

# Тест-Драйв

Июнь 2014



Lamborghini 5-95 Zagato • Nissan Pulsar • Audi A3 Clubsport Quattro • BMW i8  
Mini Superleggera Vision • Volkswagen New Midsize Coupe • La Ferrari  
Lamborghini LP610-4 Huracan • Mercedes-Benz C-Class • Nissan X-Trail • Mitsubishi

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



# СЛУШАЕТ ВСЯ УКРАИНА



Белая Церковь	102.3	Одесса	100.4
Бердянск	107.9	Павлоград	106.1
Винница	100.3	Полтава	100.0
Днепропетровск	104.8	Ровно	105.7
Донецк	106.0	Стаханов	102.5
Житомир	104.5	Сумы	107.9
Запорожье	099.3	Тернополь	91.7
Ивано Франковск	106.4	Умань	102.1
Киев	107.4	Харьков	106.1
Кривой Рог	091.1	Херсон	105.6
Луганск	101.8	Хмельницкий	107.6
Луцк	90.2	Черкаскы	100.6
Львов	105.4	Чернигов	100.6
Мелитополь	105.2	Шостка	102.5
Мукачево	99.9	Южноукраинск	102.4
Николаев	103.3	Мариуполь	104.0
Никополь	101.2	Кировоград	102.6
		Кременчук	102.1

# Июнь 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

**Премьера  
Lamborghini 5-95 Zagato:**  
единственный в свое роде



10

**Премьера  
Nissan Pulsar:**  
возвращается



14

**Концепт-кар  
Audi A3 Clubsport Quattro:**  
предвестник нового RS3



20

**Концепт-кар  
Mini Superleggera Vision:**  
дань классике



26

**Концепт-кар  
Volkswagen New Midsize Coupe:**  
предшественник Jetta CC



32

**Дебютант  
BMW i8:**  
спортивный и экологичный



44

**Дебютант  
La Ferrari:**  
венец творения



52

**Дебютант  
Lamborghini LP610-4 Huracan:**  
новый бойцовский бык



62

**Дебютант  
Mercedes-Benz C-Class:**  
новый уровень



72

**Дебютант  
Nissan X-Trail:**  
преобразился



80

**Страницы истории  
Mitsubishi:**  
старейший автопроизводитель Японии

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.



# Lamborghini 5-95 Z

**единственный  
в свое роде**



# Zagato:

*Тест-драйв:*  
ПРЕМЬЕРА







Итальянское кузовное ателье Zagato в этом году празднует свое 95-летие. К этому юбилею было решено выпустить особый автомобиль – Lamborghini 5-95 Zagato. История сотрудничества Lamborghini и Zagato длится уже почти полвека. В 1965 году увидело мир элегантное купе 3500 GTZ, а в 1996 году представили экстравагантный Raptor, созданный на основе Lamborghini Diablo. Теперь же к итальянским стилистам обратился известный коллекционер и поклонник Zagato Альберт Шписс и попросил создать для него эксклюзивную модель.

В основе новинки лежит Lamborghini Gallardo LP570-4 Superleggera, но внешнее сходство не очень заметно. По дизайну 5-95, скорее, ближе к знаменитому Raptor. Он сохраняет фирменный клиновидный профиль, но традиционные для Lamborghini грани уступили место более плавным раздутым формам. Передний свес увеличен, а бампер стал овальным. Крупные трапециевидные фары дополнены светодиодами. На крыше появился воздухозаборник, что поз-

волило уменьшить вентиляционные отверстия в боковинах. Специально для купе разработаны особые легкосплавные диски диаметром 19 дюймов. Узкая оконная линия отличается оригинальным изломом, а узкое заднее стекло выполнено панорамным. Большие круглые фонари напоминают сопла реактивного двигателя, а под ними видны четыре выхлопных трубы, врезанные в бампер.

В салоне отличий от Gallardo меньше. Кожа в отделке сочетается с карбоном. Обод трехспицевого рулевого колеса выполнен плоским снизу. Приборы глубоко врезаны в панель: крупный спидометр и тахометр разделены экраном бортового компьютера, а по краям установлены указатели уровня топлива в баке и температуры двигателя. На наклоненной центральной консоли установлен дисплей мультимедийной системы. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля выполнены в авиационном стиле. Водителю и пассажиру положены спортивные ковшеобразные сиденья.

Расположенный за спинками кресел бензиновый 5,2-литровый V10 с непосредственным впрыском топлива развивает 570 л. с. при 8000 об/мин. Его максимальный крутящий момент равен 540 Нм при 6500 об/мин. С 6-ступенчатой роботизированной трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает около 3,5 с, а максимальная скорость составляет 325 км/ч. Lamborghini 5-95 сохраняет постоянный полный привод и карбоново-керамические тормозные диски.

Lamborghini 5-95 Zagato останется единственным в своем роде. Место для его премьеры также выбрано особенное – конкурс классических автомобилей в итальянском Вилла д'Эсте. После небольшого "тура" по различным автошоу купе займет достойное место в коллекции Альберта Шписса, где уже присутствуют другие творения итальянского ателье дизайна – Alfa Romeo RZ и SZ, Aston Martin V8 Zagato и V12 Zagato. Стоимость эксклюзивного автомобиля по приблизительным оценкам составляет не менее полумиллиона евро.









<b>Технические характеристики Lamborghini 5-95 Zagato</b>	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт	2/2
Снаряженная/полная масса, кг	1340
Колесная база, мм	2560
Колея передняя/задняя, мм	1633/1598
<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	570 при 8000
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	540 при 6500
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/90
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	постоянный полный
Коробка передач	6-ст. роботизированная
<b>Ходовая</b>	
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, ASR
Количество подушек безопасности	4
Размер шин	235/35 ZR19 спереди, 295/30 ZR19 сзади
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,4
Максимальная скорость, км/ч	325
Расход топлива, л/100 км	
– смешанный цикл	13,5
Стоимость автомобиля, евро	500 000
Первое ТО, км	12 000
Периодичность ТО, км	12 000

# Nissan Pulsar:

## возвращается



**В 1978–2000 годах в линейке Nissan присутствовала модель С–класса Pulsar. В разное время автомобиль на европейском рынке также носил названия Sunny и Almera. Теперь концерн Renault–Nissan решил возродить знакомое имя и представил полностью новый Nissan Pulsar. Презентация прошла в Париже, что подчеркивает ориентированность автомобиля на европейский рынок.**



Хэтчбэк достигает 4385 мм в длину при колесной базе в 2700 мм. Он использует современную переднеприводную платформу Common Modular Family, позаимствованную у вседорожных Qashqai и X-Trail. С ними автомобиль схож и по дизайну. У Pulsar – стремительный профиль с большим углом наклона лобового стекла, клиновидной оконной линией и аркообразной формой крыши. Узкая решетка радиатора напоминает улыбку и украшена изогнутой хромированной накладкой. По бокам расположены каплевидные фары, а в бампере размещен широкий воздухозаборник. Передние крылья автомобиля раздуты, а капот и боковины – рельефные. На крыше размещен спойлер, а по краям кузова сзади находятся крупные стреловидные фонари.

В салоне передняя панель по форме напоминает морские волны. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по

вседорожнику X-Trail. Циферблаты приборов глубоко врезаны в панель. Внутри спидометра находится указатель топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру установлен экран бортового компьютера. Широкая центральная консоль покрыта черным лакированным пластиком, а на ней находится сенсорный 5-дюймовый дисплей мультимедийной системы NissanConnect. Подсветка клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля – ярко-красная. В Nissan утверждают, что Pulsar очень просторный, по меркам С-класса, а пространство для ног на втором ряду сопоставимо с моделями сегментом выше. Перечень опций включает светодиодные фары, камеры кругового обзора, адаптивный круиз-контроль, а также системы слежения за "слепыми" зонами, соблюдения полосы движения и автоматического замедления.

Все доступные двигатели будут оснащены турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. Поначалу на выбор предложат 1,2-литровую бензиновую "четверку" мощностью 115 л. с. или 1,5-литровый турбодизель, развивающий 110 л. с. Позже к ним присоединится еще и 1,6-литровый 190-сильный мотор. Pulsar будет доступен с 6-ступенчатой механической трансмиссией или бесступенчатым вариатором Xtronic CVT.

Nissan Pulsar поступит в продажу с осени. Стоимость базового хэтчбэка составит примерно 19 500 евро.







<b>Технические характеристики Nissan Pulsar</b>	
Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина, мм	4385
Колесная база, мм	2700
<b>Двигатель</b>	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1598
Тип	дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	110 при 4000
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	260 при 1750
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	передний
Коробка передач	6-ст. механическая или вариатор
<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, VDC
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Стоимость автомобиля в Европе, евро	19 500
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000



# Audi A3 Clubsport Quattro: предвестник нового RS3

---

Каждый год на берегу живописного австрийского озера Вёртер-Зее проходит слет поклонников продукции концерна Volkswagen. Здесь можно увидеть самые разные автомобили: как новые, так и знаменитые "ветераны". К этому событию традиционно готовят интересные серийные модели и концепт-кары. В нынешнем году одной из новинок на шоу станет концептуальный Audi A3 Clubsport Quattro.





Название подсказывает нам, что в основе Clubsport Quattro лежит седан Audi A3. Автомобиль достигает 4490 мм в длину, 1856 мм в ширину и 1382 мм в высоту при колесной базе в 2631 мм. Родство с A3 Sedan сразу узнается при взгляде на силуэт автомобиля с аркообразной формой крыши. Впрочем, дизайн автомобиля доработали и сделали более грозным. Огромная "пасть" радиаторной решетки сочетается со стреловидными светодиодными фарами. Раздутые колесные арки указывают на расширенную колею, а в них видны огромные 21-дюймовые колесные диски с покрышками размером 275/25 R21. Аэродинамический обвес выполнен из карбона. Зеркала заднего вида и крышка лючка бензобака окрашены в серебристый цвет. На крышке багажника появился выдвижной спойлер, служащий еще и аэротормозом. Из заднего бампера выглядывают

огромные овальные сопла выхлопной системы. Поскольку капот изготовлен из углеволокна, а в конструкции использованы алюминиевые сплавы, то масса составляет 1527 кг.

Салон A3 Clubsport Quattro декорирован кожей и алькантарой. Здесь установлено компактное рулевое колесо с плоским ободом снизу. Крупные циферблаты спидометра и тахометра разделены цветным дисплеем бортового компьютера. Центральная панель немного повернута к водителю, а сверху из нее выдвигается 7-дюймовый монитор мультимедийной системы MMI. На первом ряду предусмотрены спортивные сиденья с интегрированными подголовниками.

Под капотом Audi A3 Clubsport Quattro установлен 2,5-литровый пятицилиндровый бензиновый турбомотор, знакомый по Audi RS Q3 и TT RS. После доработки его мощность вы-

росла до 525 л. с., а максимальный крутящий момент достиг 600 Н•м при 2300 об/мин. Благодаря технологии помощи при резком старте разгон до 100 км/ч занимает 3,6 с. Максимальная скорость составляет 310 км/ч.

Седан получил 7-ступенчатую трансмиссию с двумя сцеплениями и полный привод. У него новые пружины подвески и амортизаторы, перенастроенное рулевое управление и уменьшенный на 10 мм дорожный просвет. Система стабилизации способна имитировать дифференциал повышенного трения, а при желании ее можно полностью отключить. Также установлены карбоново-керамические тормозные диски диаметром 370 мм.

Audi A3 Clubsport Quattro не станет серийным. Но точно известно, что некоторые его узлы и стилистические решения будут использованы в новом Audi RS3.















# Mini Superleggera Vision





# on: **дaнь классике**

*Тест-драйв:*  
КОНЦЕПТ-КАР





С 1929 года в роскошном отеле "Вилла д'Эсте" на берегу живописного итальянского озера Комо каждый год проходит конкурс классических и эксклюзивных автомобилей. Многие автопроизводители готовят к этому событию интересные новинки. В этом году марка Mini решила удивить посетителей элегантным концепт-каром Superleggera Vision.

Название Superleggera – дань кузовному ателье Touring Superleggera, которое является одним из организаторов конкурса в "Вилла д'Эсте". Именно его стилисты и создали этот кабриолет. Его дизайн очень напоминает классические творения Touring Superleggera и в особенности – изящные Alfa Romeo и Maserati 50-х годов. Во внешнем виде преобладают изящные плавные линии, а у изогнутого лобового стекла – большой угол наклона и отсутствуют рамки. При взгляде на автомобиль в анфас сразу становится ясно, что перед нами именно Mini. Крупные овальные фары сочетаются с широкой "пастью" радиатор-

ной решетки. У кабриолета длинный капот и небольшие свесы кузова, а салон сдвинут назад. Своеобразной визитной карточкой Touring Superleggera являются штампованные линии на боковинах и отсутствие дверных ручек. Мягкого тканевого верха у Mini тоже нет. Крышка багажника украшена утонченным "плавником". Фонари напоминают половинки британского флага.

Кузовные панели изготовлены из алюминиевых сплавов, а вот аэродинамический обвес – карбоновый. Особый и окрас автомобиля: этот оттенок голубого называется Como Blue и подчеркивает связь с лазурными водами озера Комо. А 19-дюймовые колесные диски "обуты" в покрышки Pirelli P Zero размером 225/45 R19.

Салон Superleggera Vision – пример минимализма. Но хотя его стиль и лаконичный, материалы отделки весьма дорогие. Повсюду видна кожа, а закругленная передняя панель почти полностью покрыта полированным алюминием. У трехспицевого рулево-

го колеса – небольшой диаметр. К рулевой колонке прикреплен небольшой круглый дисплей, на который выведены показания приборов. На центральной панели размещены аналоговые часы и сенсорный экран мультимедийной системы, а вот клавиши здесь отсутствуют. Ковшеобразные спортивные сиденья с интегрированными подголовниками разделены высоким трансмиссионным тоннелем, на котором видны оригинальные переключатели. За спинками кресел находятся дуги безопасности, спасающие при переворачивании.

Хотя стиль концепт-кара и классический, он получил современный силовой агрегат. Под его капотом установлен электромотор. Характеристики его не указаны, но в хэтчбеке Mini E подобный двигатель развивает 204 л. с.

Mini Superleggera Vision останется единственным в своем роде. Впрочем, уже скоро в линейке британской марки появится серийный двухместный кабриолет Mini Roadster.

















# Volkswagen New M

# прегшественник Jetta





# Midsize Coupe:

# CC

*Тест-драйв:*  
КОНЦЕПТ-КАР

С 2008 года в линейке Volkswagen Passat присутствуют не только седан с универсалом, но и оригинальное четырехдверное купе CC. Оно стало достаточно популярным, и теперь решили создать его младшего брата Jetta CC. Предваряет его концепт-кар Volkswagen New Midsize Coupe.









Автомобиль построен на новой платформе MQB, которую использует Golf VII. Он достигает 4597 мм в длину, 1838 мм в ширину и 1422 мм в высоту. Коэффициент лобового сопротивления равен 0,299. Аркообразная форма крыши действительно роднит седан с купе, стремительности профилю добавляет и высокая оконная линия. Знакомая узкая решетка радиатора сочетается со светодиодными фарами. В переднем бампере установлен широкий воздухозаборник, обрамленный тоненькой подсвечиваемой полосой. Колесные арки слегка раздуты, а боковины – рельефные. Также установлены большие 20-дюймовые колесные диски с низкопрофильной резиной. В крышку багажника интегрирован спойлер, а по краям кузова сзади находятся про-

долговатые фонари. В бампере видны прямоугольные наконечники выхлопных труб.

В салоне – знакомый по другим Volkswagen стиль. Во внутренней отделке присутствуют кожа и дерево, также можно заметить черные лакированные вставки. Обод трехспицевого рулевого колеса выполнен плоским снизу. Циферблаты приборов помещены в отдельные желоба. Внутри спидометра – указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру находится цветной дисплей бортового компьютера. Центральная панель немного повернута к водителю, а на ней установлен 8-дюймовый сенсорный монитор мультимедийной системы. Предусмотрены и спортивные передние сиденья с развитой боковой

поддержкой. Объем багажника составляет 500 л.

Под капотом New Midsize Coupe установлена 2,0-литровая бензиновая "четверка" с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива, знакомая по Volkswagen Golf GTI. Ее мощность составляет 220 л. с. при 4500 об/мин, а максимальный крутящий момент – 350 Н•м при 1500 об/мин. В паре с ней работает 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями DSG, позволяющая разогнаться до 100 км/ч за 6,5 с и достигать 244 км/ч. Расход топлива при этом составляет 6,4 л/100 км в смешанном цикле.

Volkswagen New Midsize Coupe был представлен на автосалоне в Пекине. Серийный Jetta CC должен появиться примерно через год.









# BMW i8:

## спортивный и эколог

Экологические технологии с каждым годом набирают все большую популярность и уже давно стали своего рода модой. Наиболее удачными стали автомобили с гибридными силовыми установками. Конечно, как правило, это городские модели, ведь именно в условиях пробок гибридный привод дает преимущество. Впрочем, это совсем не значит, что его нельзя использовать в спортивной модели. Подтверждение тому – новое купе BMW i8.





Автомобиль выглядит очень даже оригинально и практически не отличается от предсерийного концепт-кара EfficientDynamics. Широкий и низкий автомобиль кажется буквально распластанным по земле. У него длинный капот, высокая оконная линия и наклоненные на большой угол стойки крыши. Формы кузова напоминают волны. Фальшрадиаторная решетка в традициях BMW состоит из двух половинок. Продолговатые фары – полностью светодиодные, а в бампере установлен широкий воздухозаборник. Лакированные черные и ярко-голубые вставки выделяются на фоне кузова. Двери i8 поднимаются вверх. Профиль подчеркивают 20-дюймовые диски. Заднюю часть подчеркивают U-образные фонари, расширенные крылья и рельефный бампер.

В конструкции шасси использованы алюминиевые и магниевые сплавы, а силовой каркас и кузовные панели – карбоновые. Это позволило удержать вес на уровне 1485 кг, что неплохо для гибридного автомобиля длиной 4629 мм, шириной 1942 мм и высотой 1297 мм. Коэффициент лобового сопротивления очень низкий – 0,26.

Посадку в купе несколько осложняет широкий порог. В отделке салона сочетаются кожа и полированный алюминий. Передняя панель по форме напоминает крыло самолета. Трехспицевое рулевое колесо – небольшое, а на его ободе предусмотрены наплывы для хвата рук. Показания приборов выведены на дисплей, прикрытый оригинальным изогнутым козырьком. Интересно, что подсветка изменяется в зависимости от режима езды: она может быть си-

ней или красной. За доплату доступна технология проецирования данных на лобовое стекло.

Центральная панель немного повернута к водителю. Сверху из нее выдвигается 8,8-дюймовый экран навигационной системы. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь немного, но часть из них несколько мелковаты. Внутри не слишком много отделений для мелкой поклажи: карманы в дверях отсутствуют, перчаточный ящик небольшой, а подстаканников только два.



Посадка за рулем низкая. Передние сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем, что создает впечатление кокпита. Возле селектора коробки переключения передач – кнопка запуска двигателя. Кресла обладают хорошей боковой поддержкой и довольно комфортабельные. Рычаг "ручника" отсутствует, ведь стояночный тормоз – электромеханический. Это освободило место для подлокотника с боксом.

Поскольку посадочная формула i8 – 2+2, то сзади места не слишком много. Особенно ограничено пространство над головой, поэтому здесь комфортнее детям или людям небольшого роста. Багажник также скромный: его объем – 154 л.

Оснащение начальной версии включает систему доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, датчики освещения и дождя, камеру заднего вида, связь Bluetooth, CD-плеер, адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления. Версия Impulse подразумевает наличие 280-ваттной аудиосистемы с 11 динамиками и технологии распознавания дорожных знаков.

Расположенный за сиденьями 1,5-литровый трехцилиндровый тур-

бомотор мощностью 231 л. с. вращает задние колеса. Тягу на переднюю ось передает электродвигатель мощностью 131 л. с. Трансмиссий тоже две: 6-ступенчатая автоматическая сзади и 2-ступенчатая спереди. В режиме Eco Pro первую скрипку играет электромотор, работающий практически неслышно. Аккумуляторов хватает, чтобы проехать 37 км со скоростью до 120 км/ч, а затем уже подключается двигатель внутреннего сгорания. Расход топлива в этом случае составляет всего 3,3 л/100 км, но, учитывая пробег, на электротяге получается 2,1 л/100 км. Пополнить заряд батарей можно за 3,5 часа от бытовой сети. Со специальным переходником это время сокращается до 1,5 часа.

Совсем другой характер у автомобиля в режиме Sport. Два мотора в этом случае работают в тандеме и общая мощность составляет 362 л. с. Бензиновый двигатель очень отзывчивый и быстро раскручивается до 7000 об/мин, а специальный синтезатор делает его звук более насыщенным – как у рядной "шестерки". Тяги более чем достаточно, ведь суммарный крутящий момент достигает 570 Н•м при 3700 об/мин. При резком старте с пробуксовкой борется технология Launch control, поэтому разгон

до 100 км/ч занимает 4,4 с. Максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Автоматическая трансмиссия "держит" обороты, а переключения происходят быстрее.

Низкий центр тяжести и равномерное (50:50) распределение веса по осям способствуют хорошей управляемости. Однако стандартные шины слишком узкие (195/50 R20 спереди и 215/45 R20 сзади), а потому сцепление с дорогой не самое лучшее. Поэтому есть смысл выбрать опционные покрышки размером 215/45 R20 спереди и 245/40 R20 сзади. Рулевое управление i8 точное и достаточно острое, хотя обратной связи у него немного. Стандартными являются адаптивные амортизаторы. Нужно учитывать, что даже в комфортном режиме езда весьма упругая, а в спортивном – становится еще жестче. Зато автомобиль мало кренится в поворотах. Замедление поначалу происходит с помощью электромотора, а уже затем подключаются диски и колодки. Впрочем, педаль получилась весьма информативной. Качественная и шумоизоляция салона, поэтому на больших скоростях внутри тихо.

BMW i8 уже поступил в продажу в Европе. Купе недешевое – 126 тыс. евро, но оно воплощает современные технологии.





















Технические характеристики BMW i8	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2+2
Снаряженная масса, кг	1485
Длина/ширина/высота, мм	4629/1942/1297
Колесная база, мм	2800
Колея передняя/задняя, мм	1644/1715
Клиренс (дорожный просвет), мм	117
Объем багажника мин/макс, л	154
Диаметр разворота, м	12,3
Двигатель	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1499
Тип основного двигателя	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	в базе, поперечно
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 3
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	231 при 5800
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	320 при 3700
Тип вспомогательного двигателя	электрический
Макс. мощность, л. с.	131
Макс. крутящий момент, Н·м	250
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/42
Трансмиссия	
Тип привода	подключаемый, полный
Коробка передач	6-ст. автоматическая
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
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	215/45 R20 спереди, 245/40 R20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,4
Максимальная скорость, км/ч	250
Расход топлива, л/100 км	
–смешанный цикл	2,1
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	126 000
Первое техобслуживание, км	10 000
Периодичность техобслуживания, км	10 000



















С 1984 года в линейке Ferrari регулярно появляются эксклюзивные флагманские модели. Начало этой традиции положил Ferrari 288 GTO – первый серийный автомобиль, достигший 300 км/ч. За ним последовали не менее легендарные F40, F50 и Enzo. Отныне в табуне итальянских скакунов новый вожак – Ferrari La Ferrari. По сути, это гоночный автомобиль для дорог общего пользования.

# La Ferrari:

## Венец творения





Своим силуэтом со сдвинутым вперед салоном и изогнутой формой крыши La Ferrari очень напоминает гоночные спортпрототипы 60-х годов. Впрочем, его дизайн подчинен не столько эстетическим соображениям, сколько законам аэродинамики. Заостренный "нос" и широкий передний спойлер не только делают купе похожим на болиды "Формулы-1", но и улучшают прохождение потоков под днищем. Выраженные передние крылья призваны направлять воздух к вентиляционным отверстиям в боковинах. Узкие передние фары – светодиодные. Двери поднимаются вверх, чтобы облегчить посадку в низкий (1116 мм) автомобиль. Ferrari получил активную аэродинамику, автоматически изменяющую угол атаки в зависимости от дорожных условий. Спереди и сзади предусмотрены выдвигаемые закрылки, приподнимаются и заостренный задний спойлер. Это помогает создавать внушительные 230 кг прижимной силы при 200 км/ч. Круглые фонари напоминают турбины. Ниже виднеется широкий диффузор (он расширяет поток

воздуха и создает дополнительную прижимную силу), а по бокам от него – четыре выхлопных трубы.

В основе La Ferrari лежит карбоновый монокок, из углеволокна изготовлены и все кузовные панели. Поэтому довольно большое (4702 мм в длину, 1992 мм в ширину) купе весит всего 1255 кг. Жесткость конструкции при этом выросла на 27% по сравнению с предшественником Enzo.

Салон напоминает кокпит гоночного автомобиля. Здесь повсюду заметен голый карбон, разбавленный легкой алькантарой. Впрочем, на передней панели и сиденьях заметна ярко-красная кожа. Компактное трехспицевое рулевое колесо приплюснуто сверху и снизу. В духе современных Ferrari на него вынесен светодиодный индикатор переключения передач. Кнопок и переключателей здесь очень много: они отвечают за свет фар, указатели поворотов, стеклоочистители, запуск двигателя и изменение настроек шасси. Круглые дефлекторы вентиляционной системы похожи на сопла реактивного двигателя.

Приборная панель – полностью цифровая, состоит из трех дисплеев. Центральное место на приборной панели занимает ярко-желтый циферблат тахометра с указателем выбранной передачи внутри. На экраны по бокам выводятся показания спидометра, датчика уровня топлива, бортового компьютера, а также множество других данных: от давления масла до времени разгона до 100 км/ч и бокового ускорения. Конфигурацию мониторов водитель может изменять.

Центральная панель очень компактная, кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля тесно сгруппированы. Вместо традиционного селектора трансмиссии размещен изогнутый карбоновый "рог" с клавишами.

Посадка за рулем очень низкая – как в гоночном болиде. Спортивные ковшеобразные сиденья подгоняются индивидуально под каждого покупателя, учитывая его рост и комплекцию. Поэтому они идеально фиксируют тело. Поскольку кресла являются частью монокока, то они неподвижные. Отрегулировать можно только рулевую колонку и педальный узел.





Пространство над головой в La Ferrari примерно на 30 мм больше, чем в Enzo. Сделано это намерено, чтобы водитель и пассажир могли поместиться в шлемах. Кстати, именно для шлемов, в первую очередь, предназначен небольшой 40-литровый багажник. Обзорность, на удивление, неплохая, по меркам моделей подобного класса, но все равно установлена камера заднего вида.

Прозрачная крышка капота дает возможность рассмотреть 6,2-литровый V12. Этот двигатель с непосредственным впрыском топлива знаком по модели F12 Berlinetta, но для La Ferrari его доработали и теперь он развивает до 800 л. с при 9000 об/мин. Неплохо? Да, но в Ferrari посчитали, что этого мало и добавили 163-сильный электродвига-

тель. Работает он по принципу технологии рекуперации энергии торможения (KERS), используемой в "Формуле-1" и обеспечивает прибавку в мощности при разгоне. Особенно кстати его помощь на малых оборотах, ведь бензиновый двигатель по-настоящему проявляет себя только после 3000 об/мин. Конечно, внушительные 963 л. с. и 900 Н•м крутящего момента обеспечивают ураганную динамику. Разгон до 100 км/ч занимает около 2,9 с, до 200 км/ч – 6,9 с, а за 15 с купе достигнет 300 км/ч. Максимальная скорость превышает 350 км/ч. V12 очень отзывчив – он мгновенно реагирует на малейшее касание педали акселератора и стремительно раскручивается до максимальных 9250 об/мин. Под стать ему и роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя

сцеплениями, ведь переключения происходят молниеносно быстро. Поскольку шумоизоляцией салона пожертвовали в угоду снижения веса, то рев двигателя очень громкий.

Интересно, что столь мощный автомобиль расходует в среднем всего 14,2 л/100 км. Электромотор позволяет несколько снизить "аппетит", но не дает возможность ехать на электротяге. В Ferrari попросту отказались от установки тяжелых аккумуляторов, а энергия торможения накапливается в маховике.

Казалось бы, почти 1000 л. с. должны были сделать La Ferrari очень экстремальным. Но купе очень послушное в управлении – почти как младший брат Ferrari 458 Italia. Оно и неудивительно: далеко не все владельцы новинки будут иметь навыки



профессионального пилота. Покрышки размером 265/30 R19 спереди и 345/30 R20 сзади обеспечивают отличное сцепление с дорогой и даже с отключенной системой стабилизации автомобиль остается контролируемым, хотя добиться скольжения задней оси нетрудно. Рулевое управление неизмеримо острое и информативное, даже несмотря на электромеханический усилитель. Большая колесная база обеспечивает хорошую курсовую стабильность, но при этом

La Ferrari отлично чувствует себя и на извилистых дорогах. Электронный задний дифференциал обеспечивает нейтральную поворачиваемость. Пружины передней подвески изготовлены из карбона, предусмотрены и адаптивные амортизаторы. Автомобиль мало кренится в виражах и при этом езда не такая уж и жесткая. Карбоново-керамические тормоза Brembo диаметром 398 мм спереди и 380 мм сзади – залог хорошего замедления.

Всего выпущено лишь 499 Ferrari La Ferrari и, несмотря на стоимость в 1,2 млн. евро, все они уже распроданы. Интересно, что даже при наличии необходимой суммы приобрести купе оказалось очень непросто. Покупателями могли стать лишь давние клиенты итальянской марки, ранее купившие не менее пяти Ferrari. И это не удивительно, ведь венец творения предприятия в Маранелло и призван быть эксклюзивом для избранных.





LaFerrari



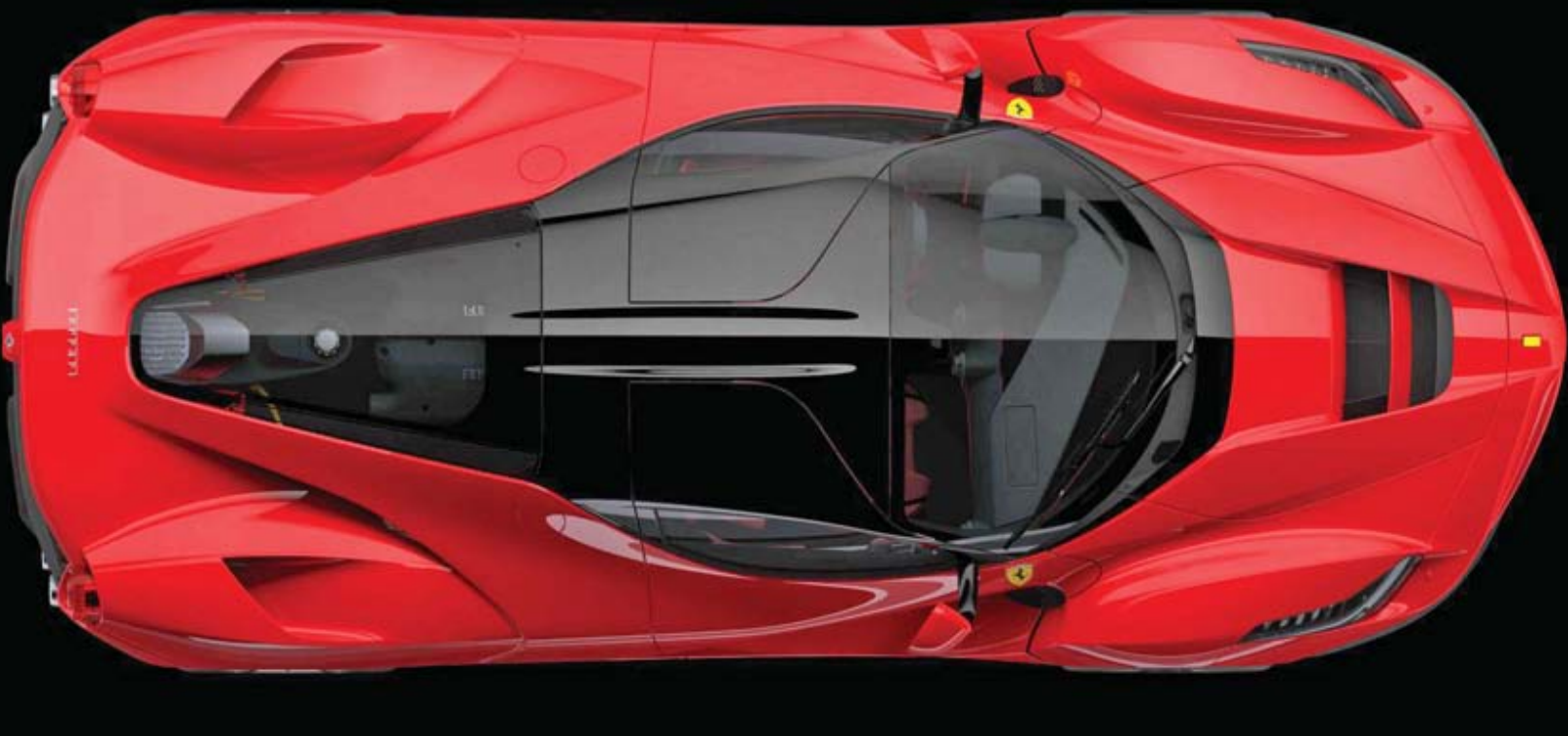
ENGINE START

Fernando ALONSO











<b>Технические характеристики Ferrari LaFerrari</b>	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1255
Длина/ширина/высота, мм	4702/1992/1116
Колесная база, мм	2650
Клиренс (дорожный просвет), мм	100
Объем багажника мин/макс, л	40
<b>Двигатель</b>	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	6262
Тип основного двигателя	бензиновый
Расположение	в базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	V12
Количество клапанов/распредвалов, шт.	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	800 при 9000
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	700 при 6750
Тип вспомогательного двигателя	электрический
Макс. мощность, л. с.	163
Макс. крутящий момент, Н · м	200
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/100
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
<b>Ходовая</b>	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, F1-Trac
Количество подушек безопасности, шт.	4
Размер шин	265/30 ZR19 спереди, 345/30 ZR20 сзади
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,9
Максимальная скорость, км/ч	350
Расход топлива, л/100 км	
– смешанный цикл	14,2
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	1 200 000
Первое техобслуживание, км	10 000
Периодичность техобслуживания, км	10 000

# Lamborghini LP610-4

**НОВЫЙ БОЙЦОВСКИЙ БЫК**





# Huracan:

*Тест-драйв:*  
ДЕБЮТАНТ



Lamborghini Gallardo стал самой успешной моделью за полувековую историю итальянской марки. С 2003 года произведено свыше 14 тыс. купе и кабриолетов – это почти половина всех Lamborghini, выпущенных за 50 лет. Но прогресс не стоит на месте и конкуренты не спят, поэтому пришло время отправить Gallardo на заслуженный отдых. На смену ему приходит новый Lamborghini LP610-4 Huracan. Название новинки не прославляет мощные ураганы. Это дань увлечению Феруччо Ламборгини корридой, ведь именно так именовали известного бойцового быка, прославившегося в 1879 году.

Lamborghini Huracan позиционируют как младшего брата модели Aventador, поэтому его дизайн выполнен в схожем духе. Это значит, что во внешнем виде преобладают грани и углы. У купе – характерный для Lamborghini клиновидный профиль с заостренным "акульим носом". Автомобиль широкий и низкий, а потому кажется распластанным по земле. Широкие воздухозаборники напоминают пасть. А узкие фары с Y-образными лампами прибавляют "взгляду" Huracan суровости. Кстати, оптика у них – светодиодная. Дополнительные вентиляционные отверстия размещены в задних крыльях. Покупатель может выбрать один из двух типов крышки капота: прозрачную стеклянную либо ребристую пластиковую, как на легендарном Lamborghini Miura 1966 года. На больших скоростях по бокам выдвигаются закрылки, а сзади приподнимается заостренный спойлер. Ширину "кормы" подчеркивают изогнутые фонари. Прижимную силу увеличивает специальный рельефный диффузор (он "распушивает" поток воздуха под днищем), а по бокам от него – четыре крупных выхлопных трубы.

Новичок несколько крупнее Gallardo – 4459 мм в длину, 1924 мм в ширину и 1165 мм в высоту при колесной базе в 2620 мм. Но при этом масса снижена примерно на 80 кг – до 1422 кг. Его силовой каркас – легкий, карбоновый, а кузовные панели изготовлены из алюминиевых сплавов. Стандартные колесные диски – 20-дюймовые, с покрышками размером 245/30 ZR20 спереди и 305/30 ZR20 сзади.

Во внутренней отделке преобладают кожа и алькантара. Присутствуют вставки из полированного алюминия и черные лакированные детали, а за доплату доступны и карбоновые накладки. Педали покрыты металлом. Трехспицевое рулевое колесо – небольшое, а его обод выполнен плоским снизу. На него теперь вынесены клавиши управления светом фар, указателями поворотов и стеклоочистителями. На рулевой колонке заметны огромные лепестки переключения передач. Приборной панелью отныне служит 12,3-дюймовый цветной экран. В обычном состоянии на него выведены изображения аналогового тахометра, цифрового спидометра, указателей остатка топлива в баке и температуры двигателя. Впрочем, при желании он может показывать и карту навигации.

Подобная многофункциональность дисплея позволила отказаться от монитора мультимедийной системы на центральной панели. Зато есть небольшой дисплей с датчиками давления масла и вольтажа аккумулятора. Сама панель наклонена и создает впечатление кокпита. Часть переключателей здесь напоминают авиационные тумблеры. По примеру Aventador клавиша запуска двигателя прикрыта красной крышечкой и напоминает кнопку старта ракет на подводной лодке.

Посадка за рулем традиционно низкая, но по сравнению с предшественником обзорность улучшена. Кресла оснащены электроприводом, а вот рулевая колонка регулируется вручную. Сиденья хорошо удерживают спину, однако, весьма упругие.

Разработчики постарались сделать Huracan практичнее. Внутри стало больше отделений для мелкой поклажи: увеличен воздухозаборник, предусмотрены карманы в дверях и бокс в подлокотнике. Однако багажник по-прежнему остается скромным – 150 л.

Комплектация купе включает электропакет, климат-контроль, аудиосистему с DVD-проигрывателем и 6 динамиков, 4 подушки безопасности и систему стабилизации ESC. В списке







опций значатся камера заднего вида, подогрев сидений, связь Bluetooth и система контроля давления в шинах.

Атмосферный V10 объемом 5,2 л с непосредственным впрыском топлива знаком по Gallardo. Индекс LP610-4 подсказывает, что после доработки его мощность возросла до 610 л. с. при 8250 об/мин. Максимальный крутящий момент достигает 560 Н•м при 6500 об/мин, но 75% его в распоряжении всего с 1000 об/мин. Это значит, что тяги на низких оборотах стало больше. Вместе с тем двигатель очень отзывчив, быстро раскручивается и легко достигает максимальных 8500 об/мин. А при 4000 об/мин его звук становится громким и сочным, ведь в выхлопной системе открывается перепускной клапан. При резком старте с пробуксовкой борется технология Launch control, что существенно улучшает динамику. Динамика действительно ураганная. Разгон до 100 км/ч сократился на полсекунды – до 3,2 с. За 9,9 с купе

достигает 200 км/ч, а максимальная скорость составляет 325 км/ч. Благодаря технологии глушения мотора при остановках Start & Stop расход топлива снижен до 17,8 л/100 км в городском цикле и 9,4 л/100 км – в загородном.

Новая 7-ступенчатая роботизированная трансмиссия с двумя сцеплениями обеспечивает молниеносные переключения. Huracan более сбалансирован и легче в управлении, чем предшественник. Полный привод – залог хорошего сцепления с дорогой, пусть больше тяги все же передается на задние колеса. Это, как и дифференциал повышенного трения, позволяет существенно уменьшить недостаточную поворачиваемость. Рулевое управление, хотя и оснащено электроусилителем, демонстрирует образцовую точность и обратную связь. Карбоново-керамические тормоза диаметром 380 мм спереди и 356 мм сзади теперь стандартные. Они обеспечивают отличное замедление и не

теряют эффективности при частом использовании. Со 100 км/ч тормозной путь составляет всего 33 м.

Купе получило адаптивные амортизаторы и технологию настройки шасси Anima. В режиме Strada езда комфортнее, чем в Gallardo, а в салоне тише благодаря улучшенной шумоизоляции. Для преодоления "лежачих полицейских" предусмотрена система подъема передней части и увеличения клиренса. Если же перевести переключатель в положение Corsa, то подвеска становится жестче, руль – острее, а педаль акселератора – отзывчивее. ESC вмешивается позже и позволяет добиться легкого заноса задней оси. Кроме того, в этом случае передачи можно переключать только вручную.

Lamborghini LP610-4 Huracan продолжает традиции Gallardo. Он уже поступил в продажу и в Европе стоит на уровне предшественника – от 201 тыс. евро. На очереди – кабриолет и облегченная версия Superleggera.



















<b>Технические характеристики Lamborghini LP610-4 Huracan</b>	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1422
Длина/ширина/высота, мм	4459/1924/1165
Колесная база, мм	2620
Колея передняя/задняя, мм	1668/1620
Клиренс (дорожный просвет), мм	100
Объем багажника мин/макс, л	150
Диаметр разворота, м	
<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
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/80
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	постоянный, 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, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, ASR
Количество подушек безопасности	4
Размер шин	245/30 ZR20 спереди, 305/30 ZR20 сзади
<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	
городской цикл	17,8
загородный цикл	9,4
смешанный цикл	12,5
Стоимость автомобиля в Европе, евро	201 000
Первое ТО, км	12 000
Периодичность ТО, км	12 000

# Mercedes-Benz

**Mercedes-Benz пришел в D-класс в 1982 году с седаном 190. А с 1994 года выпускается его преемник C-Class. Общее количество выпущенных автомобилей уже превысило 10 миллионов единиц. Теперь эстафету принимает полностью новый Mercedes-Benz C-Class четвертого поколения, получивший обозначение W205.**





# z C-Class:

# НОВЫЙ уровень

*Тест-драйв:*  
ДЕБЮТАНТ



Дизайн C-Class претерпел радикальные изменения. Его разработчики ориентировались на стиль старших братьев S-Class и CLS. Грани и углы ушли в прошлое, а их сменили плавные изогнутые линии. Теперь седан выглядит стремительнее. У него длинный капот и укороченная задняя часть. Оконная линия высокая, а крыша получилась ниспадающей. Широкая хромированная решетка радиатора по центру декорирована трехлучевой звездой. Большие фары дополнены изогнутыми ходовыми огнями, а за доплату вся оптика может быть светодиодной. Воздухозаборники в бампере увеличены в размерах. Капот и боковины выполнены профилированными. В крышку багажника интегрирован спойлер, а изогнутые фонари соединены хромированным молдингом. Версию с пакетом AMG можно отличить по аэродинамическому обвесу, хромированным наконечникам выхлопных труб и 18-дюймовым колесным дискам вместо стандартных 16-дюймовых.

В основе автомобиля лежит полностью новая платформа. Его длина прибавила 95 мм (до 4686 мм), а колесная база увеличена на 80 мм –

до 2840 мм. Седан на 40 мм шире (1810 мм) и немного ниже – 1442 мм. В конструкции широко применены алюминиевые сплавы, что позволило снизить массу на 100 кг – до 1395 кг в начальном исполнении. А коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,24.

В базовой версии салон декорирован искусственной кожей (натуральная предложена за доплату). Разбавляют ее вставки "под дерево" или черные лакированные детали, также много серебристых алюминиевых накладок. Трехспицевое рулевое колесо немного уменьшено в диаметре, а на рулевую колонку вынесен селектор автоматической трансмиссии. Циферблаты спидометра и тахометра помещены в отдельные колодцы, а между ними расположен цветной экран бортового компьютера. В качестве опции предложена система проецирования данных на лобовое стекло.

Широкая центральная панель наклонена, а сверху к ней прикреплен дисплей мультимедийной системы Comand. Его диагональ может быть 7 или 8,4 дюйма. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика, а за доплату можно выбрать сенсорную панель, различающую

начертания букв пальцами. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля немного, поэтому привыкание к ним осуществляется быстро. Среди кнопок размещены элегантные аналоговые часы.

Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Передние сиденья очень мягкие и комфортабельные, а также неплохо удерживают спину. Электропривод и подогрев доступны в качестве опций. Пакет AMG подразумевает наличие спортивных кресел с улучшенной боковой поддержкой и рулевого колеса с плоским ободом снизу, обшитого перфорированной кожей. Поскольку стояночный тормоз электромеханический, то на трансмиссионном тоннеле отсутствует "ручник". Соответственно, освободилось больше места для подлокотника с боксом внутри.

На втором ряду возросло пространство для ног, а салон стал шире в районе плеч. Теперь троим пассажирам сзади удобнее. А вот над головой места немного меньше, чем в предшественнике, что ощутят рослые люди. Объем багажника увеличен до 480 л.

Базовая комплектация включает электростеклоподъемники, электропривод и обогрев зеркал заднего вида,





двухзонный климат-контроль, CD-плеер, камеру заднего вида, датчик освещения, адаптивный круиз-контроль. Обязательными являются системы стабилизации, определения усталости водителя, автоматического замедления и контроля давления в шинах. Подушек безопасности – 9 (фронтальные, боковые спереди и сзади, надувные "занавески" и подушка в рулевой колонке). Среди дополнительного оборудования – панорамная крыша, парковочный автопилот, камеры кругового обзора, распылитель духов, беспроводной Интернет, системы распознавания дорожных знаков, слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения.

Поначалу на выбор предложат три двигателя с турбонаддувом, непосредственным впрыском топлива и системой глушения при остановках. Они соответствуют экологически нормам Евро-6. Начальный 1,6-литровый бензиновый мотор развивает 156 л. с., но его не всегда хватает, особенно если седан загружен. Лучше проявляет себя 2,0-литровая 184-сильная "четверка". Она очень эластична и тяговита на "низах". Максимальные

300 Н•м крутящего момента доступны уже с 1200 об/мин. При этом двигатель резвый и быстро набирает обороты. Это позволяет разогнаться до 100 км/ч за 7,5 с и развивать 237 км/ч. Да и расход топлива умеренный – 7,3 л/100 км в городском цикле и 4,7 л/100 км – на шоссе. Позже появятся версии этого мотора мощностью 204 и 245 л. с., а также 3,0-литровый 333-сильный V6.

Единственный, на данный момент, турбодизель – 2,1-литровый 170-сильный. Его преимущество – внушительный крутящий момент в 400 Н•м, доступный в диапазоне 1400-2800 об/мин. Поэтому на недостаток тяги жаловаться не придется. Динамика также неплохая – 7,7 с до 100 км/ч и максимальные 234 км/ч. Мотор стал несколько тише, хотя все равно достаточно шумный. Зато он экономичный: 5,0 л/100 км в городе и 3,7 л/100 км – на шоссе. Со временем предложат 204-сильную версию этого турбодизеля, а также 1,6-литровые двигатели мощностью 115 и 136 л. с. Запланирован и гибридный C-Class.

Седан может быть укомплектован 6-ступенчатой механической трансмиссией или усовершенствованным

7-ступенчатым "автоматом". Полный привод предложен в качестве опции.

Mercedes-Benz стал интереснее в управлении. Его руль сделали точнее и немного острее, хотя его информативность не самая лучшая из-за электроусилителя. Поворачиваемость близка к нейтральной благодаря системе изменения вектора тяги. Сцепление с дорогой хорошее, так же как и курсовая устойчивость. Многорычажная передняя подвеска полностью новая и впервые за доплату для C-Class доступна пневмоподвеска. Она существенно улучшает комфорт езды и буквально сглаживает большинство неровностей. Пакет AMG подразумевает установку более жестких пружин и уменьшенный дорожный просвет. Такой седан интереснее в управлении и меньше кренится в виражах, пусть выбоины и больше ощутимы. Также можно выбрать адаптивные амортизаторы и систему настройки шасси. Улучшена и шумоизоляция салона, поэтому при 120 км/ч внутри тихо.

Пока в производство поступил седан Mercedes-Benz C-Class, хотя на очереди – универсал и купе. Цены начинаются с отметки в 33 500 евро.























<b>Технические характеристики Mercedes-Benz C-Class</b>			
Тип кузова	седан		
Количество дверей/мест, шт.	4/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1395/1960	1445/2010	1550/2115
Длина/ширина/высота, мм	4686/1810/1442		
Колесная база, мм	2840		
Колея передняя/задняя, мм	1588/1570		
Клиренс (дорожный просвет), мм	120		
Объем багажника мин/макс, л	480		
Диаметр разворота, м	11,2		
<b>Двигатель</b>			
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1595	1994	2143
Тип	бензиновый, с туронаддувом		дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	156 при 5300	184 при 5500	170 при 3000
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	250 при 1200-4000	300 при 1200-4000	400 при 1400-2800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/48		Дт/48
<b>Трансмиссия</b>			
Тип привода	задний		
Коробка передач	6-ст. механическая, 7-ст. автоматическая		
<b>Ходовая</b>			
Передняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	9		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR		
Размер шин	205/60 R16		
<b>Эксплуатационные показатели</b>			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,2 (8,5)*	7,5 (7,3)	7,7 (7,4)
Максимальная скорость, км/ч	225 (223)	237 (235)	234 (233)
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	6,8 (7,4)	7,3 (7,2)	5,0 (5,5)
загородный цикл	4,7 (5,0)	4,7 (4,7)	3,7 (3,9)
смешанный цикл	5,5 (5,8)	5,7 (5,6)	4,2 (4,5)
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	33 500 - 38 700		
Первое техобслуживание, км	20 000		
Периодичность техобслуживания, км	20 000		

# Nissan X-Trail:

Марка Nissan пришла в сегмент компактных вседорожников в 2001 году с моделью X-Trail. Автомобиль в общем-то неплохо себя зарекомендовал и его развитие продолжилось. Тринадцать лет спустя в производство поступает третье поколение Nissan X-Trail, которое заметно преобразилось по сравнению с предшественниками.

## преобразился







Изменения видны сразу же, при первом же взгляде на новичка. Характерный угловатый дизайн ушел в прошлое, теперь во внешнем виде господствуют стремительные линии и плавные изогнутые формы. X-Trail стал очень похож на старшего брата Pathfinder и младшего Qashqai. Широкая радиаторная решетка дополнена V-образным хромированным молдингом. Стреловидные фары дополнены C-образными лампами дневного света, а за доплату вся оптика впервые может быть светодиодной. В бампере размещен широкий воздухозаборник. Мускулов прибавляют расширенные колесные арки, а короткие свесы делают профиль более подтянутым. Нижняя часть кузова по периметру прикрыта защитными пластиковыми накладками. На крыше появился спойлер, а по краям кузова сзади размещены треугольные фонари с прозрачными колпаками. Между ними – хромированная накладка.

Nissan X-Trail теперь использует платформу модели Qashqai. Длина

осталась на прежнем уровне (4643 мм), а вот колесная база при этом прибавила сразу 75 мм – до 2705 мм. Вседорожник стал немного шире (1820 мм) и ниже – 1695 мм. Капот теперь изготовлен из алюминиевых сплавов, а пятая дверь – из пластика, что позволило уменьшить массу базовой переднеприводной версии до 1500 кг. Коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,33. Стандартное оснащение включает 17-дюймовые легкосплавные диски, а в самой дорогой версии Tekna колеса – 19-дюймовые.

В салоне существенно улучшены материалы отделки. Стало больше черных лакированных накладок и вставок "под алюминий". Передняя панель напоминает по форме морские волны. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по седану Nissan Teana нового поколения. Циферблаты приборов получили оптитронную подсветку. Внутри спидометра находится указатель уровня топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры дви-

гателя. Между ними находится цветной экран бортового компьютера.

Сверху на центральной панели установлен сенсорный дисплей мультимедийной системы NissanConnect. В зависимости от модификации, его диагональ составляет 5 либо 7 дюймов. Благодаря ему здесь уменьшено количество клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля. Часть из них несколько мелковаты, что затрудняет привыкание к ним. Подсветка кнопок – ярко-красная.

Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Передние сиденья X-Trail разработаны совместно со специалистами NASA. Они уменьшают нагрузку на плечи и поясницу, способствуют улучшению кровообращения. Поэтому в дальних путешествиях усталость менее ощутима. За доплату доступен электрпривод регулировок. Высокая посадка способствует хорошей обзорности. Существенно увеличен в размерах бокс в переднем подлокотнике: теперь туда поместится нетбук или планшет.

На втором ряду стало больше места для ног, а салон – шире в районе плеч. К тому же, сиденья теперь оснащены горизонтальной регулировкой (они могут сдвигаться назад на 260 мм), регулируется и угол наклона их спинок. Отныне за доплату доступен и третий ряд сидений – таким образом, новый X-Trail еще и приходит на смену семиместному Qashqai +2. Места здесь вполне достаточно не только для детей, но и взрослых ростом ниже среднего. Однако объем багажника в этом случае небольшой – 135 л. В пятиместной конфигурации он возрастает до 550 л, а в двухместной – до 1982 л. Появился и небольшой отсек под полом.

Начальное оснащение включает электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционер, магнитолу с CD-плеером, связь Bluetooth, 6 подушек безопасности и систему стабилизации. Самая дорогая версия Tekna укомплектована весьма богато: добавлены система доступа без ключа, кожаный салон, двухзонный климат-контроль, подогрев сидений, камеры кругового обзора,

датчики освещения и дождя. Также в этом случае предусмотрены парковочный автопилот, технологии автоматического замедления, слежения за "слепыми" зонами, определения усталости водителя и соблюдения полосы движения. Среди опций есть панорамная крыша и электропривод пятой двери.

Поначалу на выбор будут предложены два двигателя. На нашем рынке наверняка останется бензиновая атмосферная "четверка" объемом 2,5 л, хорошо знакомая по модели предыдущего поколения. Как и ранее, она развивает 170 л. с. при 6000 об/мин. Мотор приходится раскручивать так, как он лучше проявляет себя на высоких оборотах, а пиковые 237 Н·м крутящего момента доступны при 4400 об/мин. При разгоне он несколько шумноват. Динамика несколько улучшена – 9,3 с до 100 км/ч и максимальные 193 км/ч. Расход топлива при этом уменьшен до 9,4 л/100 км в городском цикле и 7,3 л/100 км – в загородном. Позже линейку пополнит 1,6-литровый 160-сильный турбомотор.

Новый турбодизель объемом 1,6 л развивает 130 л. с. Его преимущество – приличные 320 Н·м крутящего момента. Столько же было у 2,0-литрового двигателя предшественника, но здесь эта тяга в распоряжении с более низких 1750 об/мин. Мотор работает достаточно тихо, да и вибрации не ощутимы. Разгон до 100 км/ч занимает 11 с, а максимальная скорость составляет 186 км/ч. В городе автомобиль расходует 6,2 л/100 км, а на трассе – 4,8 л/100 км.

Дизельная версия оснащена 6-ступенчатой механической трансмиссией, а бензиновая – бесступенчатым вариатором XTronic CVT. После доработки он стал работать лучше, хотя все равно порой слишком долго держит высокие обороты при разгоне.

Базовая версия – переднеприводная, а подключаемый полный привод предложен за доплату. X-Trail сохраняет неплохие всесезонные способности. Принудительно подключить заднюю ось, заблокировав муфту, можно на скорости до 40 км/ч. У всесезонника приличный клиренс (210 мм), предусмотрена и техноло-





гия помощи при крутом спуске Hill Descent Control.

Ходовая Nissan более ориентирована на комфортную езду. Мягкая подвеска плавно поглощает большинство неровностей. Интересно, что при этом автомобиль стал меньше крениться в поворотах – это заслуга пониженного центра тяжести. Кроме того, появилась новая система Active

Ride Control: она сканирует дорожное покрытие перед машиной, определяет выбоины и позволяет амортизаторам лучше с ними справиться. Рулевое управление с новым электроусилителем точное и наполняется тяжестью на больших скоростях, однако, его информативность не самая лучшая. С недостаточной поворачиваемостью теперь борется технология

Active Trace Control, имитирующая дифференциал повышенного трения. Улучшена и шумоизоляция салона, поэтому на больших скоростях внутри тише.

Nissan X-Trail уже начали продавать в США, там модель известна под названием Rogue. В Европе вседорожник появится с июля по цене от 26 500 евро.











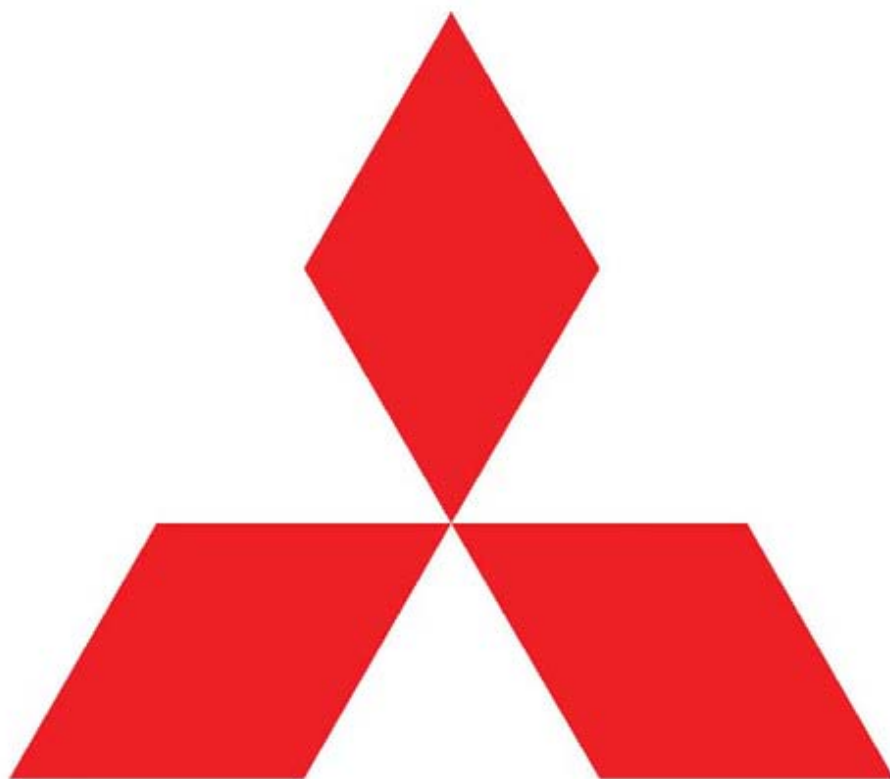






### Технические характеристики Nissan X-Trail

Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1537	1580
Длина/ширина/высота, мм	4643/1820/1695	
Колесная база, мм	2705	
Колея передняя/задняя, мм	1575/1575	
Клиренс (дорожный просвет), мм	210	
Объем багажника, л	135/1982	
Диаметр разворота, м	10,8	
<b>Двигатель</b>		
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	2488	1598
Тип	бензиновый	дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно	
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	170 при 6000	130 при 4000
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	237 при 4400	320 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/65	Дт/65
<b>Трансмиссия</b>		
Тип привода	подключаемый, полный	
Коробка передач	вариатор	6-ст. механическая
<b>Ходовая</b>		
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VDC, Advanced Hill Descent Control	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Размер шин	215/60 R17	
<b>Эксплуатационные показатели</b>		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,3	11,0
Максимальная скорость, км/ч	193	186
Расход топлива, л/100 км		
– городской цикл	9,4	6,2
– загородный цикл	7,3	4,8
– смешанный цикл	8,4	5,3
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	26 500 – 35 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	



**MITSUBISHI  
MOTORS**

**Mitsubishi: старейший  
автомобильный производитель Японии**



**Автомобильная промышленность в Японии весьма молода – большинство марок приступили к производству в 50–60-е годы на волне "экономического чуда". Впрочем, есть и компании с более длительной историей. Среди них – Mitsubishi Motors, давшая начало автопрому Страны Восходящего солнца.**

Концерн Mitsubishi – один из старейших предприятий в Японии, ведь появился он еще в 1870 году. Изначально сфера ее деятельности включала тяжелую промышленность и судостроение. Идея создать первый в стране моторизованный экипаж родилась в начале XX века у Кояты Ивасаки, племянника основателя Mitsubishi. Промышленный потенциал мощного концерна это позволял. Собрав команду инженеров, Ивасаки начал работу. За основу взяли итальянский Fiat Tipo 3. Под названием Mitsubishi Model A новичок дебютировал в 1917 году. Кузов роскошного седана собирали вручную из кипариса. Бензиновая рядная "четверка" объемом 2,8 л развивала 35 л. с. и позволяла развить 32 км/ч.

Однако Model A оказался слишком дорогим, и в небогатой Японии его мало кто мог себе позволить. Местная знать отдавала предпочтение импортной технике. Поэтому всего за



Mitsubishi Lancer Evolution V 1998 года



Mitsubishi 3000GT 1990 года



Mitsubishi ASX 2010 года



Mitsubishi Colt 1000 1963 года

Истребитель Mitsubishi A6M Zero





Хетчбэк Mitsubishi Colt 1100 1968 года



Универсал Mitsubishi Colt 1500 1965 года

четыре года изготовили только 22 машины.

Тем не менее, в Mitsubishi не отказались от идеи создания автомобилей. В 1932 году представили 38-местный автобус В46. А два года спустя увидел мир передовой концепт-кар РХ33. Он получил 6,7-литровый 70-сильный дизель с непосредственным впрыском топлива и постоянный полный привод. Но дальше четырех прототипов дело не пошло, так как у японского правительства были иные приоритеты. Компании пришлось переключиться на выпуск знаменитых истребителей А6М Zero. А вот дизельные двигатели нашли применение в грузовиках Mitsubishi.

По-настоящему заняться автомобильной техникой в Mitsubishi смогли после окончания Второй мировой войны. Уже в 1946 году, несмотря на разруху, удалось запустить в производство автобус В1 и оригинальный трехколесный пикап Mizushima с 740-кубовым 15-сильным мотором. Недорогое транспортное средство пришлось по душе японцам. С 1954 года началась лицензионная сборка американских Willys Jeep, а пять лет спустя появилась еще одна трехколесная модель – Mitsubishi Leo.

Грузовики же начали производить под отдельной маркой Mitsubishi Fuso.

В 1960 году представили компактный 500. Заднемоторный 3,1-метро-



Томми Мяккинен принес Mitsubishi четыре чемпионских титула в ралли



Серийный электромобиль Mitsubishi i MiEV 2010 года



Первый массовый Mitsubishi 500 1960 года



Первый автобус Mitsubishi В46 1932 года



вый седан с 500-кубовым двухтактным двигателем мощностью 21 л. с. стал первой массовой моделью Mitsubishi. Он неплохо проявил себя и в гонках – успешно выступил в Гран-при Макао.

Через год появился небольшой пикап Mitsubishi 360. Его цифровое обозначение указывало на рабочий объем двигателя. Он развивал 17 л. с. и позволял развить 80 км/ч и перевезти до 200 кг груза. Вскоре появилась версия с кузовом универсал, подготовили и седан, получивший название Minica. "Семейство" выпускали на протяжении семи лет, и их успех подтолкнул руководство Mitsubishi отказаться от трехколесной техники.

В 1962 году на смену Mitsubishi 500 пришел Colt 600. Он вырос до 3,4 м и получил 600-кубовый 25-сильный двигатель. А год спустя появилась модель среднего класса Colt 1000. Она была крупнее и переднемоторная, а 1,0-литровую 51-сильную "четверку" можно было дополнить полуавтоматической трансмиссией.

Вскоре появились и более дорогие Mitsubishi: так в 1964 году показали



Первый Mitsubishi Model A 1917 года



Mitsubishi Space Wagon 1983 года



Mitsubishi Space Runner 1991 года



Mitsubishi\Mitsubishi PX33 1937 года





Mitsubishi Pajero, 1982 год



Mitsubishi Pajero Evolution –семикратный победитель ралли Париж–Дакар

представительский седан Debonair. Его оснастили 2,0-литровым шестицилиндровым двигателем мощностью 105 л. с. и 3-ступенчатым "автоматом". Автомобиль получился настолько удачным, что находился в производстве вплоть до 1986 года.

Тем временем продолжалось развитие Mitsubishi Colt, представленного двумя разными моделями. Более доступными считались хетчбэки Colt 800 и 1100, тогда как седаны и универсалы Colt 1200 и 1500 были крупнее и дороже. Позже на смену последним пришел Mitsubishi Galant. Он отличался современным граненым дизайном и получил новые двигатели объемом 1,4 и 1,6 л. Galant вышел на мировой рынок: договор о партнерстве с Chrysler позволил продавать его в США под названием Dodge Colt. Появилось и купе Galant GTO с 1,6-литровым 125-сильным мотором.

С 1970 года автомобильное подразделение Mitsubishi Motor получило независимость от материнского концерна. В 1973 году увидел мир Mitsubishi Lancer, который позиционировали классом ниже, чем Galant, хотя получил те же двигатели. Его начали продавать в Северной Америке и Австралии. Lancer принес первые успехи в ралли – в 1974 и 1976 годах выигрывал сложную гонку "Сафари". В 1978 году Colt и Lancer стали родс-



Mitsubishi Pajero 2011 года



Mitsubishi Mizushima, 1947 год



Mitsubishi Outlander 2003 года



Mitsubishi Minica, 1962 год



Mitsubishi Leo 1954 года



твенными моделями: первый предлагали как хэтчбэк, второй – как седан или универсал.

В 80-х годах линейка марки была существенно расширена: появились пикап L200, мини-вэны Delica и Space Wagon, вседорожник Pajero. Последний оказался очень популярным, ведь сочетал хорошие качества на бездорожье с комфортом. Например, он стал первым японским автомобилем с гидроусилителем руля и турбодизелем. Можно было выбрать и 3,0-литровый V6. В 1985 году Mitsubishi Pajero продемонстрировал свои способности, победив в знаменитом ралли "Париж-Дакар".

Новомодным на то время турбонаддувом начали оснащать и бензиновые двигатели. В частности, в 1982 году увидел мир Mitsubishi Colt Starion. Его 2,0-литровый 170-сильный турбомотор давал возможность достичь 210 км/ч и разогнаться до 100 км/ч за 8,3 с.

Компания нарастила производство и открыла новые предприятия. Автомобили начали собирать в Австралии, Голландии, США, Таиланде, Филиппинах и ЮАР. Даже в социалистическом Китае наладили сборку японских автомобилей. Концерн Chrysler тем временем приобрел 20% акций Mitsubishi.

С начала 90-х годов модельный ряд дополнили представительский седан



Mitsubishi Lancer Evolution X 2008 года



Mitsubishi Lancer 1973 года



Mitsubishi Lancer 1600 – двукратный победитель ралли Сафари



Mitsubishi\Mitsubishi L200 1978 года



Mitsubishi Galant 1969 года



Mitsubishi Eclipse 1989 года



Mitsubishi Galant GTO, 1970 год

Diamante, компактные мини-вэн Space Runner и купе Eclipse, появились очередные поколения Colt, Lancer, Galant и Pajero. Выделялось спортивное купе 3000 GT. Автомобиль с клиновидным дизайном получил 3,0-литровый 280-сильный V6 с турбонаддувом, позволявший разогнаться до 100 км/ч за 5,8 с и развивать 250 км/ч. Его оснастили полным приводом и управляемыми задними колесами.

В это время японская марка добилась наибольших успехов. Легендарный финский гонщик Томми Мякинен за рулем Mitsubishi Lancer Evolution четырежды (в 1996-1999 годах) выигрывал чемпионат мира по ралли WRC. Мелкими сериями начали выпускать и серийный вариант Lancer Evolution с 2,0-литровым 280-сильным турбомотором и полным приводом. А с 2001 по 2007 год Mitsubishi Pajero Evolution не было равных в ралли "Париж-Дакар", причем впервые этот сложный и изнурительный марафон выиграла женщина – Юта Кляйншмидт.

В Mitsubishi сделали ставку на современные технологии. В частности, с 1996 года массово используются двигатели с непосредственным впрыском топлива GDI. Появилась и система



Mitsubishi Colt Starion Turbo 1982 года.



Mitsubishi Colt 600 1962 года



Mitsubishi Diamante 1990 года



полного привода SuperSelect 4WD, позволившая подключать переднюю ось во время движения.

В начале нового тысячелетия у Mitsubishi появился новый партнер – концерн PSA Peugeot-Citroen. С 2009 года в линейке марки присутствует электромобиль i-MiEV с 63-сильным двигателем, способный проехать до 100 км без подзарядки. Вместе с тем, продолжается развитие Pajero и Lancer, пользуется спросом L200, появились компактные вседорожники ASX и Outlander. Последний, кстати, доступен с гибридной силовой установкой, которую, по слухам, может получить и будущий Lancer Evolution. Mitsubishi остается одним из крупнейших японских автопроизводителей и продолжает развиваться.



Mitsubishi Delica 1986 года



Mitsubishi Galant GTO, 1970 год



Mitsubishi Debonair 1964 года

**www.afp.com.ua**

Прием объявлений  
(**бесплатно**) на сайте

**АВТО**  
*свето*  
**ПРОДАЖА**

Каталог для тех, кто покупает  
или продает автомобиль

**Всеукраинская газета**



**ПРИЕМ ОБЪЯВЛЕНИЙ**  
на сайте [www.autosale.kiev.ua](http://www.autosale.kiev.ua)



# COSMOLADY

Ж У Р Н А

Е Н Ц И Н

#6 | июль | 2014 |

ТЕМА  
НОМЕРА  
**АХ ЛЕТО!**

ИНТЕРВЬЮ  
**ЗЛАТА  
ОГНЕВИЧ  
ДЖОН  
ЛЕДЖЕНД**

**СТРОИМ  
ПЛАНЫ!**

**ТЕНДЕНЦИИ  
СЕЗОНА**

**БЬЮТИ-ГИД**

**ПРАВИЛА ДЕНЕГ**

**О ПРОФЕССИИ  
ИЗ ПЕРВЫХ УСТ**

**БИЗНЕС-КЛАСС**

**А ТАКЖЕ  
ЛЮБИМЫЕ  
ЖЕНЩИНЫ  
КЛОДА ЛЕЛУША**

**МАДАМ МЭР  
АНН ИДАЛЬГО**

**ЗВЁЗДНЫЙ  
БАШМАЧНИК  
САЛЬВАТОРЕ  
ФЕРРАГАМО**

**ЛИКА СПИВАКОВСКАЯ**

# БИЗНЕС

# КАК ИСКУССТВО!



ЗАПИТУЙТЕ У МІСЦЯХ  
РОЗПОВСЮДЖЕННЯ ПРЕСИ