Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/7–8	
Снаряженная/полная масса, кг	2534/3216	2625/3306
Длина/ширина/высота, мм	5144/2045/1890	5697/2045/1890
Колесная база, мм	2946	3302
Колея передняя/задняя, мм	1732/1702	
Клиренс (дорожный просвет), мм	234	
Объем багажника, л	430/2667	1101/3423
Диаметр разворота, м	11,9	
Двигатель		
Рабочий объем, см ³	6162	
Тип	бензиновый	
Расположение	спереди, продольно	
Расположение и количество цилиндров	V8	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	420 при 5600	
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	623 при 4100	
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/117	
Трансмиссия		
Тип привода	задний или постоянный полный	
Коробка передач	6-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	независимая, пружинная, 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, StabiliTrak	
Количество подушек безопасности, шт.	7	
Размер шин	285/45 R22	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,0	
Максимальная скорость, км/ч	175	
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	16,8	
загородный	11,2	
смешанный цикл	14,1	
Стоимость автомобиля в США, долл.	73 000 – 87 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

McLaren 650S Spider:

прагматический подход

Долгое время специалисты McLaren концентрировали все силы на создании гоночных болидов и лишь изредка создавали дорожные модели вроде знаменитого McLaren F1. Впрочем, в последнее время ситуация резко изменилась и теперь мы увидели целую россыпь серийных автомобилей британской марки. Начало ей положили купе и кабриолет McLaren MP4-12C. За три года было выпущено свыше 3500 этих машин, а теперь эстафету принимает новый 650S.



McLaren 650S – глубоко модернизированный вариант MP4-12C. Многие черты позаимствованы у старшего брата – эксклюзивного McLaren P1. Родство заметно и в обновленном дизайне передней части. В частности, можно увидеть изогнутые передние фары со светодиодной оптикой. Они, кстати, похожи на логотип британской марки. Заменены крылья, а воздухозаборник в бампере увеличен. Кроме того, установлен новый карбоновый сплиттер. Стали больше и отверстия в боковинах, что улучшило охлаждение моторного отсека. Двери поднимаются вверх по принципу "крыла бабочки". Доработано и выдвижное антикрыло, а диффузор полностью новый. Теперь прижимная сила при 240 км/ч выросла на четверть. Кроме того, несколько изменены фонари – они получили карбоновые ободки. Между ними (а это довольно высоко) нахо-

дятся два сопла выхлопной системы.

Жесткая крыша 650S Spider складывается с помощью электропривода за 17 с, а проводить эту процедуру можно на скорости до 30 км/ч. Даже несмотря на сложный механизм и дополнительные элементы жесткости, масса кабриолета составляет всего 1341 кг. Этого удалось добиться благодаря широкому использованию в конструкции углеволокна. Из него изготовлены все кузовные панели, а в основе конструкции – карбоновый монокок весом всего 80 кг. За спинками кресел предусмотрены дуги безопасности, а заднее стекло может исполнять роль защитного дефлектора.

Салон декорирован алькантарой и карбоном, а на черном фоне выделяются ярко-желтые швы. Передняя панель обволакивающая, а круглые вентиляционные дефлекторы похожи

на турбины. Обод трехспицевого рулевого колеса выполнен плоским снизу. На приборной панели центральное место занимает циферблат тахометра (с цифровым спидометром внутри), а по бокам размещены два цветных экрана. На них выведены показания бортового компьютера, датчиков уровня топлива в баке, температуры двигателя, давления наддува.

Узкая центральная панель наклонена и разделяет салон, что создает впечатление кокпита. Сверху на ней установлен новый сенсорный дисплей с диагональю в 7 дюймов. Он отвечает за мультимедийную систему и навигацию. Клавиш блоков аудио-





системы немного и они крупные, поэтому с ними нетрудно разобраться. А вот кнопки двухзонного климат-контроля расположены в дверях и отдельные для водителя и пассажира. Вместо рычага трансмиссии – набор кнопок и подрулевые переключатели. Отсутствует и традиционный "ручник", ведь стояночный тормоз – электромеханический.

Передние сиденья оснащены электроприводом, а за доплату он доступен и для рулевой колонки. Кресла, конечно, упругие, но зато неплохо удерживают спину. Обзорность во всех направлениях очень хорошая, по меркам автомобилей подобного класса. В качестве опции предложены ковшеобразные спортивные сиденья: у них улучшена боковая поддержка, но регулируются они вручную. За

спинками кресел предусмотрена небольшая ниша для поклажи – дополнение к небольшому 140-литровому багажнику.

Оснащение включает электропакет, отдельный климат-контроль, камеру заднего вида, аудиосистему с голосовым управлением, связь Bluetooth, круиз-контроль, систему стабилизации ESP и 6 подушек безопасности.

Двигатель 650S знаком по предшественнику. Как следует из названия модели, этот 3,8-литровый V8 с двумя турбинами после доработки развивает 650 л. с. при 7250 об/мин. Мотор легко раскручивается даже до 9000 об/мин под насыщенный звук новой выхлопной системы. Максимальный крутящий момент увеличен до 678 Н·м при 6000 об/мин, но 90% его в распоряжении уже с 3000

об/мин. Поэтому мотор стал более эластичным и тяговитым в среднем диапазоне оборотов. Он очень отзывчивый и мгновенно реагирует на нажатие педали акселератора. Разгон до 100 км/ч занимает 3 с, а за 8,4 с кабриолет достигает 200 км/ч. Это быстрее, чем легендарный McLaren F1. Максимальная скорость составляет 329 км/ч. Интересно, что при этом расход топлива достаточно умеренный – 11,7 л/100 км в смешанном цикле.

Усовершенствованная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями отличается быстротой переключений. Особенно молниеносные они в режиме Track, да и происходят практически в "красной" зоне.

McLaren не просто демонстрирует отличную управляемость, но и оста-

ется легко контролируемым. Кабриолет прощает водителю многие ошибки, ведь система стабилизации и электронный задний дифференциал позволяют совладать с огромной мощностью. Впрочем, порог вмешательства ESP можно сделать позже в режиме Track. Кроме того, в этом случае рулевое управление становится острее – делает всего 2,6 оборота от упора до упора. Оно очень точное и на удивление информативное, ведь электроусилитель очень хорошо настроен. Новые покрышки Pirelli размером 235/35 ZR19 спереди и 305/30 ZR20 сзади обеспечивают отличное сцепление с дорогой. Передние пружины

подвески стали жестче на 22%, а задние – на 37%. Это улучшило управляемость, но практически не сказалось на комфорте езды. Адаптивные амортизаторы диагонально соединены трубками, по которым перетекает рабочая жидкость, изменяя их жесткость. Таким образом удастся уменьшить крены в поворотах. Кроме того, предусмотрены адаптивные стабилизаторы поперечной устойчивости Proactive Chassis Control. Стандартное оснащение теперь включает карбоново-керамические тормозные диски. Они обеспечивают молниеносное замедление, а усилие на педали легко дозировать. Кстати, антикрыло

может исполнять роль аэротормоза. Для полной остановки со 100 км/ч понадобится отрезок дороги длиной всего 30,7 м.

Вместе с тем автомобиль неплохо приспособлен для повседневного использования. В комфортном режиме подвеска становится мягче, да и шумоизоляция салона неплохая. McLaren – прагматичный спортивный автомобиль, что не мешает ему дарить эмоции.

McLaren 650S Spider поступает в продажу в ближайшее время, а производство его предшественника MP4-12C уже свернуло. Стоимость кабриолета в Европе составит 261 500 евро.





Технические характеристики McLaren 650S Spider	
Тип кузова	кабриолет
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1341
Длина/ширина/высота, мм	4512/1908/1203
Колесная база, мм	2670
Колея передняя/задняя, мм	1656/1583
Клиренс (дорожный просвет), мм	110
Объем багажника, л	140
Диаметр разворота, м	12,3
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	3799
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	в базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	650 при 7250
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	678 при 6000
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/72
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, пружинная на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, Traction control
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	235/35 ZR19 спереди, 305/30 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,0
Максимальная скорость, км/ч	333
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	11,7
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	261 500
Первое техобслуживание, км	10 000
Периодичность техобслуживания, км	10 000

Porsche 911

возвращает

Марка Porsche стояла у истоков создания автомобилей с кузовом тарга. Собственно, именно в Штутгарте и придумали название для моделей со съемными панелями крыши. В 1965 году увидела мир подобная версия Porsche 911, и в честь многочисленных побед в легендарной гонке Targa Florio автомобиль получил имя Targa. Такая модификация присутствовала в линейке Porsche 911 всех поколений, но в последние годы она превратилась в купе с прозрачной сдвижной крышей. Теперь же в новом Porsche 911 Targa специалисты немецкой компании решили вернуться к оригинальному дизайну.



911 Targa:

Идем к истокам

Тест-драйв:
ДЕБЮТАНТ





Конечно, Porsche 911 – удачный пример консервативного подхода к дизайну. В обозримом будущем его внешний вид вряд ли будет меняться, а его основные черты уже давно стали классическими. Круглые фары, вогнутый капот, характерный изгиб линии крыши и большой угол наклона задних стоек – все это черты, свойственные еще самому первому 911 1963 года. Конечно, некоторые черты дают возможность отличить Targa от собратьев Carrera и Turbo. Во-первых, его заднее стекло – панорамное.

Во-вторых – центральные стойки крыши окрашены в серебристый цвет, а сам складывающийся верх – черный. Задние крылья слегка расширены, а фонари растянуты на всю ширину кузова. Предусмотрено и традиционное выдвигаемое антикрыло.

Хотя по дизайну новый 911 Targa и напоминает модель 1967 года, для снятия крыши не придется работать руками. Механизм полностью автоматизирован и при нажатии кнопки на-

чинается настоящее представление. Заднее стекло приподнимается, а жесткий верх прячется под него – в специальную нишу над двигателем. Вся процедура занимает 19 с и может проводиться, только если автомобиль неподвижен. Кстати, парктроник в это время следит, чтобы стекло не зацепило какую-нибудь преграду и в случае опасности дает предупреждающий сигнал. Сложная система сделала 911 Targa примерно на 100 кг тяжелее, чем купе – 1540 кг в базовом исполнении.

Салон декорирован кожей, алькантарой и алюминием. Обод стандартного трехспицевого рулевого колеса слегка плоский снизу, а за доплату доступен спортивный руль, украшенный полированным металлом. Приборы традиционно помещены в отдельные колодцы. По центру установлен тахометр (с цифровым спидометром внутри), по бокам от него – аналоговый спидометр и цветной экран бортового компьютера, а по краям – дат-

чики остатка топлива в баке, температуры двигателя, давления и температуры масла.

Центральная консоль 911 Targa наклонена. В версиях с пакетом Sports Chrono сверху на ней установлен хронометр со счетчиком кругов гоночной трассы. Под ним – 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы PCM. Он, среди прочего, может показать данные о боковом ускорении или времени разгона до 100 км/ч. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь достаточно много, поэтому потребуется некоторое время, чтобы к ним привыкнуть. Впрочем, они крупные и удобные в пользовании.

Стандартное оснащение включает спортивные кресла с электроприводом регулировок и подогревом (в обычном 911 Carrera это опция). Они отлично удерживают спину и при этом остаются весьма удобными, пусть и несколько упругими. Посадка за рулем, как водится, низкая, но

благодаря огромному заднему стеклу улучшена обзорность.

Поскольку посадочная формула автомобиля – 2+2, то второй ряд сидений больше подойдет для детей или взрослых очень небольшого роста. Его также можно использовать как место для поклажи, ведь багажник очень небольшой – 125 л.

Комплектация 911 Targa включает систему бесключевого доступа, электропакет, 19-дюймовые легкосплавные диски, двухзонный климат-контроль, аудиосистему мощностью 235 Вт, ксеноновые фары, связь Bluetooth, круиз-контроль, 6 подушек безопасности и систему стабилизации PSM. В Targa 4S предусмотрены 20-дюймовые колеса и жесткий диск на 40 Гб. Также можно заказать вен-

тиляцию передних сидений, адаптивные фары и аудиосистему мощностью 820 Вт.

Для автомобиля предложены атмосферные оппозитные "шестерки" с непосредственным впрыском топлива, хотя рассматривается вариант создания и 911 Turbo Targa. Начальная версия оснащена 3,6-литровым двигателем мощностью 350 л. с. при 7400 об/мин. Он быстро набирает обороты и очень отзывчив. Максимальный крутящий момент в 390 Н•м достигается при 5600 об/мин. Этого вполне достаточно для приличной динамики – 5,2 с до 100 км/ч и максимальных 282 км/ч. С опциональной 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями PDK получится даже 5,0 с до 100 км/ч при умеренном рас-

ходе топлива в 11,8 л/100 км в городском цикле и 6,9 л/100 км – в загородном.

У Targa 4S под капотом 3,8-литровый мотор, выдающий на 50 л. с. больше – 400 л. с. Крутящий момент также прибавил 50 Н•м (до 440 Н•м), что делает "шестерку" более эластичной. Спортивная выхлопная система дополнена перепускным клапаном, который открывается нажатием кнопки и делает звук более сочным. Особенно это ощутимо со сложенной крышей. Пакет Sports Chrono подразумевает наличие технологии Launch control. При резком старте она борется с пробуксовкой, что позволяет версии с PDK разогнаться до 100 км/ч за 4,6 с и развивать 294 км/ч. При этом в городе автомобиль расхо-









дует 12,5 л/100 км, а на трассе – 7,1 л/100 км.

Механическая 7-ступенчатая трансмиссия демонстрирует образцовую точность работы. Козырь PDK – фактически мгновенные переключения передач.

Стандартный полный привод – залог отличного сцепления с дорогой. Поведение современного 911 Targa совсем не такое, как у его предшественников. Он отлично контролируемый и сорвать "корму" в занос уже не так просто, как ранее. Создается впечатление, что Porsche стал среднотемпературным, хотя двигатель по-преж-

нему в заднем свесе. Помогает не только PSM, но и система изменения вектора тяги, имитирующая задний дифференциал повышенного трения. Даже с отключенными электронными "помощниками" автомобиль ведет себя, на удивление, спокойно. Руль пусть и оснащен электроусилителем, но демонстрирует завидную точность и информативность. Широкая колея помогает держать траекторию в поворотах. Targa 4S получил еще и активную подвеску, обеспечивающую комфорт в городских условиях и уменьшающую крены кузова в спортивном режиме. Также доступны

активные стабилизаторы поперечной устойчивости. Опциональные карбоново-керамические тормоза, конечно, впечатляют, но для повседневного использования подойдут и стандартные стальные диски.

Porsche 911 Targa – неплохая альтернатива обычному кабриолету. Наличие стоек крыши улучшает жесткость кузова и при этом можно так же радоваться свежему ветру. Да и в холодную пору его эксплуатация выглядит более привлекательно. Но и цены при этом несколько выше, чем у 911 Carrera Cabrio – 109 тыс. за базовую версию и 124 тыс. – за Targa 4S.

Технические характеристики Porsche 911 Targa		
Модификация	Targa 4	Targa 4S
Тип кузова	кабриолет	
Количество дверей/мест, шт.	2/2+2	
Снаряженная/полная масса, кг	1540/1925	1555/1960
Длина/ширина/высота, мм	4491/1808/1298	
Колесная база, мм	2450	
Колея передняя/задняя, мм	1532/1560	
Клиренс (дорожный просвет), мм	116	
Объем багажника, л	125	
Диаметр разворота, м	11,1	
Двигатель		
Рабочий объем, см ³	3436	3800
Тип основного двигателя	бензиновый	
Расположение	сзади, продольно	
Расположение и количество цилиндров	оппозитно, 6	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	350 при 7400	400 при 7400
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	390 при 5600	440 при 5600
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/68	
Трансмиссия		
Тип привода	задний	
Коробка передач	7-ст. механическая, 7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	
Ходовая		
Передняя подвеска	независимая, типа McPherson, 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, PSM, PTV	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Размер шин	235/40 ZR19 спереди, 295/35 ZR19 сзади	245/35 ZR20 спереди, 305/30 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,2(5,0)	4,8(4,4)
Максимальная скорость, км/ч	282(280)	296(294)
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	13,1(11,8)	13,9(12,5)
загородный цикл	7,5(6,9)	7,7(7,1)
смешанный цикл	9,5(8,7)	10,0(9,2)
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе (евро)	109 000 – 127 500	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Volkswagen e-Golf:

**смотрим
в будущее**

Первые электромобили появились еще в начале XX века, но по настоящему популярными они становятся только сейчас. Причин тому несколько. Во-первых, наконец появились аккумуляторные батареи достаточной емкости, чтобы обеспечить неплохую дальность пробега. Во-вторых, технологии стали дешевле, а нефть, наоборот, дороже, то есть производство электромобилей с каждым годом становится все выгоднее. Автопроизводители идут разными путями. Одни создают отдельные модели с электромоторами, вроде Nissan Leaf. Другие стараются установить такой двигатель в уже существующий массовый автомобиль. Пример тому – новый Volkswagen e-Golf, который поступает в производство.





С виду новичка не сразу отличишь от стандартного Volkswagen Golf VII. У него знакомый строгий дизайн и узнаваемый силуэт с толстыми задними стойками крыши. Впрочем, некоторые детали все же позволяют e-Golf выделиться на фоне собратьев. Фирменная узкая решетка радиатора дополнена голубыми молдингами. Пролонговатые передние фары теперь полностью светодиодные. Передний бампер дополнен C-образными ходовыми огнями. Аэродинамика хэтчбэка доработана: установлены новые передний и задний спойлеры, пластины под днищем и диффузор. Таким образом удалось снизить коэффициент лобового сопротивления до 0,28. Специальные шины размером 205/55 R16 обладают низким коэффициентом сопротивления качению, особые и колесные диски. А вот масса автомобиля существенно выросла из-за батарей и составляет 1510 кг.

Общая компоновка салона, расположение всех клавиш и переключателей также не изменены. А вот материалы отделки иные – предусмотрена особая ткань с синими швами. Под стать им – и нежно-голубая

светодиодная подсветка. Обод трехспицевого рулевого колеса обшит кожей и сделан плоским снизу, а в районе хвата рук на нем предусмотрены наплывы. Циферблаты приборов, как и ранее помещены в отдельные колодцы. Но вместо тахометра установлен индикатор мощности двигателя с датчиком заряда аккумуляторов внутри. Экран бортового компьютера выполнен цветным.

Центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы и навигации. Помимо стандартных функций на него может выводиться графика работы силовой установки и распределения энергии. Клавиши блоков аудиосистемы и климатической установки декорированы хромом. Они отлично упорядочены и удобны в пользовании.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Традиционно передние сиденья Golf – довольно упругие, но они хорошо удерживают спину и обладают широким диапазоном регулировок. Поскольку стояночный тормоз электромеханический, то это позволило освободить больше места

для подлокотника с боксом. В нем предусмотрен специальный порт для мобильного телефона, позволяющий подключить его не только к заряжающему устройству, но и к мощной автомобильной антенне.

Сзади места здесь более чем достаточно для двух взрослых пассажиров, а при необходимости здесь поместятся и трое. Поскольку аккумуляторные батареи расположены в двойном днище под диваном второго ряда, то они не уменьшают пространство салона. Да и объем багажника не пострадал: он составляет 380 л в обычном состоянии и 1270 л – со сложенными задними креслами. Разве что от отделения под полом пришлось отказаться.

e-Golf позиционируют как флагманскую модель в линейке, поэтому оснащение весьма богатое: предусмотрены электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, парктроник, датчики освещения и дождя, подогрев лобового стекла, адаптивный круиз-контроль с системой автоматического экстренного замедления. Также предусмотрены

7 подушек безопасности, система стабилизации и технология Multi-collision brake system, автоматически применяющая торможение после столкновения, чтобы нейтрализовать кинетическую энергию. В качестве опций доступны парковочный автопилот, камера заднего вида, беспроводной Интернет. Кроме того, для хэтчбэка предложены технологии определения усталости водителя, слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения.

Компактный электромотор развивает 115 л. с. и способен раскручиваться до 12 000 об/мин. Включение зажигания сопровождается непривычной тишиной, ведь он работает очень тихо. Особенность такого типа двигателей в том, что максимальный крутящий момент не только весьма большой, но и доступен фактически с первых оборотов. У e-Golf он составляет 270 Н•м. Поэтому на недостаток тяги жаловаться не придется. Мало того, отпадает надобность в многоступенчатой коробке переключения передач. Разгон до 60 км/ч занимает

всего 4,2 с, а до 100 км/ч – 10,4 с. Максимальная скорость ограничена на отметке в 140 км/ч. Заряда аккумуляторов хватит, чтобы преодолеть 130 км.

Помимо стандартного режима работы двигателя предусмотрены еще два: они призваны увеличить дальность пробега. В Eso мощность ограничена на отметке в 95 л. с., максимальная скорость составляет 115 км/ч, а для разгона до 100 км/ч понадобится 13,1 с. В Eso+ доступны только 75 л. с. и 175 Нм, предел – 90 км/ч, а климатическая установка автоматически отключается. Но зато автомобиль в таком режиме способен проехать 190 км. Пополнить заряд батарей от 220-вольтовой сети можно за 13 часов, а с помощью опционного специального переходника – за 8 часов. Также доступен адаптер, позволяющий зарядку на 80% за 30 минут.

Управляемость хэтчбэка не слишком изменилась по сравнению со стандартным Golf. Он легко контролируем, а его руль точный и обеспечивает надлежащую обратную связь.

С недостаточной поворачиваемостью борется технология XDS, имитирующая дифференциал повышенного трения, поэтому потяжелевший e-Golf весьма маневренный. Езда чуть более упругая, чем в бензиновых и дизельных версиях из-за других шин, хотя большинство неровностей поглощаются плавно. Автомобиль оснащен системой регенеративного торможения с четырьмя различными режимами работы. В зависимости от ее интенсивности изменяется и информативность тормозов, ведь сначала замедление происходит с помощью мотора, а уже затем при надобности присоединяются тормозные колодки и диски.

Volkswagen e-Golf – электромобиль, неплохо приспособленный для повседневного использования. Во многом он остается обычным Golf и не заставляет жертвовать комфортом и практичностью. В Европе хэтчбэк уже поступил в продажу по цене от 35 тыс. евро, то есть не намного дороже бензиновой или дизельной модели в аналогичной комплектации.







Технические характеристики Volkswagen e-Golf	
Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1510
Длина/ширина/высота, мм	4270/1799/1450
Колесная база, мм	2637
Колея передняя/задняя, мм	1543/1512
Клиренс (дорожный просвет), мм	143
Объем багажника, л	380/1270
Диаметр разворота, м	10,9
Двигатель	
Тип	электрический
Расположение	спереди, поперечно
Макс. мощность, л. с. при об/мин	115 при 3000–12000
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	270 при 1–12000
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	1-ст. автоматическая
Ходовая	
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, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	205/55 R16
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,4
Максимальная скорость, км/ч	140
Дальность пробега, км	130–190
Стоимость автомобиля в Европе, евро	35 000
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000

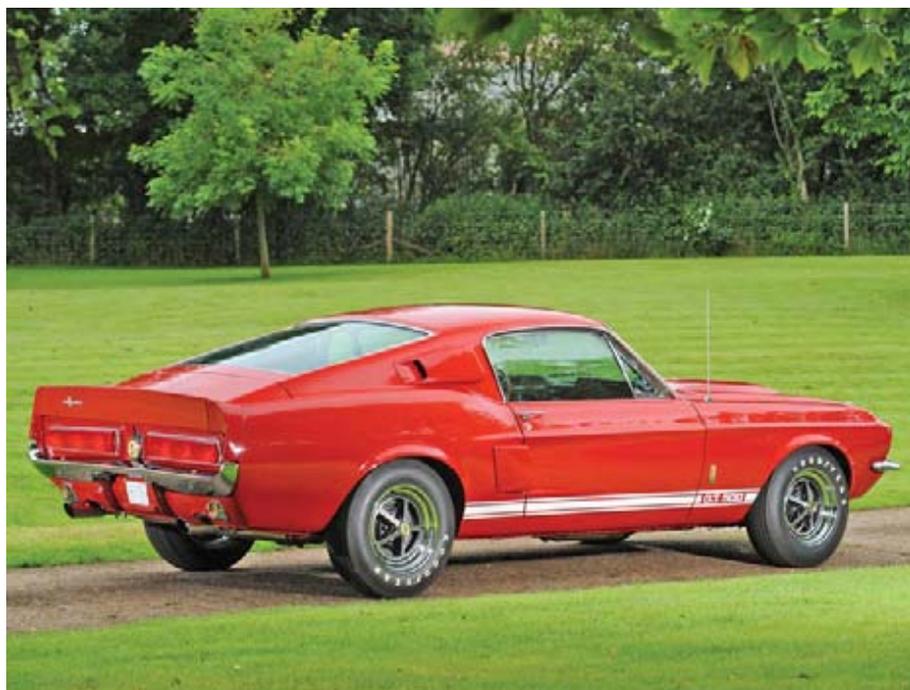


Shelby: лучшее из Ford Mustang

В этом году свое пятидесятилетие празднует один из самых культовых американских автомобилей – Ford Mustang. Легендарная модель дебютировала 17 апреля 1964 года, и американцы влюбились в нее с первого взгляда. За первый день было продано 22 тысячи машин, за год – 418 тысяч, а за полтора года – миллион. Ключ к успеху – в разнообразии Mustang: он мог быть бюджетным молодежным автомобилем или богато оснащенный скоростным спорткупе. Вершиной же линейки Mustang были и остаются заряженные версии от Shelby.

Небольшая компания Shelby стала детищем известного американского гонщика Кэрролла Шелби. В 1959 году он выиграл 24-часовую гонку в Ле-Мане, но из-за проблем с сердцем вынужден был покинуть автоспорт. Поэтому Шелби взялся создавать собственные автомобили. Его первенец, знаменитый Shelby Cobra, обозначил начало сотрудничества с Ford. Конструктор сразу увидел потенциал в новом Mustang и взялся доработать модель.

За основу взяли версию с кузовом купе-фастбэк. Первым делом в Shelby усовершенствовали 4,7-литровый V8: за счет новых распредвала и выхлопной системы мощность увеличили с 271 до 306 л. с. Были доработаны 4-ступенчатая механическая трансмиссия, рулевое управление и подвеска,

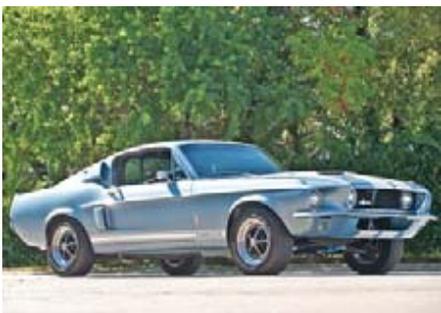


Shelby Ford Mustang от Shelby в 1967 году получили аэродинамический пакет





Shelby GT350 1966 год



Shelby GT350 1967 года

установлены передние дисковые тормоза. В целях экономии веса из салона были убраны задние сиденья, а капот изготовлен из стеклопластика - это снизило массу до 1270 кг. Также внутри заменили рулевое колесо и приборную панель. Новый Shelby GT350 разогнался до 100 км/ч за 6,5 с и развивал 217 км/ч. За 1965 год собрали 562 автомобиля, из них 30 - гоночные версии GT350 R с 350-сильными двигателями.

Shelby GT350 получился несколько дороже обычного Mustang (4600 долларов против 2500-3500), но в Ford придумали, как сделать его доступным. В 1966 году тысячу купе передали компании Hertz, занимавшейся прокатом машин. Таким образом, каждый желающий мог прокатиться на GT350. Бывали случаи, когда гонщики-любители брали Shelby напрокат, участвовали на нем в соревнованиях и отдавали назад с наклейками на капоте и гоночными номерами на дверях. К тому времени модель сделали более "цивильной": установили задние сиденья, а за доплату предложили кондиционер и автоматическую трансмиссию.



Shelby GT350 1968 года



Shelby GT350 Convertible, 1969 год



Shelby GT350, 2012 год



Shelby GT500 1969 года

Ford Mustang от Shelby привлек внимание активных водителей - всего за 1966 год выпустили 2378 машин. Да и в гонках он отлично себя показал: дважды (в 1966 и 1967 годах) выиграл американский кузовной чемпионат Trans Am.

В 1967 году Shelby GT350 появился старший брат - GT500. Он, получил огромный 7,0-литровый 355-сильный двигатель. Конечно, автомобиль был быстрым (6,2 с до 100 км/ч и максимальные 214 км/ч), но при этом комфортабельным. Базовое оснащение включало радио, усилители руля и тормозов. К купе присоединился кабриолет. Преобразился и дизайн автомобилей: GT350 и GT500 можно было узнать по воздухозаборникам на капоте, заостренному заднему спойлеру и фонарям на всю ширину кузова. А на решетке радиатора появился логотип в виде кобры. Интересно, что автомобили стали дешевле: GT350 стоил 4000 долларов, а GT500 - 4200. Поэтому не удивительно, что первых произвели 1175, а вторых - 2500 единиц. А несколько особых GT500 Super Snake оснастили гоночными версиями 7,0-литрового V8, развивавшими около 500 л. с. Такие "монстры" могли достичь 270 км/ч!

Но, пожалуй, самой яркой стала особая версия Shelby GT500 1968 года, получившая приставку KR (King of Road - "король дороги"). Пусть на бумаге его мощность стала меньше - 335 л. с., но на самом деле его "восьмерка" 428 Cobra Jet развивала 410 л. с. Просто, таким образом, решили бороться со страховыми компаниями, которые начали привязывать стоимость полиса к количеству лошадиных сил. Автомобиль разогнался до 100 км/ч за 6 с и преодолевал 400 м с места за 14 с. Выпустили около полутора тысяч Shelby GT500 KR. Остался в предложении и обычный GT500, а GT350 получил 5,0-литровый 250-сильный мотор, поскольку в Ford прекратили производство 4,7-литрового V8. Всего за год было изготовлено почти 5000 Shelby Mustang всех версий.

В 1969 году модификации от Shelby претерпели обновление,



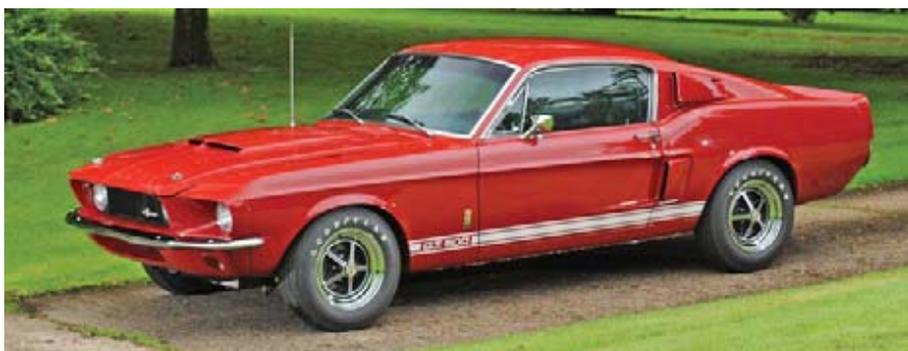
Shelby GT500 Convertible 1968 года



Shelby GT500 Convertible 2012 года
выдает 660 л. с.



Shelby GT500 KR, 1968 год



Shelby GT500, 1967 год



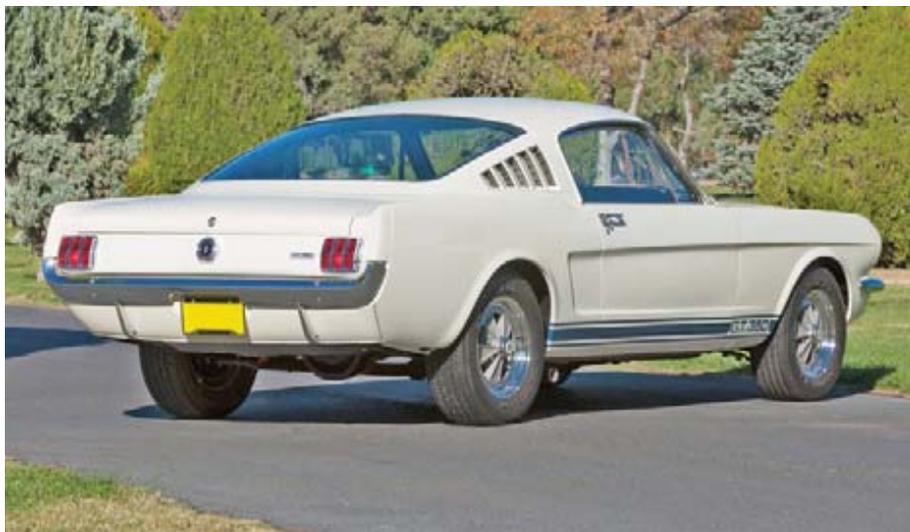
Shelby GT 2006 года



Shelby GT-H Convertible 2006 года



В 1966–1967 годах гоночные Shelby GT350 принесли команде Ford победы в чемпионате Trans-Am



В основе Shelby GT350 лежал фастбэк Ford Mustang

как и вся линейка Ford Mustang. Они стали несколько крупнее, изменились дизайн передней части и оформление салона. Вслед за донором Mustang автомобили стали немного больше (4,8 м в длину) и, соответственно, тяжелее. GT350 оснастили новым 5,8-литровым 290-сильным V8, с которым разгон до 100 км/ч занимал 6,3 с. А GT500 предлагали только с двигателем 428 Cobra Jet. Спрос на модель упал, и всего удалось собрать примерно 3800 машин. Поэтому дальнейшее развитие линейки решили прекратить. Всего за пять лет изготовили почти 14 тыс. скоростных Mustang от Shelby.

Впрочем, Кэрролл Шелби еще некоторое время занимался доработкой Mustang. Так, непроданные GT350 и GT500 были предложены и в 1970 году, а год спустя специально для европейского рынка было выпущено 14 Shelby Europa с 5,8-литровыми двигателями мощностью 320 л. с.



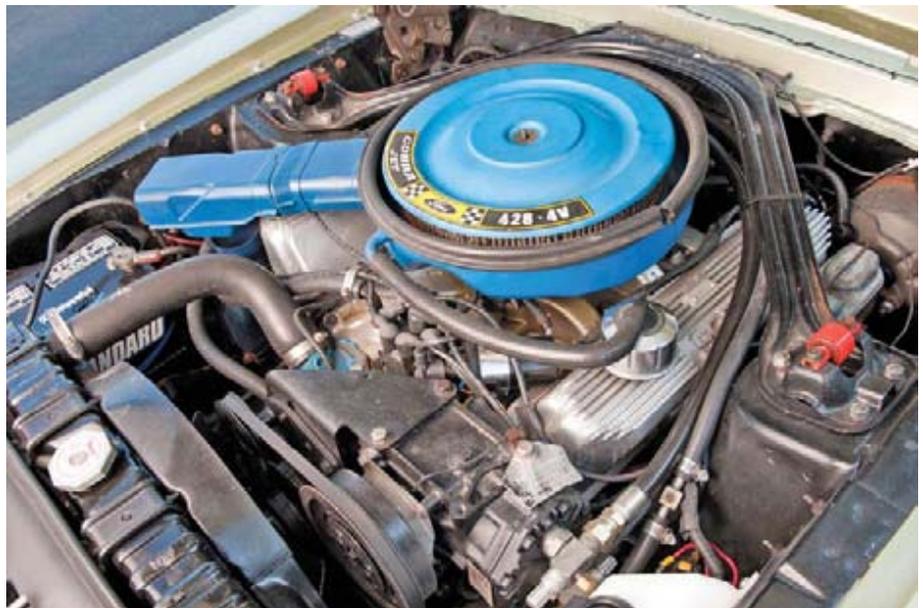
Возрожденный Shelby GT500 2007 года

Гоночный Shelby GT350 R 1965 года



Ford Mustang в исполнении Shelby стали настоящим эксклюзивом, за которым устроили охоту коллекционеры. Сейчас их стоимость легко превышает 100 тыс. долларов. Особенно популярностью пользуются доработанные в наше время Shelby GT500 Eleanor, ведь одно из таких купе стало героем знаменитого кинофильма "Угнать за 60 секунд".

Поэтому неудивительно, что в начале нового тысячелетия Кэрролл Шелби вернулся к сотрудничеству с Ford. Тем более что к этому времени как раз появился новый Mustang с классическим дизайном в стиле 60-х годов. Сначала в 2006 году были представлены Shelby GT и GT-H с 4,6-литровым 320-сильным V8. А несколько месяцев спустя к ним присоединился и возрожден-



Двигатель Shelby GT500 KR развивал около 400 л. с.



Доработанный Shelby GT500 Eleanor



Доработкой Ford Mustang занимался известный гонщик и конструктор Кэрролл Шелби



Кэрролл Шелби и его творение Shelby GT

ный GT500. Поначалу его 5,4-литровый компрессорный двигатель развивал 500 л. с., но специалисты Shelby постоянно модернизировали его и постепенно довели мощность до внушительных 660 л. с. Автомобиль способен разогнаться до 100 км/ч за 3,7 с и развить 325 км/ч, то есть это самый быстрый Mustang за всю историю. А по индивидуальным заказам изготавливают невероятный GT500 Super Snake, выдающий 850-1000 л. с. Вернулся и Shelby GT350: его оснастили 5,0-литровым V8, развивающим 440 либо 525 л. с.

Кэрролл Шелби ушел из жизни в 2012 году, но его дело продолжает жить. Специалисты Shelby продолжают создавать мощные и быстрые автомобили и в скором времени представят свою версию новейшего Ford Mustang шестого поколения.



Shelby \Мощность 4,7-литрового V8 Shelby GT350 увеличили до 306 л. с.



Сверхмощный Shelby GT500 Super Snake развивал 270 км.ч.



Мощность этого Shelby GT500 Super Snake – 1000 л. с.

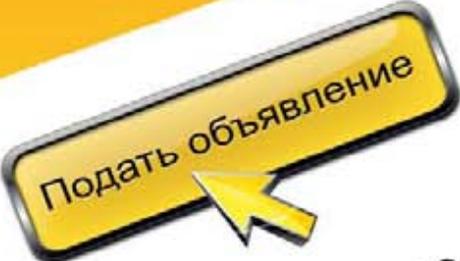


Один из последних Shelby GT500 1970 года



Первый Shelby GT350 1965 года

arendagazeta.com.ua
АРЕНДА

Подать объявление 

www.arendagazeta.com.ua

Сдавайте выгодно в АРЕНДУ!

REALTYCOMFORT
KIEV.UA

Подать объявление 

www.realtycomfort.kiev.com.ua

Продавайте выгодно НЕДВИЖИМОСТЬ!

**Объявления выходят на сайтах,
печатных и электронных СМИ**

