

Тест-Драйв

Декабрь 2014



Автосалон в
Лос-Анджелесе-2014

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

COSMOLADY

Ж У Р Н

Ж Е Н Щ И Н

112 | January | 2014 |
11 | 11 pages

ТЕМА
НОМЕРА
**ВОЛШЕБСТВО
ЗИМНИХ
ПРАЗДНИКОВ**

ГАСТРОНОМИЯ
НОВОГО ГОДА
МАГИЯ ЖЕЛАНИЙ

МОДА
ALESSANDRA RICCI
СОВРЕМЕННАЯ
ИНТЕРПРЕТАЦИЯ
КЛАССИКИ

ЮВЕЛИРНОЕ
ИСКУССТВО
ОТ MISIS

АКТУАЛЬНАЯ
ПРОЗРАЧНОСТЬ

А ТАКЖЕ
ВСЕГДА ПЕРВАЯ
КЭТИ ПЕРРИ

СПЕЦПРОЕКТ
ИТОГИ
И ПЕРСПЕКТИВЫ

БИЗНЕС
ЗОЛОТОЕ ВРЕМЯ
НОВОГОДНЕЙ
ИНДУСТРИИ

ФИТНЕС
БЫТЬ В ФОРМЕ

ЗДОРОВЬЕ
ЕГО
ВЕЛИЧЕСТВО
ЛАЗЕР

ИНТЕРВЬЮ
КОСМОС
АНДРЕЯ КИШЕ



Алла Зиневиц
КРАСОТА – ЭТО
НАПОЛНЕНИЕ ДУШИ

**ЗАПИТУЙТЕ У МІСЦЯХ
РОЗПОВСЮДЖЕННЯ ПРЕСИ**

Декабрь 2014

«Тест-Драйв» автомобильный журнал

Над номером работали:

Бобженко Андрей

Брызгунов Тарас

Горбылев Алексей

Каратаев Вячеслав

Коваль Инна

Косоголов Александр

Олейник 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 Лос-Анджелесе-2014:**
бенефис мощных автомобилей

20

**Премьера
Ferrari Pininfarina Sergio:**
дань давней дружбе

26

**Премьера
Ford Everest:**
настоящий вседорожник

32

**Премьера
Nissan Kicks:**
предвестник нового вседорожника

36

**Премьера
Renault Duster Oroch:**
пикап для любителей кайтсерфинга

42

**Премьера
BMW X5 M:**
новый флагман в линейке

48

**Премьера
Mercedes-Benz G-Code:**
предтеча нового вседорожника

54

**Премьера
Mercedes-Benz Future Truck 2025:**
грузовик будущего

60

**Премьера
Toyota Urban Utility:**
функциональность – превыше всего

64

**Премьера
Fiat Doblo:**
обновление

70

**Премьера
Volkswagen Tristar:**
готов к бездорожью

76

**Дебютант
BMW X6:**
вседорожное купе

84

**Дебютант
Nissan 370Z Nismo:**
маленькая ракета

94

**Дебютант
Opel Corsa:**
дубль пятый

104

**Дебютант
Skoda Fabia:**
консервативный подход

138

**Страницы истории
Итальянская земля дала нам
не одну известную автомобильную**

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 Лос-Анджелесе-2014: бенефис мощных автомобилей



LOS ANGELES AUTO SHOW

США по праву считаются одним из лидеров мировой автомобильной промышленности, поэтому неудивительно, что на территории этой страны проходят сразу несколько масштабных автошоу. Один из них – осенний Лос-Анджелесский автосалон. Проводят его с 1907 года, и за это время он несколько раз менял даты своего проведения. В частности, долгое время выставка проходила в январе. Сейчас же она открыла двери с 18 по 30 ноября.

Нынешнее автошоу оказалось весьма богатым на новинки. Павильоны общей площадью 71 тыс. кв. км приняли свыше 60 мировых и североамериканских премьер. Традиционно все новинки представили в первые дни проведения автосалона, отведенные для прессы и специалистов отрасли. Конечно, большинство дебютантов представляли американских производителей. Интересно, что в этом году бал правили мощные и скоростные автомобили, а также роскошные модели. Подобные новинки подготовили Audi, BMW, Cadillac, Ford, Mercedes-Benz, Porsche. Модные в наши времена гибриды и электромобили в Лос-Анджелесе уступили им пальму первенства.

Конечно, помимо громких презентаций в Калифорнии были и другие интересные события. В частности, провели сразу несколько конференций, подготовили эко-павильон и организовали традиционный конкурс работ молодых стилистов. Всего Лос-Анджелесский автосалон посетили почти 900 тыс. человек.

Acura

В Лос-Анджелесе представлен обновленный седан Acura ILX. Его можно отличить по новому V-образному бамперу и измененной решетке радиатора. Кроме того, теперь за доплату предложены светодиодные фары и аэродинамический обвес. Во внутренней отделке стало больше серебристых вставок, можно заказать и спортивные сиденья. На центральной панели заметны новые клавиши. Список опций также дополнили системы автоматического замедления, соблюдения полосы движения и мониторинга "слепых" зон. От гибридной версии и 2,0-литрового мотора решили отказаться и оставили только 2,4-литровую 201-сильную "четверку". В паре с ней работает новая 8-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Начальная версия стоит 27 тыс. долларов.



Acura ILX



Audi

Audi Prologue предваряет появление нового туристического купе A9. Автомобиль длиной 5,1 м и весом 1980 кг привлекает стремительным дизайном с длинным капотом, высокой оконной линией и аркообразной формой крыши. Широкая решетка радиатора сочетается со стреловидными светодиодными фарами. В раздутых колесных арках видны 22-дюймовые колесные диски. Фонари растянуты на всю ширину кузова. Во внутренней отделке сочетаются кожа и алюминий. Показания приборов выведены на монитор, еще один экран заменяет клавиши на центральной панели. Отдельный дисплей предусмотрен для переднего пассажира. Внутри установлены четыре отдельных кресла, разделенных высоким трансмиссионным тоннелем. Бензиновый 4,0-литровый V8 с двумя турбинами развивает 605 л. с. и обладает максимальным крутящим моментом в 750 Нм. Разгон до 100 км/ч занимает 3,7 с, а средний расход топлива – 8,6 л/100 км. Audi Prologue получил полный привод и поворачиваемые задние колеса, также предусмотрены активная подвеска и карбоново-керамические тормозные диски.

Audi A7 Sportback предстал в исполнении h-tron с водородными топливными ячейками. Они вырабатывают электричество для двух моторов общей мощностью 228 л. с. Автомобиль способен проехать 50 км на электротяге, а запаса водорода хватит еще на 500 км. Разгон до 100 км/ч занимает 7,9 с, а максимальная скорость – 180 км/ч.

Финальной версией Audi R8 перед появлением купе нового поколения стал Competition. Мощность его 5,2-литрового V10 подняли до 570 л. с., что позволяет разогнаться до 100 км/ч за 3,2 с и достигать 320 км/ч. Отличить автомобиль можно по карбоновому обвесу и антикрылу. Всего выпускают 60 Audi R8 Competition по цене в 180 тыс. евро.



Audi Prologue



Audi Prologue



Audi A7 h-tron



Bentley Grand Convertible

Bentley

Британцы привезли в Лос-Анджелес предсерийный вариант нового роскошного кабриолета Bentley Grand Convertible. Новинка построена на платформе седана Mulsanne, что сразу заметно при взгляде на нее в анфас. Широкая хроми-

рованная решетка радиатора сочетается с круглыми фарами. У автомобиля также эксклюзивная двухцветная окраска. На отделку салона ушло 14 коровьих шкур, также использованы дерево и алюминий. Рулевое колесо и передняя панель также знакомы по Mulsanne. Под капо-

том установлен 6,75-литровый бензиновый V8 с двумя турбинами. Он развивает 530 л. с. и обладает максимальным крутящим моментом в 1100 Н·м, а в паре с ним работает 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия.



Bentley Grand Convertible

BMW

Главными новинками на стенде BMW стали новые X5 M и X6 M. Заряженные внедорожники второго поколения получили доработанный 4,4-литровый V8 с двойным турбонаддувом. Его мощность выросла до 575 л. с., а максимальные 750 Н·м крутящего момента достигаются при 2200 об/мин. С 8-ступенчатой автоматической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 4,2 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. При этом внедорожник стал на 20% экономичнее – расходует 11,1 л/100 км в смешанном цикле. У автомобилей установлены новые пружины подвески, а также адаптивные амортизаторы и активные стабилизаторы поперечной устойчивости. Заменены и тормозные диски. Отличить автомобили можно по аэродинамическому обвесу, увеличенному переднему воздухозаборнику и "жабрам" в боковинах. Также заметны новый спойлер на крыше и 20-дюймовые колесные диски. В салоне установлены спортивные сиденья и рулевое колесо, а также новые приборы. Стоимость X5 M – 100 тыс. долларов, а X6 M – 103 тысячи.



BMW X5M



BMW X5M



8

BMW X6M

Cadillac

В Cadillac подготовили заряженный ATS-V. Седан и купе оснастили 3,6-литровым турбированным V6, развивающим 455 л. с. и обладающим максимальным крутящим моментом в 600 Н·м. Разгон до 100 км/ч занимает 3,9 с, а максимальная скорость – 300 км/ч. На выбор предложены 6-ступенчатая механическая или 8-ступенчатая автоматическая трансмиссии, а позже появится и полноприводной вариант. Рулевое управление и подвеска ATS-V Coupe усовершенствованы, предусмотрены электронный задний дифференциал и адаптивные амортизаторы. Узнать ATS-V можно по аэродинамическому обвесу, дополнительному воздухозаборнику на капоте, 18-дюймовым колесным дискам и заднему спойлеру. Улучшенная аэродинамика обеспечивает 45 кг прижимной силы на скорости 45 км/ч. В салоне установлены спортивные кресла Recaro с электроприводом и рулевое колесо. Cadillac ATS-V поступит в производство весной, а его цена составит около 55 тыс. долларов.

Рядом с серийным Cadillac ATS-V на стенде расположилась его 600-сильная гоночная версия. Она с 2015 года будет выступать в чемпионате GT.



Cadillac ATS-V



Cadillac ATS-V Coupe



Cadillac ATS-V Coupe



Cadillac ATS-V Coupe



Cadillac CTS-V.R

Chevrolet

Каждый год в Лос-Анджелесе проходит конкурс работ молодых дизайнеров. На этот раз победили стилисты Chevrolet с оригинальным концепт-каром Chaparral 2X. Назван он в честь гоночных спортпрототипов 60-х годов, на которых впервые применили антикрылья. Это одноместный болид с необычным дизайном. Его кузов напоминает пулю, к которой прикреплены колеса. Аэродинамика Chaparral 2X – активная и сенсорная, то есть водитель может изменять положение антикрыла легким движением руки. Интересно, что он не сидит, а лежит в автомобиле. Двигатель также оригинальный – 900-сильный лазер, который питают литий-ионные батареи. Он способен разогнаться до 100 км/ч за 1,5 с и развить 385 км/ч.

В Chevrolet также немного приоткрыли завесу тайны вокруг нового Volt. Сам автомобиль не представили, но показали дизайн его передней части.



Chevrolet Volt



Chevrolet Chaparral 2X



Chrysler 300

Chrysler

Седан Chrysler 300 претерпел обновление. От прошлогодней модели он отличается, прежде всего, широкой решеткой радиатора. Также заметны новые узкие фары и измененный бампер, а сзади иные фонари. В салоне на приборной панели появился цветной экран бортового компьютера, а на центральной консоли установлен новый сенсорный дисплей с диагональю 8,4 дюйма. Список опций пополнил беспроводной Интернет. Мощность начального 3,6-литрового V6 увеличена до 304 л. с., доступен и 5,7-литровый 363-сильный V8. Все версии теперь оснащены 8-ступенчатой автоматической трансмиссией, а среди опций есть полный привод. Также доработаны подвеска и электроусилитель руля. Цены начинаются с отметки в 32 тыс. долларов.



Chrysler 300



Chrysler 300

Ford

Династию знаменитых Ford Mustang от Shelby продолжает новый GT350, названный в честь модели 1965 года. Главная изюминка купе – полностью новый 5,2-литровый V8 развивающий около 500 л. с. и обладающий максимальным крутящим моментом в 540 Н·м. Автомобиль оснащают только 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач, также предусмотрен и дифференциал повышенного трения. Он получил новые пружины подвески, адаптивные амортизаторы и увеличенные тормозные диски. Карбоновые распорки помогли увеличить жесткость кузова на 28%. Shelby GT350 отличается от стандартной модели увеличенным воздухозаборником в бампере, выпуклым капотом из алюминиевых сплавов и аэродинамическим обвесом. Также установлены 19-дюймовые легкосплавные диски и заостренный спойлер, а из заднего бампера выглядывают четыре выхлопных трубы. В салоне появились спортивные кресла Recaro и рулевое колесо с плоским ободом снизу, а в отделке наряду с кожей присутствует алькантара. Комплектацию пополнила система настройки шасси. Ford Mustang Shelby GT350 поступит в продажу со следующего лета по цене примерно в 50 тыс. долларов.

Ford Explorer претерпел модернизацию. Узнать вседорожник можно по обновленным фарам и бамперам, свежей хромированной решетке радиатора. В салоне заметны новые переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля. Список опций пополнили парковочный автопилот, 500-ваттная аудиосистема и электропривод пятой двери с сенсорным открытием. В линейке двигателей появилась 2,3-литровая турбированная "четверка" мощностью 270 л. с. Кроме того, немного перенастроена и подвеска Explorer. Цена базовой версии – 30 тыс. долларов.



Ford Explorer



Ford Mustang Shelby GT350

Lexus

Вскоре в линейке Lexus появится новый кабриолет RC, а предваряет его концепт-кар LF-C2. Как и купе RC, он привлекает огромной веретенообразной решеткой радиатора, стреловидными светодиодными фарами и узкими ходовыми огнями. За спинками сидений размещены обтекатели, прячущие дуги безопасности. В расширенных колесных арках – 20-дюймовые полированные диски. Автомобиль также получил аэродинамический обвес и заостренный задний спойлер. Крупные фонари растянуты на крылья. Салон декорирован кожей и алюминием, а в нем установлены четыре сиденья. Показания приборов выведены на дисплей, еще один экран заменяет клавиши на центральной консоли, а третий монитор предназначен для мультимедийной системы. Кабриолет оснащен 5,0-литровым V8 мощностью 475 л. с. и 8-ступенчатой автоматической трансмиссией. Серийный Lexus RC Cabriolet появится в 2015 году.



Lexus LF-C2



Lexus LF-C2



Lexus LF-C2

Mazda

Вскоре модельный ряд Mazda пополнит компактный вседорожник CX-3, а в Лос-Анджелесе показали его предсерийный вариант. Автомобиль длиной 4275 мм и с колесной базой в 2570 мм выглядит стремительно благодаря длинному капоту, клиновидной оконной линии и ниспадающему силуэту крыши. Широкая решетка радиатора напоминает улыбку, а с ней сочетаются раскосые фары. Заднее стекло прикрыто спойлером, а по краям кузова установлены узкие фонари. В салоне тахометр на приборной панели окружен по бокам двумя дисплеями. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло, а к центральной панели прикреплен 7-дюймовый сенсорный дисплей. Поначалу на выбор предложат 2,0-литровую бензиновую "четверку" мощностью 165 л. с. или 1,5-литровый 105-сильный турбодизель. Полный привод доступен за доплату. Mazda CX-3 начнут выпускать с лета 2015 года, а его начальная стоимость составит около 20 тыс. евро.

Кроме того, Mazda 6 и CX-5 претерпели обновление. Их можно узнать по новой оптике и решетке радиатора. В салоне заменены переключатели на центральной панели. Стандартное оснащение включает электромеханический стояночный тормоз, а список опций дополнили светодиодные фары. Mazda 6 теперь доступен и с полным приводом.



Mazda 6



Mazda CX3



Mazda CX3



Mazda CX-5

Mercedes-Benz

Maybach – теперь не отдельная марка, а название самого роскошного Mercedes-Benz S-Class. Седан стал на 200 мм длиннее и так удлинённого S600 L, то есть вырос до 5453 мм при колесной базе в 3365 мм. Он получил новые задние сиденья с электроприводом, подогревом, вентиляцией, функцией массажа и выдвижными подставками под ноги. В отделке использованы эксклюзивные кожа и дерево. Maybach поначалу будет доступен только с самыми мощными двигателями: 4,7-литровым 455-сильным V8 и 6,0-литровым 530-сильным V12, хотя позже не исключено появление и 630-сильного S65 AMG. Стоимость Mercedes-Benz S600 Maybach превышает 250 тыс. евро.



Mercedes-Benz G-Code
2014, передняя диагональ



Mercedes-Maybach S600



Porsche 911 GTS

Porsche

В Porsche подготовили две новых модификации своих моделей с одинаковым названием GTS. У 911 Carrera GTS – доработанная 3,8-литровая "шестерка" мощностью 430 л. с., позволяющая разогнаться до 100 км/ч за 4 с и развить 306 км/ч. Автомобиль доступен как с задним, так и с полным приводом. Внешние изменения включают тонированные

фары, новый передний бампер и расширенные задние крылья. В салоне появились спортивные кресла. Стоимость 911 Carrera GTS – от 117 500 евро.

Обновленный Porsche Cayenne GTS оснащен новым 3,6-литровым V6 с двумя турбинами. Он мощнее старого V8 – 440 л. с., а его крутящий момент вырос до 600 Н·м. Разгон до 100 км/ч занимает 5,2 с, а максимальная скорость состав-

ляет 262 км/ч. Кроме того, расход топлива уменьшен до 9,8 л/100 км в смешанном цикле. Cayenne GTS получил увеличенную решетку радиатора, новые аэродинамический обвес и задний спойлер, 20-дюймовые легкосплавные диски. Стоимость вседорожника – 98 тыс. евро.



Porsche Cayenne GTS



Porsche Cayenne GTS

Toyota

Две гибридные модели Toyota Prius C и Prius V претерпели обновление. Отличить их можно по измененным фарам, бамперам и решетке радиатора. В салоне улучшены материалы отделки и усилена шумоизоляция. Prius V также получил новые опции – электропривод водительского сиденья и новый 6,1-дюймовый дисплей мультимедийной системы. У Prius C 1,5-литровая бензиновая "четверка" и электромотор развивают вместе 99 л. с., а мощность силовой установки Prius V – 136 л. с.



Toyota Prius C



Toyota Prius C



Toyota Prius V



Toyota Prius V

Volkswagen

К "горячему" хэтчбэку Volkswagen Golf R присоединился универсал Variant. Он также оснащен 2,0-литровой "четверкой" с турбонаддувом, выдающей 300 л. с. и обладающей крутящим моментом в 380 Н·м. С 6-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями разгон до 100 км/ч занимает 5,1 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Средний расход топлива при этом составляет 7,0 л/100 км. Golf R Variant получил полный привод, а за доплату доступны адаптивные амортизаторы и технология настройки шасси. У него более жесткая подвеска и острое рулевое управление. Узнать универсал можно по увеличенному переднему воздухозаборнику, аэродинамическому обвесу, спойлеру на крыше и 18-дюймовым колесным дискам. В салоне установлены спортивные кресла и рулевое колесо с плоским ободом снизу. При этом автомобиль остается практичным и сохраняет 605-литровый багажник. Стоимость Volkswagen Golf R Variant – 40 тыс. евро.

Еще один универсал Golf – концептуальный HyMotion. Его водородные топливные ячейки вырабатывают электричество для 134-сильного двигателя. Запаса топлива хватит, чтобы проехать 500 км. Разгон до 100 км/ч занимает 10 с.



Volkswagen Golf SportWagen HyMotion



Volkswagen Golf R VariantSkoda VisionC



Volvo

Линейку Volvo V60 пополнил универсал повышенной проходимости Cross Country. Его дорожный просвет увеличен на 65 мм (до 200 мм), также предусмотрены 18-дюймовые колесные диски и пластиковый вседорожный обвес. Начальное оснащение включает кожаный салон и спортивные сиденья. Поначалу предложат версии с 2,5-литровым бензиновым турбомотором мощностью 250 л. с. и 2,4-литровым 180-сильным турбодизелем. Обе они полноприводные и оснащены системой помощи на крутом спуске. Позже появятся варианты с 1,6-литровыми двигателями с турбонаддувом и передним приводом. Базовая версия в США стоит 41 тыс. долларов.



Volvo V60 Cross Country



Ferrari Pininfarina

дань давней дружбе



История сотрудничества Ferrari и Pininfarina – долгая и успешная. В Маранелло получали кузова именно этого ателье. Подчеркнув это, Феррари (он ушел из жизни в 2012 году) был призван концепт-каром, который стал основой для ограниченной серии. Сейчас подобные эксклюзивные Ferrari

ina Sergio:



шная. Началась она в 1952 году, а с конца 50-х годов подавляющее большинство "жеребцов" из
уть столь давнюю дружбу, а также увековечить вклад в это партнерство Серджио Пининфарины
ар Ferrari Pininfarina Sergio. Новинка пришлась по душе публике, а потому будет выпущена
ри популярны – ранее увидели мир редкие P540 Superfast Aperta, F12 TRS и F60 America.





Ferrari Pininfarina Sergio построен на платформе модели 458 Italia. Он достигает 4550 мм в длину при ширине в 1940 мм и высоте в 1140 мм. В конструкции широко использовано углеволокно, поэтому масса кабриолета уменьшена на 150 кг и составляет всего 1280 кг. А коэффициент лобового сопротивления снижен на 5% по сравнению с обычным Ferrari 458.

Внешне автомобиль радикально отличается от своего донора. Стилисты Pininfarina потрудились на славу и создали стремительный стреловидный кабриолет с заостренным "носом". Узкие светодиодные фары сочетаются с огромным передним спойлером. Лобового стекла фактически нет - его заменяет небольшой козырек. Интересно, что аэродинамика проработана таким образом, что поток встречного воздуха не дует водителю и пассажиру в лицо, а проходит над их

головами. Двери поднимаются вверх, а за спинками сидений размещена дуга безопасности. В боковинах заметны вентиляционные отверстия. Легкосплавные 21-дюймовые диски выполнены в старинном стиле. Крышка капота по дизайну напоминает соты. Сзади между круглыми фонарями размещен заостренный спойлер, а по центру бампера находятся строгие выхлопные трубы.

Салон Pininfarina Sergio декорирован кожей и карбоном, также присутствуют вставки из металла. На multifunctionальное рулевое колесо, среди прочего, вынесены клавиши управления светом фар, указателями поворотов, стеклоочистителями и переключатель настроек шасси. Центральное место на приборной панели занимает желтый тахометр, а по его бокам - два цветных дисплея. Водителю и пассажиру предусмотрены спортив-

ные ковшеобразные кресла с интегрированными подголовниками. Осталось место и для небольшого 110-литрового багажника.

Бензиновый 4,5-литровый V8 развивает 570 л. с. при 9000 об/мин, а его максимальный крутящий момент - 540 Ном при 6000 об/мин. С 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями разгон до 100 км/ч занимает около 3,4 с, а максимальная скорость превышает 320 км/ч. Оснащение включает электронный дифференциал E-Diff, многоуровневую антипробуксовочную систему F1-Trac, адаптивные амортизаторы и карбоново-керамические тормоза.

Всего выпускают только шесть Ferrari Pininfarina Sergio. Причем все они уже нашли владельцев. Стоимость такого шедевра составит по разным оценкам от 1,5 до 3 млн. евро.





Ford Everest:

настоящий вседорожник



В наши дни не так уж и много производителей выпускает полноценные рамные вседорожники. Еще лет 15 назад подобные автомобили пользовались неплохой популярностью, но в последние годы они постепенно уступают моделям с несущим кузовом – более экономичным и с лучшей управляемостью. Впрочем, это не значит, что от развития бескомпромиссных вседорожников отказались. В Ford, например, подготовили Everest третьего поколения. Но если предыдущие модели были рассчитаны на рынки Азии и Австралии, то новичок будет представлен в гораздо большем количестве стран.

Ford Everest построен на платформе пикапа Ranger, и в его основе лежит мощная стальная рама. Длина вседорожника превышает 5 м, а масса – свыше двух тонн. У него мускулистый дизайн с выраженным двухобъемным профилем и высоким массивным капотом. Широкая хромированная решетка радиатора сочетается с крупными фарами, дополненными светодиодными ходовыми огнями. В бампере находится широкий воздухозаборник, а днище прикрыто металлическими пластинами. Колесные арки расширены, а в боковинах заметны вентиляционные отверстия. На крыше установлен спойлер, а фонари соединены серебристой накладкой. В качестве опции предложены 20-дюймовые полированные колесные диски.

В салоне преобладает строгий стиль. В более дорогих версиях в отделке сочетаются кожа и вставки "под алюминий". На приборной панели циферблат спидометра сочетается с двумя цветными экранами. Широкую центральную консоль венчает 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы SYNC 2. Внутри

– около 30 различных отсеков для мелкой поклажи общим объемом 48 л. На трех рядах сидений поместятся семь человек, а если сложить задние кресла, то получится 2010-литровый багажный отсек.

В списке стандартного и дополнительного оборудования – двухзонный климат-контроль, электропривод передних сидений, подогрев и вентиляция кресел первого и второго ряда, парковочный автопилот, аудиосистема с 10 динамиками. У всех Everest – 7 подушек безопасности, а за доплату доступны адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления, технологии слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения.

Единственный бензиновый двигатель – 2,0-литровая турбированная "четверка" EcoBoost мощностью 240 л. с. Также предложены турбодизели объемом 2,2 л (150 л. с.) и 3,2 л (200 л. с.). Все версии способны буксировать прицеп весом до трех тонн. На выбор предложены 6-ступенчатые механическая или автоматическая трансмиссия.

Everest неплохо подготовлен к бездорожью. В его арсенале – постоянный полный привод с блокировками межосевого и заднего межколесного дифференциалов. Также предусмотрены система помощи на крутом спуске и технология Terrain Management System с режимами для езды по гравию, снегу, песку и траве. Дорожный просвет составляет 225 мм, угол въезда – 29°, а угол съезда – 25°. Вседорожник способен преодолевать броды глубиной до 80 см. Также автомобиль получил электроусилитель руля. Передняя подвеска – независимая, типа McPherson, а вот сзади – зависимый неразрезной мост.

Ford Everest будут выпускать на предприятиях в Таиланде и Китае. Его начальная стоимость составит около 35 тыс. долларов.









Технические характеристики Ford Everest	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/7
Колесная база, мм	3226
Клиренс (дорожный просвет), мм	225
Объем багажника, л	2010
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	3198
Тип	дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 5
Количество клапанов/распредвалов, шт.	20/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	200 при 3000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	470 при 1500-2750
Топливо/емкость бака, л	Дт/80
Трансмиссия	
Тип привода	постоянный полный
Коробка передач	6-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	зависимая, рессорная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESP, HDC
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	265/50 R20
Эксплуатационные показатели	
Максимальная скорость, км/ч	175
Стоимость автомобиля, долларов	35 000 – 50 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Nissan Kicks:

предвестник нового вседорожника



В модельном ряду Nissan вскоре должен появиться новый вседорожник. Сначала в преддверии его был показан концепт-кар Extrem, а теперь представлен еще один прототип – Nissan Kicks, разработанный стилистами из Сан-Диего и Рио-де-Жанейро.

Своим стремительным силуэтом с высокой оконной линией и раздутыми крыльями Kicks очень напоминает Nissan Juke. Трапециевидная решетка радиатора сочетается с раскосыми светодиодными фарами. Воздухозаборник в бампере напоминает улыбку. На порогах заметны серебристые накладки, а вместо зеркал заднего вида установлены камеры. Яркая оранжевая крыша контрастирует с серым окрасом кузова, а на ней предусмотрены рейлинги для багажника. Под стать ей и вставки в колесных дисках. Боковины украшены клиновидными штампованными линиями, а задние стойки – треугольные. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером и

украшена молдингом, а по краям кузова высоко посажены стреловидные фонари. Прямоугольные фонари интегрированы в бампер. Бамперы, пороги кузова и колесные арки прикрыты защитным пластиковым обвесом, который внешне напоминает карбон.

Nissan Kicks достигает 4300 мм в длину при ширине 1800 мм, высоте 1600 мм и колесной базе в 2620 мм. Легкосплавные 19-дюймовые диски "обуты" в высокопрофильные покрышки. Детали салона не разглашаются, но известно, что он четырехместный.

Двигатель позаимствован у Juke. Это 1,6-литровая бензиновая "четвер-

ка" с турбонаддувом, развивающая 190 л. с. Полный привод дополнен электронным задним дифференциалом повышенного трения.

Nissan Kicks представлен на автосалоне в Сан-Паоло, а серийную модель стоит ожидать в течении ближайших двух лет.







Renault Duster Oroch: пикап для любителей кайтсерфинга

Renault Duster неплохо зарекомендовал себя в бюджетном сегменте – уже продано свыше миллиона этих вседорожников. Молодые бразильские стилисты решили превратить Duster в пикап для любителей активного отдыха, в частности, кайтсерфинга (катание по воде на доске с воздушным змеем). Так появился Renault Duster Oroch.





Duster Oroch сохраняет основные черты модели-донора. У него малые углы наклона стоек крыши, расширенные колесные арки и широкая решетка радиатора. Крупные фары дополнены светодиодными ходовыми огнями. В бампере увеличен воздухозаборник, дополнительные отверстия появились и на капоте. Они, как и дверные ручки, декорированы оранжевыми вставками. Крыша выполнена прозрачной, а на ней установлены рейлинги для багажа. К заднему стеклу присоединены специальные крепления для досок для

кайтсерфинга. Грузовая платформа прикрыта пластиковой крышкой. По краям кузова сзади установлены компактные фонари. Также пикап получил вседорожный обвес и 18-дюймовые покрышки с глубоким протектором.

Отделка салона также разбавлена яркими оранжевыми вставками. Обод рулевого колеса обшит перфорированной кожей, а передняя панель покрыта тканью, из которой шьют гидрокостюмы. Duster Oroch получил новые циферблаты приборов и экран бортового компьютера. На цен-

тральной панели установлен улучшенный дисплей мультимедийной системы, а над ним – небольшая пластиковая инсталляция с надписью Oroch. На монитор также выведены показания двух камер. Сиденья декорированы специальной водоотталкивающей тканью.

Пикап оснащен 1,5-литровым 105-сильным турбодизелем и 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач. Предусмотрен и полный привод.

Renault Duster Oroch представлен на автосалоне в Сан-Паулу.









BMW X5 M:

новый флагман в линейке



Подразделение BMW Motorsport занимается доработкой моделей немецкой марки уже не один год. В его палитре – не только мощные седаны и купе, но и спортивный вариант вседорожника X5. Первый X5 M появился в 2009 году, а теперь пришло время и для полностью новой модели.

Главная особенность BMW X5 M – его доработанный 4,4-литровый V8 с двумя турбинами. Его мощность выросла до 575 л. с., а максимальные 750 Н•м крутящего момента достигаются при 2200 об/мин. С 8-ступенчатой автоматической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 4,2 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. При этом вседорожник стал на 20% экономичнее – расходует 11,1 л/100 км в смешанном цикле. Новая выхлопная система призвана сделать звук двигателя громче.

Полный привод является обязательным. Ходовая автомобиля также модернизирована. Его рулевое управление с адаптивным электроусилителем острее, а пружины подвески более жесткие. Предусмотрены и адаптивные амортиза-

торы и активные стабилизаторы поперечной устойчивости. Также установлены новые тормозные диски.

Отличить X5 M можно, прежде всего, по увеличенному воздухозаборнику в переднем бампере и "жабрам" в боковинах. Помимо этого, вседорожник получил аэродинамический обвес и 20-дюймовые легкосплавные диски диаметром 285/40 R20 спереди и 325/35 R20 сзади. Дорожный просвет уменьшен на 10 мм. Спойлер на крыше увеличен в размерах, а из заднего бампера выглядывают четыре выхлопных трубы.

В салоне заменены рулевое колесо и селектор трансмиссии, новые и циферблаты приборов. На порогах установлены металлические накладки. К тому же, ком-

плектация включает спортивные сиденья с улучшенной боковой поддержкой. Они дополнены электроприводом, и подогревом. X5 M также оснащен адаптивными светодиодными фарами, четырехзонным климат-контролем, электроприводом пятой двери, адаптивным круиз-контролем с функцией движения в заторах.

Премьера BMW X5 M состоится на автосалоне в Лос-Анджелесе и будет приурочена к 15-летию линейки X5. Стоимость вседорожника в США составит 100 тыс. долларов.











Mercedes-Benz G-Code: предтеча нового вседорожника

Линейка вседорожников Mercedes-Benz сейчас довольно широкая: включает пять моделей, а на очереди еще и новый GLE Coupe. В будущем это "семейство" планируют расширить, представив компактную модель. Ее предвестником является концептуальный G-Code.





Mercedes-Benz G-Code – небольшой автомобиль. При длине в 4100 мм он на 317 мм короче самой маленькой (на данный момент) модели GLA. Но при этом автомобиль заметно шире (1900 мм) и выше – 1500 мм.

Дизайн концепт-кара совместно разрабатывали стилисты из Германии и Китая. Во внешнем виде заметны как традиционные черты Mercedes-Benz, так и новые решения. Знакомая широкая решетка радиатора не только украшена большой трехлучевой звездой, но и дополнена светодиодной подсветкой. Такого же типа и оптика в стреловидных фарах. Колесные арки расширены, а задние крылья раздуты. Лобовое стекло выполнено панорам-

ным, а двери вседорожника – распашные. Вместо зеркал заднего вида установлены камеры. Фонари растянуты на всю ширину кузова, а пятая дверь сверху прикрыта спойлером.

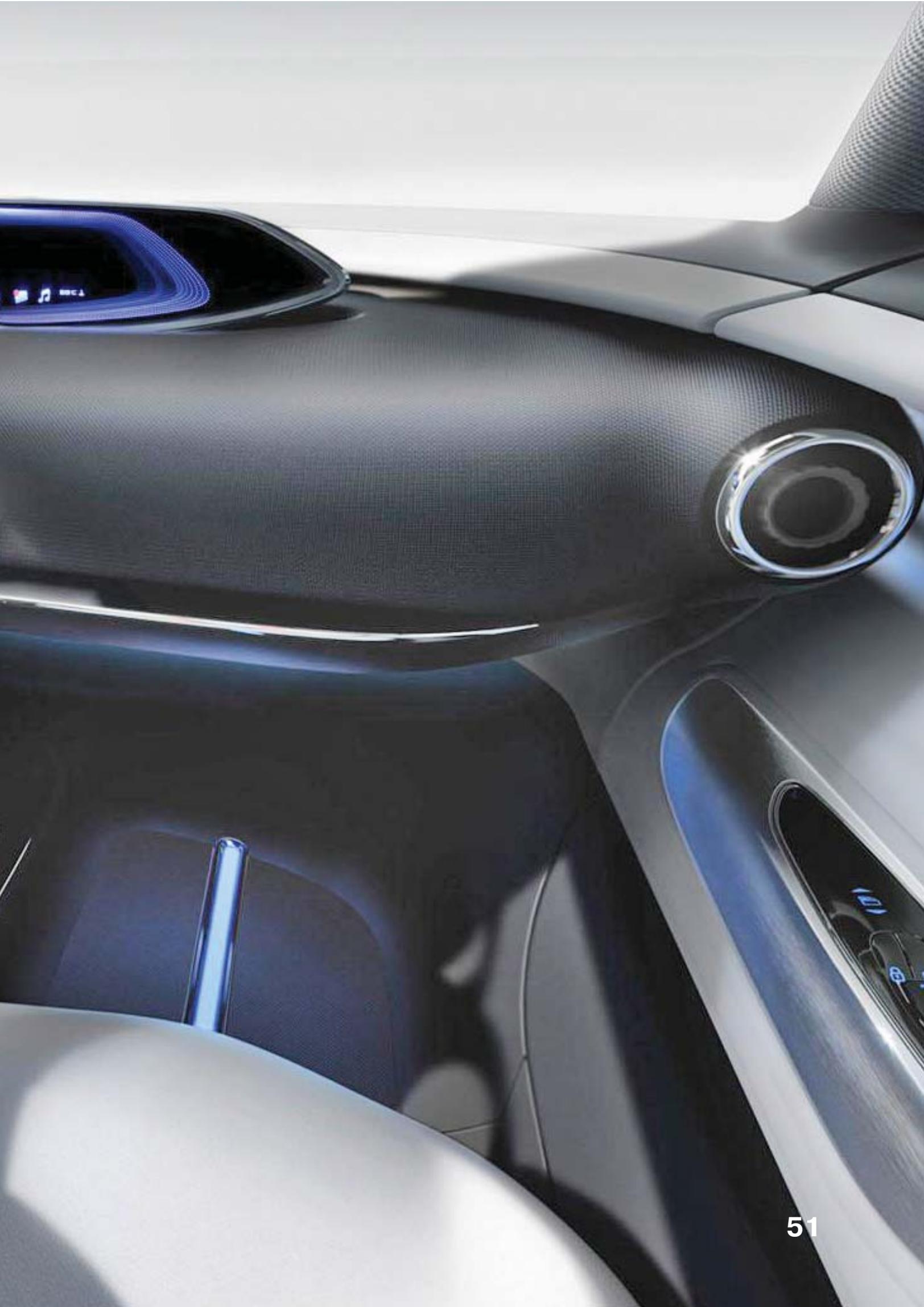
В салоне преобладает футуристический стиль. Черно-белую кожу разбавляет синяя диодная подсветка. Руль выполнен в стиле болидов "Формулы-1", а при выключении зажигания он автоматически сдвигается вперед, чтобы облегчить высадку. Показания приборов выведены на большой дисплей по центру передней панели, а также могут проецироваться на лобовое стекло. Внутри установлены четыре отдельных кресла с карбоновым каркасом. Регулировать можно не только сиденья и

рулевую колонку, но и педальный узел. Кондиционер G-Code дополнен функцией выработки свежего воздуха, который затем выпускается из салона на загрязненные смогом улицы.

Вседорожник получил гибридную силовую установку. Передние колеса приводятся в движение турбодвигателем, работающем как на бензине, так и на водороде. Тягу на задние колеса передает электромотор. Установлена и роботизированная трансмиссия с двумя сцеплениями.

Mercedes-Benz G-Code представят на автосалоне в Лос-Анджелесе. Что касается серийной модели, то ее стоит ожидать не ранее 2016 года.









Mercedes-Benz Future Truck 2025:

грузовик будущего



Большинство концепт-каров являют собой легковые модели. Оно и неудивительно, ведь коммерческая и грузовая техника традиционно носит сугубо утилитарный характер. Впрочем, иногда бывают и исключения. Так, в Mercedes-Benz подготовили свое видение автопоезда будущего – концептуальный Future Truck 2025.



Mercedes-Benz Future Truck 2025 выглядит весьма необычно, пусть и не слишком отличается от современных грузовиков. Его широкая решетка радиатора получила светодиодную подсветку в виде пчелиных сот, такого же типа и передние фары. Интересно, что свет может быть разного цвета. В дизайне преобладают скругленные поверхности, что призвано улучшить аэродинамику. Этой же цели служит и аэродинамический обвес.

Во внутренней отделке присутствуют кожа и черные лакированные вставки, а пол салона покрыт ламинатом. Показания

приборов выведены на жидкокристаллический дисплей, а к центральной консоли прикреплен планшет. Вместо зеркал заднего вида – камеры. Водительское кресло способно раскладываться и поворачиваться, а сиденье пассажира сдвинуто назад – в спальный модуль. Над ним предусмотрена раскладная кровать.

Главная особенность концепт-кара – возможность автономного движения на автопилоте. Он оснащен сложной системой камер и сенсоров, сканирующих дорогу на расстоянии до 250 м. Они способны определять количество полос на

автострате, едущие впереди автомобили, пешеходов и различные препятствия. Кроме того, предусмотрена возможность коммуникации с другими транспортными средствами. Future Truck также получил систему слежения за "слепыми" зонами. Грузовик уже прошел испытания автопилота: на одном из немецких автобанов он легко передвигался в автономном режиме на скорости до 80 км/ч.

Как следует из названия, серийный аналог Mercedes-Benz Future Truck может появиться в 2025 году.









Toyota Urban Utility:

функциональность – превыше всего

Автопроизводители во всем мире нередко дают путевку в жизнь молодым дизайнерам. Порой, их смелые проекты воплощаются в металл. Например, начинающим стилистам из калифорнийской студии Toyota дали возможность создать оригинальный коммерческий автомобиль. Результатом их работы стал концепт-кар Urban Utility.





Toyota Urban Utility – компактный минивэн с выраженным двухобъемным профилем. У него короткие свесы кузова и небольшие углы наклона стоек крыши. Широкая решетка радиатора сочетается с узкими светодиодными фарами. Крылья расширены, а задние окна выполнены в виде сот. Крыша автомобиля сдвижная, а у пятой двери опускается стекло, что превращает Urban Utility в некое подобие пикапа. Тем более что его третья дверь откидывается вниз.

В салоне преобладает лаконичный подход. В отделке сочетаются черный и

белый пластик. Весьма необычно выглядят трехспицевое рулевое колесо и круглый селектор трансмиссии. Показания приборов выведены на экран, а вместо переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля установлен планшет. На передней панели предусмотрена специальная труба, к которой прикреплены крючки. На них повешен съемный перчаточный ящик, можно прикрепить к ним и различные держатели для мобильных телефонов или ноутбуков. Сиденья переднего пассажира и второго ряда сдвигаются по специальным рельсам, а при

желании их и вовсе можно извлечь. Сами же рельсы могут быть использованы для установки креплений для велосипедов, досок для серфинга. Дополнительные направляющие предусмотрены в стенках салона. Разделить грузы призвана специальная крепежная сеть. Складывается и центральная консоль, то есть можно превратить мини-вэн в фургон.

О двигателе в Toyota умалчивают, но, скорее всего, Urban Utility получил гибридную силовую установку. Представят автомобиль на промышленной выставке в Нью-Йорке.





Fiat Doblo:

Коммерческий Fiat Doblo известен с 2000 года, а в 2009 году появилось второе поколение модели. Теперь пришло время для ее плановой модернизации. Первой обновлению прошла грузовая версия Doblo Cargo.



обновление







У автомобиля сохранены характерный двухобъемный профиль и расширенные колесные арки. Главные изменения заметны в передней части. Новая решетка радиатора напоминает улыбку, а воздухозаборник в бампере увеличен. Заметны и свежие каплевидные фары, а панель капота заменена. Сзади бросаются в глаза узкие освеженные фонари.

В салоне перемены также весьма существенные. В частности, обращает на себя внимание свежее трехспицевое рулевое колесо. Полностью новая и передняя панель. У циферблатов прибо-

ров – иная графика, а дополняют их серебристые ободки. Несколько доработаны клавиши блоков аудиосистемы и климатической установки, а в более дорогих версиях доступен даже сенсорный дисплей мультимедийной системы Blue&Me. Отныне предложена трехместная модификация: центральное кресло может складываться и превращаться в столик. Doblo Cargo доступен в нескольких вариантах грузоподъемностью от 750 до 1000 кг и с объемом грузового отсека до 5,4 куб.

Единственный доступный бензиновый двигатель – 1,4-литровый 95-сильный.

Также можно выбрать турбодизели объемом 1,3 л (90 л. с.) и 1,6 л (105 л. с.). Менее мощный дизельный вариант дополнен технологией глушения мотора при остановке и теперь расходует 4,4 л/100 км в смешанном цикле. Список опций пополнила 9-ступенчатая автоматическая трансмиссия.

Обновленный Fiat Doblo представлен на автосалоне в Ганновере. Вскоре он поступит в продажу по цене от 15 тыс. евро. Со временем таким же образом освежат и пассажирский вариант.





Volkswagen Tristar:

готов к бездорожью





Три десятилетия назад появились первые Volkswagen с системой полного привода Syncro. Отпраздновать этот юбилей решили с помощью концептуального Volkswagen Tristar.

Tristar создан на базе Volkswagen Transporter, но является не мини-вэном, а пикапом. Часть его салона уступила место грузовой платформе. На ней предусмотрено запасное колесо и выдвижной запираемый ящик для мелкой поклажи. Tristar также получил светодиодные передние фары и лебедку в переднем бампере. У него увеличен на 30 мм дорожный просвет, а нижняя часть кузова прикрыта

защитными пластиковыми накладками. Легкосплавные 17-дюймовые диски "обуты" в покрышки с глубоким протектором.

Салон декорирован бежевой кожей, довольно много в отделке и серебристых вставок. Передние сиденья выполнены сдвижными и поворачивающимися. Комплектация включает 20-дюймовый планшет, для которого предусмотрено специальное крепление. Таким образом, в салоне можно проводить веб-конференции, тем более что для этого приспособлена аудиосистема. Кроме того, в салоне установлена кофемашинка для эспрессо.

Под капотом пикапа – 2,0-литровый дизель с двойным турбонаддувом. Он развивает 201 л. с., а его максимальный крутящий момент составляет 450 Н·м. Разгон до 100 км/ч занимает 10 с, а максимальная скорость составляет 185 км/ч. Tristar получил 7-ступенчатую трансмиссию с двумя сцеплениями и, конечно же, полный привод.

Volkswagen Tristar представили на авто-салоне в Ганновере. В его презентации приняла участие известная рок-группа Scorpions.









BMW X6: вседорожное купе



Когда в 2008 году появился BMW X6, он вызвал удивление у многих автолюбителей. Это была первая модель, сочетающая в себе черты вседорожника и купе. Впрочем, автомобиль оказался достаточно популярным и было выпущено свыше 250 тыс. X6. Его развитие продолжили, и теперь пришла очередь второго поколения вседорожника.





BMW X6 узнаваем с первого взгляда, ведь радикальных изменений во внешнем виде не произошло. Он сохраняет характерный клиновидный силуэт с длинным капотом, аркообразной формой крыши, высокой оконной линией и приподнятой "кормой". Задний свес стал немного больше. Фирменная разделенная пополам решетка радиатора сочетается с продолговатыми биксеноновыми фарами, а за доплату оптика может быть адаптивной и светодиодной. Бампер выполнен в виде буквы "X", а вентиляционные отверстия дополнены активными заслонками, что улучшает аэродинамику. В передних крыльях появились дополнительные "жабры", отводящие тепло от тормозов. Боковины стали более рельефными, а задние крылья теперь расширены, как у младшего брата X4. Подчеркивают их крупные стреловидные фонари. В пятую дверь интегрирован заостренный спойлер, а ниже заметна хромированная накладка. Версию с пакетом M Sport можно отличить по увеличенному переднему воздухозаборнику, аэродинамическому обвесу и 19-дюймовым легкосплавным дискам.

Как и прежде, X6 построен на платформе BMW X5. Колесная база осталась прежней (2933 мм), а вот длина выросла

на 20 мм – до 4909 мм. Ширина увеличена до 1989 мм, а высота – до 1702 мм. Капот изготовлен из алюминиевых сплавов, в конструкции использован и магний, поэтому массу удалось уменьшить на 40 кг – до 2140 кг в базовом исполнении. Кроме того, коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,32.

В отделке салона даже в базовой версии использованы кожа и алюминий, за доплату доступны вставки из дерева. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов. В дизайне преобладают горизонтальные линии. Трехспицевое рулевое колесо оснащено напльвами на ободу в районе хвата рук. На приборной панели преобладают крупные спидометр и тахометр. Между ними – цветной экран бортового компьютера, а по краям установлены указатели остатка топлива и температуры двигателя. За доплату предложена система проецирования данных на лобовое стекло.

Широкая центральная панель немного повернута к водителю. Венчает ее 10,25-дюймовый дисплей мультимедийной системы iDrive. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика, но есть и система голосового управления. Кнопки блоков аудиосистемы

и климат-контроля рационально упорядочены и довольно крупные.

Передние сиденья комфортабельные и неплохо удерживают спину. Они оснащены электроприводом регулировок и подогревом. Пакет M Sport подразумевает наличие обшитых алькантарой спортивных кресел с улучшенной боковой поддержкой. Обзор вперед и по сторонам хороший благодаря высокой посадке, но приподнятая задняя часть несколько осложняет его при парковке. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлены подлокотники с боксом внутри.

На втором ряду стало немного больше места для ног и над головой, так что людям ростом 180 см здесь не тесно. Трехместный диван теперь стандартный, хотя можно выбрать и два отдельных сиденья. Объем багажника вырос до 580 л в обычном состоянии и 1525 л – со сложенными задними сиденьями. Пятая дверь оснащена электроприводом с сенсорным открытием: для его срабатывания достаточно провести ногой под бампером.

Базовая комплектация включает электропакет, двухзонный климат-контроль, магнитолу, датчики освещения и дождя, парктроник, адаптивный круиз-контроль с

функцией движения в заторах. Также установлены 6 подушек безопасности, система стабилизации, технологии слежения за "слепыми" зонами, соблюдения полосы движения и автоматического замедления. Среди опций – система бесключевого доступа, четырехзонный климат-контроль, вентиляция передних и задних сидений, камеры кругового обзора, парковочный автопилот, панорамная крыша, системы ночного видения и распознавания дорожных знаков.

Большинство двигателей знакомы по предшественнику, но претерпели модернизацию. Все они оснащены турбонаддувом, непосредственным впрыском топлива и системой глушения при остановках. Начальная 3,0-литровая "шестерка" развивает 306 л. с. Мощность 4,4-литрового V8 подняли до 450 л. с. при 6000 об/мин. Пиковые 650 Н·м крутящего момента в распоряжении с 2000 об/мин, поэтому тяги в среднем диапазоне оборотов более чем достаточно. Мотор отзывчив и быстро раскручивается. Радует слух и насыщенный звук "восьмерки". С ней вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 4,8 с, а максимальная скорость ограниче-

на на отметке в 250 км/ч. Расход топлива снижен до 13,1 л/100 км в городском цикле и 7,8 л/100 км – в загородном.

Турбодизель объемом 3,0 л предложен с одной турбиной (258 л. с.), двумя (313 л. с.) или даже тремя (381 л. с.). Последний вариант – пожалуй, наиболее интересный, а устанавливают его на версию M50d. Внушительный крутящий момент в 740 Н·м достигается уже с 2000 об/мин. Это не только обеспечивает неплохую тяговитость и эластичность, но и позволяет буксировать 3,5-тонный прицеп. Такой X6 способен разогнаться до 100 км/ч за 5,2 с и передвигаться со скоростью 130 км/ч всего при 1800 об/мин. Двигатель работает очень плавно и тихо. Да и "аппетит" у него небольшой – 7,2 л/100 км в городе и 6,3 л/100 км – на трассе.

Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия демонстрирует быстрые реакции, а переключения передач практически незаметны. Постоянный полный привод, система помощи на крутом спуске и немаленький (210 мм) дорожный просвет позволяют X6 неплохо чувствовать себя на легком бездорожье, но о выдающихся вседорожных способностях речь не идет.

Тяжелый автомобиль демонстрирует, на удивление, хорошую управляемость. У него заднеприводный уклон, ведь 60% крутящего момента передается на задние колеса. Предусмотрены активный задний дифференциал и система изменения вектора тяги, поэтому недостаточная поворачиваемость не дает о себе знать. Сцепление с дорогой – хорошее. Рулевое управление с адаптивным электроусилителем точное и наполняется тяжестью на больших скоростях, но не самое информативное. Подвеска довольно упругая, хотя справляется с большинством дорожных неровностей. У X6 M50d установлены адаптивные амортизаторы и активные стабилизаторы поперечной устойчивости, поэтому он меньше кренится в поворотах. Кроме того, предусмотрена технология изменения настроек шасси со спортивным и комфортабельным режимами. На больших скоростях у вседорожника неплохая курсовая устойчивость, а в салоне тихо.

BMW X6 уже начали продавать в Европе. Стоимость начальной версии составляет 65 тыс. евро.









Технические характеристики BMW X6		
Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная/полная масса, кг	2245/2885	2260/2900
Длина/ширина/высота, мм	4909/1989/1702	
Колесная база, мм	2933	
Колея передняя/задняя, мм	1640/1706	
Клиренс (дорожный просвет), мм	210	
Объем багажника, л	580/1525	
Диаметр разворота, м	12,8	
Двигатель		
Рабочий объем, см ³	4395	2993
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно	
Расположение и количество цилиндров	V8	V ряд, 6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4	24/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	450 при 5500	381 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	650 при 2000-4500	740 при 2000-3000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/85	Дт/85
Трансмиссия		
Тип привода	постоянный полный	
Коробка передач	8-ст. автоматическая	
Ходовая		
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, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR	
Количество подушек безопасности, шт	6	
Размер шин	255/50 R19	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,8	5,2
Максимальная скорость, км/ч	250	250
Расход топлива, л/100 км		
– городской цикл	13,1	7,2
– загородный цикл	7,8	6,3
– смешанный цикл	9,7	6,6
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	65 000 – 100 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	



Тест-драйв:
ДЕБЮТАНТ



Новичок сохраняет атлетические линии кузова, длинный капот и короткие свесы. Передние L-образные фары напоминают бумеранги. Они, кстати, являются биксенонными и адаптивными, а также слегка тонированы и дополнены светодиодными лампами дневного света. "Пасть" радиаторной решетки немного увеличена в размерах, а в бампере появились дополнительные "жабры" и новый спойлер. Традиционная черта купе – вертикальные дверные ручки. За дверьми расположены оригинальные трапециевидные окошки. На порогах установлены аэродинамические накладки, а на крышке багажника – уменьшенный в размерах спойлер. Задние стойки крыши наклонены на большой угол, а по краям установлены изогнутые фонари. Из заднего бампера выглядывают широкие выхлопные трубы. Хотя все изменения носят сугубо функциональный характер, они сделали дизайн автомобиля по-самурайски грозным.

Nissan 370Z Nismo – достаточно компактный автомобиль: достигает 4247 мм в длину, 1849 мм в ширину и 1318 мм в высоту при колесной базе в 2550 мм. Но при этом его масса немаленькая – 1535 кг, пусть даже его двери и капот выполнены из алюминиевых сплавов. Его платформа общая с Infiniti G37 Coupe. Стандартное оснащение включает 19-дюймовые легкосплавные диски. Они, как и зеркала заднего вида, окрашены в черный цвет. А жесткость кузова призваны увеличить дополнительные распорки под капотом и в багажнике.

Салон пропитан духом Z-серии. В отделке сочетаются кожа и алькантара, а подсветка – ярко-красная. Трехспицевое рулевое колесо небольшое и слегка приплюснутое по бокам, а в районе хвата рук на его ободке предусмотрены напльвы. На педалях и порогах заметны металлические накладки. Приборы помещены в

отдельные колодцы. По центру расположен огромный тахометр, а по бокам – спидометр и экран бортового компьютера.

Остальные циферблаты – часы, вольтметр и указатель температуры масла – вынесены на центральную панель. Под ними находится новый 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля просты и понятны, хотя некоторые из них слишком мелкие.

Рулевая колонка регулируется только по высоте, но зато вместе с ней изменяет позицию и комбинация приборов. Новые спортивные сиденья Recaro обладают лучшей боковой поддержкой. Они оснащены электроприводом и подогревом. Кресла разделены высоким центральным тоннелем. В нем расположено отделение для мелкой поклажи, розетка и два подстаканника, еще два расположены в дверях.





За сиденьями расположена дополнительная полка для мелкой поклажи. Это неплохое дополнение к небольшому 235-литровому багажнику.

Комплектация 370Z Nismo весьма богатая: она, среди прочего, включает систему безключевого доступа, электропакет, климат-контроль, аудиосистему Bose с CD-чейнджером и 8 динамиками, связь Bluetooth, камеру заднего вида. Также установлены 6 подушек безопасности, система стабилизации VDC и система контроля давления в шинах. За доплату предложены навигационная система и жесткий диск на 9,3 Гб.

Обозначение 370Z подразумевает наличие под капотом 3,7-литрового V6 с системой регулировки фаз газораспределения VVEL. После доработки специалистами Nismo его мощность прибавила 18 л. с. и достигла 350 л. с. при 7400 об/мин. Максимальный крутящий момент вырос до 371 Н·м при 5200 об/мин, а его 90% доступны с 2000 об/мин, то есть двигатель теперь более эластичный. Хотя он все равно лучше чувствует себя на высоких оборотах. Отзыв на нажатие педали

акселератора очень быстрый. "Шестерка" бодро раскручивается и легко достигает максимальных 7500 об/мин. Звук спортивной выхлопной системы сочный и приятный. Купе разгоняется до 100 км/ч за 5,2 с, а 400 м с места преодолевает за 13 с. Максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч.

Механическая 6-ступенчатая трансмиссия оснащена новой технологией Synchro Rev Match, которая подбирает обороты двигателя для более эффективного переключения. При смене передачи в зависимости от ситуации происходит скачок либо падение оборотов до нужного уровня. Рычаг коробки передач короткоходный, а работает она точно. Можно передвигаться на высшей передаче со скоростью 120 км/ч при 1900 об/мин. Альтернатива – 7-ступенчатый "автомат". Интересно, что расход топлива у обеих версий приблизительно одинаковый – 15,3 л/100 км в городском цикле и 7,9 л/100 км – в загородном.

Ходовая 370Z Nismo перенастроена, что позволило добиться более отточенной управляемости. Рулевое управление наполнено тяжестью, оно точное и острое –

делает 2,5 оборота от упора до упора. На большой скорости чувствуется легкая недостаточная поворачиваемость, но она легко исправляется. Зато с отключенной системой стабилизации можно спровоцировать занос задней оси. Лучшей управляемости способствуют более жесткий кузов и пониженный центр тяжести. В поворотах боковое ускорение достигает 0,93 g. Усовершенствованная подвеска позволила уменьшить крены кузова в виражах, но в то же время не ухудшила комфорт езды. Спереди установлены 355-миллиметровые вентилируемые диски с 4-поршневыми суппортами, а сзади – 350-миллиметровые с двухпоршневыми. Купе отлично замедляется: тормозной путь со 100 км/ч занимает 32,3 м. Педаль тормоза короткоходная, но усилие на ней легко дозировать.

Модернизированный Nissan 370Z Nismo уже запущен в производство и поступает в продажу. Стоимость купе составляет 46 тыс. евро. Это несколько дороже стандартной версии, но улучшения того стоят.











Технические характеристики Nissan 370Z Nismo	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	3/2
Снаряженная масса, кг	1535
Длина/ширина/высота, мм	4247/1849/1318
Колесная база, мм	2550
Колея передняя/задняя, мм	1549/1595
Клиренс (дорожный просвет), мм	120
Объем багажника мин/макс, л	235
Диаметр разворота, м	10,4
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	3696
Тип	бензиновый
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	350 при 7400
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	371 при 5200
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/72
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	6-ст. механическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VDC, TPMS
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	245/40 R19 спереди, 295/35 R19 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,2
Максимальная скорость, км/ч	250
Расход топлива, л/100 км:	
– городской цикл	15,3
– загородный цикл	7,9
– смешанный цикл	10,5
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	32 000
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000

Opel Corsa:



дубль пятый

С 1982 года в В-классе Opel представлен хетчбэком Corsa. За это время было собрано свыше 12 млн. автомобилей четырех поколений. Нынешний Corsa D выпущен в количестве 2,8 млн. единиц и оказался долгожителем: пробыл на конвейере восемь лет. Теперь эстафету принимает полностью новый Opel Corsa E пятой генерации.



С виду новичок мало чем отличается от предшественника. У него знакомый силуэт с короткими свесами кузова и большим углом наклона лобового стекла. Трехдверная версия традиционно выглядит стремительнее благодаря аркообразной форме крыши и увеличенному спойлеру. У пятидверного Corsa задние стойки практически вертикальные. Отличить хэтчбек пятого поколения можно в анфас. Передняя часть с широкой решеткой радиатора в виде улыбки и стреловидными фарами со светодиодными ходовыми огнями выполнена в стиле младшего брата Opel Adam. Капот и боковины стали более рельефными. Заднюю часть подчеркивают слегка раскосые фонари в виде лепестков, а у трехдверного Corsa расширены крылья. Версию OPC Line можно отличить по аэродинамическому обвесу и 17-дюймовым легкосплавным дискам.

Хотя дизайн остался знакомым, все кузовные панели – другие, да и платформа у модели новая. Автомобиль подрос до 4021 мм в длину, хотя его колесная база осталась прежней – 2510 мм. Ширина увеличена до 1746 мм, а вот высота уменьшена до 1481 мм. Начальная версия весит 1120 кг, то есть немного больше предшественника.

Внутри улучшены материалы отделки и стало больше черных лакированных деталей и серебристых вставок, имитирующих полированный алюминий. В более дорогих версиях подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Передняя панель по форме напоминает распростертые крылья. Трехспицевое рулевое колесо – небольшое, а на его ободке в районе хвата рук предусмотрены наплывы. Циферблаты приборов глубоко врезаны в панель и прикрыты изогнутым козырьком. Между спидометром и тахометром расположен

экран бортового компьютера, а также тоненькие указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя.

Узкая центральная панель Corsa немного наклонена, а сверху на ней установлен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они крупные, что облегчает пользование ими на ощупь.

Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние сиденья широкие и удобные, они неплохо удерживают спину. Следует отметить, что толстые передние стойки крыши несколько ограничивают обзор по сторонам. Пакет OPC Line подразумевает наличие спортивных кресел с улучшенной боковой поддержкой и руля с плоским ободом снизу.

На втором ряду стало немного больше места для ног и над головой. В пятидверной версии сзади просторнее, чем в





трехдверной и здесь спокойно помещаются люди среднего роста. Объем багажника остался на прежнем уровне: 285 л в обычном состоянии и 1120 л – со сложенными задними сиденьями.

Начальная версия Corsa Selection оснащена не слишком богато: электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, обогрев лобового стекла, система стабилизации и 6 подушек безопасности. Кондиционер, как и CD-проигрыватель, и связь Bluetooth, предусмотрены в версии Edition. Самый дорогой вариант Innovation включает 15-дюймовые легкосплавные диски, биксеноновые фары, датчики освещения и дождя. Список опций теперь включает редкие для В-класса панорамную крышу, камеру заднего вида, парковочный автопилот, обогрев сидений и рулевого колеса. Также можно выбрать адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления, технологии распознавания дорожных знаков, соблюдения полосы движения и слежения за "слепыми" зонами.

В линейке двигателей произошли перемены: все они соответствуют экологическим нормам Евро-6 и дополнены системой глушения при остановках. Начальная 1,2-литровая "четверка" развивает 70 л. с.

Трехцилиндровый мотор объемом 1,0 л благодаря турбонаддуву развивает 90 или 115 л. с. У обеих версий максимальные 170 Н•м крутящего момента доступны в широком диапазоне 1800-4500 об/мин. Двигатели отзывчивы и быстро набирают обороты. При этом они тихие, а вибрации практически не дают о себе знать. Более мощный вариант позволяет разогнаться до 100 км/ч за 10,3 с и развивать 195 км/ч. Расход топлива составляет 6,1 л/100 км в городском цикле и 4,3 л/100 км в загородном.

Предложен и 1,4-литровый двигатель мощностью 90 л. с. в атмосферном исполнении и 100 л. с. – с турбиной. Его характер более спокойный и покладистый, а работает он плавно. К тому же, турбированная "четверка" эластичнее, ведь 200 Н•м крутящего момента у него в распоряжении с 1850 об/мин. Разгон до 100 км/ч занимает 11 с, а максимальная скорость – 185 км/ч. В городе хэтчбэк расходует 6,5 л/100 км, а за городом – 4,5 л/100 км. Позже появятся модификации этого двигателя мощностью 150 и 200 л. с. (последним оснастят Corsa OPC)

Турбодизель объемом 1,3 л выдает 75 либо 95 л. с. Пусть динамика с ним не самая лучшая, но зато 75-сильный вари-

ант "употребляет" в среднем всего 3,8 л/100 км.

Новая 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач работает точнее, а педаль сцепления немного легче, чем ранее. За доплату предложен 6-ступенчатый "автомат", позаимствованный у старшего брата Astra.

Пониженный центр тяжести способствует лучшему поведению хэтчбэка на извилистых дорогах. Corsa получил и адаптивный электроусилитель рулевого управления с городским режимом (при нажатии кнопки City оно становится легче). Руль точный, но обратной связи в околонулевой зоне не хватает. Сцепление с дорогой хорошее, а поворачиваемость близка к нейтральной. Полностью новая подвеска хэтчбэка несколько мягче, чем у предшественника, поэтому выбоины поглощаются плавно. Даже в варианте OPC Line с более жесткими пружинами комфорт езды не слишком страдает, зато крены в поворотах несколько меньше. В салоне также стало тише благодаря улучшенной шумоизоляции.

Opel Corsa E уже начали продавать в Европе. Начальная версия стоит 12 тыс. евро.











Технические характеристики Opel Corsa				
Тип кузова	хетчбэк			
Количество дверей/мест, шт.	5/5			
Снаряженная масса, кг	1120	1163	1180	1237
Длина/ширина/высота, мм	4021/1746/1481			
Колесная база, мм	2893			
Колея передняя/задняя, мм	1472/1464			
Клиренс (дорожный просвет), мм	140			
Объем багажника, л	285/1120			
Диаметр разворота, м	10,6			
Двигатель				
Рабочий объем, см ³	1229	999	1364	1248
Тип	бензиновый	бензиновый, с турбонаддувом		дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно			
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4	в ряд, 3	в ряд, 4	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	12/2	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	70 при 5600	115 при 5000	100 при 3500	95 при 3750
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	115 при 4000	170 при 1800-4500	200 при 1850-3500	190 при 1500-3500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/44			ДТ/44
Трансмиссия				
Тип привода	передний			
Коробка передач	6-ст. механическая			
Ходовая				
Передняя подвеска	независимая, 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, Brake Assist, ESP,			
Количество подушек безопасности, шт.	6			
Размер шин	186/65 R15			
Эксплуатационные показатели				
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	16,0	10,3	11,0	11,9
Максимальная скорость, км/ч	162	195	185	182
Расход топлива, л/100 км				
– городской цикл	6,7	6,1	6,5	4,6
– загородный цикл	4,6	4,3	4,5	3,3
– смешанный цикл	5,4	5,0	5,3	3,8
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	12 000 – 19 400			
Первое техобслуживание, км	20 000			
Периодичность техобслуживания, км	20 000			

Skoda Fabia:

Fabia – значимая модель для Skoda. Появившись в 1999 году, она обозначила новый этап в развитии чешской марки. Наряду со старшей Octavia, хэтчбэк поспособствовал возрождению Skoda под крылом концерна Volkswagen. Общее количество выпущенных машин уже превысило 3,5 млн. единиц. Теперь, 15 лет спустя, в производство поступает третье поколение Skoda Fabia.



Тест-драйв:
ДЕБЮТАНТ

консервативный подход





Одновременно представлены хэтчбэк и универсал. Принадлежность к линейке Skoda видна невооруженным глазом. Fabia сохраняет знакомый профиль, хотя у задних стоек крыши увеличен угол наклона. В дизайне стало больше граней, а вот плавные линии ушли в прошлое. Передняя часть выполнена в стиле старшего брата Octavia. Широкая черная решетка радиатора обрамлена хромом, а с ней сочетаются прямоугольные фары, дополненные светодиодными лампами дневного света. На "носу" размещен логотип Skoda. Воздухозаборник в бампере сделали шире. Боковины теперь более профилированы, а колесные арки расширены. Оконная линия делает изгиб в районе задних дверей. В лючке бензобака предусмотрен скребок для льда. На крыше установлен спойлер, а по краям кузова размещены прямоугольные фонари.

Платформа перешла в наследство от предшественника, но была модернизирована. При длине в 3992 мм хэтчбэк на 8 мм короче модели прошлого поколения, а вот колесная база осталась неизменной – 2455 мм. Ширина прибавила сразу 90 мм (до 1732 мм), а вот высоту уменьшили на 31 мм – до 1452 мм. В конструкции использованы легкие сорта стали, что позволило снизить массу Fabia на 65 кг – до 980 кг в базовой версии. Коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,32.

В салоне Fabia улучшены материалы отделки. За доплату предложены разноцветные вставки на переднюю панель, лакированные серебристые накладки, имитирующие полированный алюминий. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по Octavia. Оно multifunctionalное (с клавишами управления аудиосистемой и телефоном), а на ободе в районе хвата рук предусмотрены напльвы. Циферблаты приборов выполнены в классическом стиле. Внутри спидометра – указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру расположен экран бортового компьютера.

На центральной панели в более дорогих версиях появился 6,5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиши блоков аудиосистемы и климатической установки рационально упорядочены и легко находятся на ощупь. Они также декорированы хромом. Внутри достаточно много отделений для мелкой поклажи. Перчаточный ящик увеличен в размерах, добавлены отсеки в центральной консоли, а за доплату предложен сдвижной подлокотник с боксом. Установлено и специальное крепление для мобильного телефона.

Рулевая колонка регулируется по углу наклона и вылету. Передние сиденья Fabia получили регулировку по высоте в базовой версии. Они несколько упругие, но зато обладают неплохой боковой поддер-

жкой. Тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность во всех направлениях. Под креслом водителя появилась специальная ниша, где спрятан светоотражающий жилет.

На втором ряду несколько увеличено пространство для ног и над головой, так что пассажирам ростом 180 см теперь просторнее. Кроме того, салон стал шире в районе плеч, хотя все равно сзади удобнее двоим, чем троим. Объем багажника также вырос и теперь составляет 330 л в обычном состоянии и 1150 л – со сложенными задними сиденьями. В универсала эти показатели составляют 530 и 1395 л, соответственно.

Оснащение Fabia расширено. В базовой версии Active теперь есть центральный замок, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, магнитола, связь Bluetooth. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. А вот кондиционер, так же как и 15-дюймовые легкосплавные диски, установлен в варианте Ambition. Самый дорогой Fabia Style добавляет систему бесключевого доступа, климат-контроль, датчики освещения и дождя, круиз-контроль. Среди опций появились панорамная крыша, беспроводной Интернет, системы автоматического замедления, определения усталости водителя и нейтрализации кинетической энергии столкновения.

Все двигатели в линейке новые или доработанные, а также дополненные системой глушения при остановках. Трехцилиндровые моторы объемом 1,0 л (60 и 75 л. с.) знакомые по Volkswagen Up. У них бодрый характер и они быстро набирают обороты. Их нужно раскручивать, ведь крутящий момент у обоих небольшой – 95 Н·м при 3000 об/мин. К тому же, эти двигатели достаточно громкие, хотя вибраций практически нет. У более мощной версии разгон до 100 км/ч занимает 14,7 с. Расход топлива составляет 5,8 л/100 км в городе и 4,2 л/100 км – за городом.

Выше в иерархии – 1,2-литровые "четверки" с турбонаддувом, развивающие 90 и 110 л. с. Они более резвые, а еще отличаются неплохой тягой в широком диапазоне оборотов. У более мощной

версии 175 Н·м крутящего момента в распоряжении при 1400-4000 об/мин. Двигатель работает очень тихо и плавно. Хэтчбек разгоняется до 100 км/ч за 9,4 с, а максимальная скорость – 197 км/ч. При этом его "аппетит" умеренный – 6,1 л/100 км в городе и 4,0 л/100 км – на трассе.

Все турбодизели – 1,4-литровые, трехцилиндровые: есть версии на 75, 90 и 105 л. с. Они не слишком громкие, хотя вибрации порой ощутимы. Да и эластичность у них неплохая, а еще они тяговиты на "низах". У 105-сильной версии максимальные 250 Н·м крутящего момента достигаются при 1750 об/мин. Это позволяет достигать 100 км/ч за 10,1 с и развивать 193 км/ч. Двигатель очень экономный: 3,9 л/100 км в городском цикле и 3,3 л/100 км – на шоссе.

Доработанная 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач ра-

ботает точнее, а сцепление легкое и более информативное. В перечне опций есть и трансмиссия с двумя сцеплениями DSG.

Fabia третьего поколения стал немного комфортнее предшественника. Его подвеска несколько мягче, а потому неровности дорог поглощаются более плавно. Крены кузова при этом не увеличились, но они ощутимы. Рулевое управление с новым электромеханическим усилителем точное, хотя и не самое информативное. Пониженный центр тяжести и уменьшенная масса автомобиля способствуют улучшению управляемости. Шумоизоляция салона также улучшена, что особенно ощутимо после 120 км/ч – ветер и шины не очень слышны.

Новый Skoda Fabia уже начали продавать в Европе. Стоимость модели начинается с отметки в 11 800 евро.









Технические характеристики Skoda Fabia			
Тип кузова	хетчбэк		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1055/1510	1129/1584	1165/1620
Длина/ширина/высота, мм	3992/1732/1452		
Колесная база, мм	2455		
Колея передняя/задняя, мм	1463/1457		
Клиренс (дорожный просвет), мм	133		
Объем багажника мин/макс, л	330/1150		
Диаметр разворота, м	10,4		
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1499	1197	1422
Тип	бензиновый	бензиновый, с турбонаддувом	дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 3	в ряд, 4	в ряд, 3
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2	16/2	12/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	75 при 6200	110 при 4600	105 при 3500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	95 при 3000	175 при 1400-4000	250 при 1750-2500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/45		Дт/45
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. механическая, 6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями		
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		
Количество подушек безопасности, шт.	6		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESP		
Размер шин	185/60 R15		
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	14,7	9,4 (9,4)*	10,1
Максимальная скорость, км/ч	172	197 (196)	193
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	5,8	6,1 (5,8)	3,9
– загородный цикл	4,2	4,0 (4,1)	3,3
– смешанный цикл	4,8	4,8 (4,7)	3,5
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	11 800 – 19 700		
Первое техобслуживание, км	20 000		
Периодичность техобслуживания, км	20 000		

*В скобках – данные для версий с автоматической коробкой переключения передач

Volkswagen Passat:

ВОСЬМОЙ дубль

Volkswagen Passat – одна из наиболее успешных и массовых моделей в D-классе. С момента ее появления в 1973 году, выпущено свыше 20 млн. машин семи поколений. За более чем сорок лет, автомобиль преобразился и немного приблизился к премиум-сегменту. Теперь поступает в производство полностью новый **Passat B8**.





Дизайнеры Volkswagen всегда отличались консервативностью. Поэтому неудивительно, что Passat восьмого поколения выглядит очень знакомо. У него по-прежнему строгий дизайн, хотя профиль выглядит стремительнее благодаря длинному капоту, увеличенному углу наклона лобового стекла и укороченным свесам кузова. Хромированная решетка радиатора стала шире, а продолговатые фонари сверху получили серебристые "брови". Оптика, кстати, теперь за доплату может быть полностью светодиодной и адаптивной. В бампере увеличен воздухозаборник. Боковины стали более рельефными, а задние крылья расширены. Заметен и изящный изгиб оконной линии в районе задних стоек. "Корму" подчеркивают крупные фонари, а в бампер интегрированы прямоугольные наконечники выхлопных труб. Версию R-Line можно отличить по аэродинамическому обвесу и 19-дюймовым колесным дискам вместо стандартных 16-дюймовых.

Новую модульную платформу MQB позаимствовали у младшего брата Volkswagen Golf VII. Седан Passat на 2 мм короче предшественника (4767 мм), но при этом его колесная база прибавила 79 мм – до 2791 мм. Автомобиль на 12 мм шире (1832 мм) и на 14 мм ниже (1456 мм), что делает

его более приземистым в анфас. К тому же, новичок стал легче сразу на 85 кг – 1312 кг в базовом исполнении.

В отделке салона стало больше серебристых вставок и черных лакированных поверхностей. Оригинально смотрятся дефлекторы вентиляционной системы, растянутые на всю ширину передней панели. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов, а ее цвета изменяется нажатием кнопки. Обод трехспицевого рулевого колеса выполнен плоским снизу. В базовой версии предусмотрены аналоговые приборы в отдельных колодцах и цветной экран бортового компьютера. В более дорогих вариантах данные выведены на 12,3-дюймовый цветной дисплей, причем его конфигурацию можно изменять. Например, есть возможность сдвинуть спидометр и тахометр к краям, а по центру появится карта навигационной системы. Информация может проецироваться и на лобовое стекло.

Наклоненная центральная панель увенчана аналоговыми часами. Ниже установлен сенсорный дисплей: в зависимости от уровня оснащения его диагональ составляет 6,5 либо 8 дюймов. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и рационально упорядочены, а еще украшены хромированными накладками.

Их немного, поэтому привыкнуть к ним нетрудно. Перчаточный ящик и карманы в дверях увеличены в размерах.

Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Передние кресла Passat шире, чем ранее. Они весьма упругие, но зато обладают неплохой боковой поддержкой. Стояночный тормоз у всех Passat – электромеханический, поэтому традиционный рычаг "ручника" отсутствует. Это освободило больше места для подстаканников и подлокотника с боксом. Обзорность во всех направлениях – хорошая.

На втором ряду стало больше места для ног. Пространство здесь весьма щедрое даже для людей ростом выше среднего. Разве что сидящий по центру пассажир будет несколько стеснен из-за трансмиссионного тоннеля. Объем багажника также увеличен: у седана он составляет 586 л, а в универсала – 650 л в обычном состоянии и 1780 л – со сложенными задними сиденьями. В последнем случае можно выбрать электропривод пятой двери с сенсорным открытием.

Базовая комплектация Passat включает электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционер, связь Bluetooth, магнитола. Также предусмотрены 7 подушек безопасности, система стабилизации и технология Multi-collision bra-



ke system, автоматически применяющая торможение после столкновения, чтобы нейтрализовать кинетическую энергию. В самом дорогом варианте Highline добавлены система бесключевого доступа, двухзонный климат-контроль, отделка салона кожей и алькантарой, датчики освещения и дождя, подогрев передних сидений, адаптивный круиз-контроль с функциями автоматического замедления и движения в пробках. Перечень опций включает камеры кругового обзора, беспроводной Интернет, парковочный автопилот (с режимом для автомобиля с прицепом), системы мониторинга "слепых" зон и соблюдения полосы движения.

Поначалу на выбор предложат пять двигателей с турбонаддувом, непосредственным впрыском топлива и системой глушения при остановках. Бензиновые 1,4-литровые "четверки" развивают 125 и 150 л. с. Особый интерес вызывает более мощный мотор, ведь он оснащен системой отключения цилиндров. Происходит это незаметно, а результатом является снижение расхода топлива до 6,1 л/100 км в городском цикле и 4,4 л/100 км – в загородном. "Четверка" весьма резвая, да и тяги на низких оборотах достаточно, ведь

максимальные 250 Нм в распоряжении с 1500 об/мин. Разгон до 100 км/ч занимает 8,4 с, а максимальная скорость – 220 км/ч.

Если экономичность на первом месте, то следует обратить внимание на 1,6-литровый 120-сильный турбодизель, расходующий в среднем 4,0 л/100 км. А 2,0-литровый мотор предложен с одной турбиной (150 л. с.) или с двумя (240 л. с.). В последнем случае обеспечивается очень приличный подхват с "низов", так как немалые 500 Нм крутящего момента в распоряжении с 1750 об/мин. Этот турбодизель очень эластичный, а еще отличается плавностью работы. С ним седан разгоняется до 100 км/ч за 6,1 с и достигает 240 км/ч. "Аппетит" при этом очень даже умеренный – 6,4 л/100 км в городе и 4,6 л/100 км – на трассе.

Позже линейку моторов расширят: появятся бензиновые турбодвигатели объемом 1,8 л (180 л. с.) и 2,0 л (220 и 280 л. с.), а также 184-сильная версия 2,0-литрового турбодизеля. Появится и гибридная модификация GTE мощностью 218 л. с. со средним расходом топлива в 2,0 л/100 км.

Механическая 6-ступенчатая коробка переключения передач демонстрирует точность работы. Альтернатива – 7-сту-

пенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями DSG с молниеносными переключениями. Полный привод предложен за доплату, но в 240-сильной версии он установлен по умолчанию.

Конечно, четыре ведущих колеса обеспечивают лучшее сцепление с дорогой, хотя и переднеприводный Passat в этом плане неплох. А пониженный центр тяжести способствует лучшему поведению автомобиля в поворотах. Рулевое управление дополнено адаптивным электроусилителем: оно точное и наполняется тяжестью на больших скоростях, а еще довольно информативное. Подвеска несколько упругая, что особенно ощущается с колесами диаметром 18 и 19 дюймов. Зато автомобиль мало кренится в виражах. За доплату предложены адаптивные амортизаторы и система настройки шасси со спортивным и комфортным режимами. На больших скоростях в салоне тихо благодаря качественной шумоизоляции.

Volkswagen Passat уже начали продавать в Европе. Начальная версия стоит 26 тыс. евро, а вот 240-сильный Highline – свыше 46 тыс.









Технические характеристики Volkswagen Passat			
Тип кузова	седан		
Количество дверей/мест, шт.	4/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1387/1940	1444/1990	1721/2260
Длина/ширина/высота, мм	4767/1832/1456		
Колесная база, мм	2791		
Колея передняя/задняя, мм	1584/1568		
Клиренс (дорожный просвет), мм	145		
Объем багажника мин/макс, л	586/1152		
Диаметр разворота, м	11,7		
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1395	1598	1968
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	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	150 при 5000	120 при 3600	240 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	250 при 1500-3000	250 при 1750-3500	500 при 1750-2500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/66		Дт/66
Трансмиссия			
Тип привода	передний или подключаемый полный		
Коробка передач	6-ст. механическая, 6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями		
Ходовая			
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		
Количество подушек безопасности, шт.	7		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESP		
Размер шин	215/60 R16		215/55 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,4	10,8 (10,8)*	6,1
Максимальная скорость, км/ч	220	206 (206)	240
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	6,1	4,9 (4,6)	6,4
– загородный цикл	4,4	3,8 (3,9)	4,6
– смешанный цикл	5,0	4,2 (4,1)	5,3
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	26 000 – 46 000		
Первое техобслуживание, км	20 000		
Периодичность техобслуживания, км	20 000		

ПОЕДИНОК КОМПАКТНЫХ ВСЕДОРОЖНИКОВ



Chevrolet Tracker

Решетка радиатора Chevrolet Tracker разделена горизонтальной балкой



Nissan Juke

Стреловидные указатели поворотов и круглые фары делают переднюю часть Nissan Juke необычной



Skoda Yeti

Прямоугольные фары Skoda Yeti дополнены светодиодными ходовыми огнями

Компактные вседорожники за последние годы стали довольно популярными. Как правило, их используют городские жители, ведь эти автомобили не занимают много места и являются маневренными. Высокий клиренс позволяет преодолевать бордюры, а подключаемый полный привод очень кстати в зимнюю пору. К тому же, такие вседорожники заметно экономичнее своих более крупных собратьев. Среди подобных моделей – Chevrolet Tracker, Nissan Juke и Skoda Yeti, о которых пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

Chevrolet Tracker – новичок в этой тройке, ведь в Украине он появился всего несколько месяцев назад. Его дизайн весьма атлетичный и мускулистый. У вседорожника короткие свесы кузова, расширенные крылья и рельефный капот. Клиновидная оконная линия делает профиль весьма стремительным. Фирменная радиаторная решетка Chevrolet разделена горизонтальной балкой с логотипом марки. С ней сочетаются четырехугольные фары. Бамперы, пороги кузова и колесные арки прикрыты пластиковыми накладками. Расширенные "плечи" задних крыльев подчеркнуты узкими изогнутыми фонарями.

Nissan Juke сразу привлекает внимание своим неординарным стилем. В первую очередь, это касается передней части. Оригинальные стреловидные указатели поворотов на капоте сочетаются с большими круглыми фарами. Воздухозаборник в бампере выполнен в виде трех круглых желобов. Нижняя часть кузова получила черную пластиковую защиту. Крылья автомобиля раздуты, а оконная линия – высокая. Ручки задних дверей спрятаны в стойках крыши. Заднее стекло панорамное, а L-образные задние фонари напоминают оптику купе Nissan 370Z. Верхнюю кромку пятой двери украшает спойлер.

Skoda Yeti отличается классическим для вседорожников двухобъемным силуэтом с малым углом наклона лобового стекла и вертикальными задними стойками крыши. Прямоугольные фары дополнены светодиодными ходовыми огнями. В фирменном стиле Skoda выполнена "зубастая" решетка радиатора. Спереди и сзади днище защищено металлическими пластинами, предусмотрены и пластиковые накладки на бамперах и порогах. Заднее стекло кажется панорамным, так как стойки черные. По краям кузова установлены компактные фонари.

Chevrolet самый крупный в тройке – достигает 4248 мм в длину против 4223 мм у Skoda и 4135 мм у Nissan. А вот колесная база самая большая у Yeti – 2578 мм, тогда как у Tracker – 2555 мм, а у Juke – 2530 мм. Чешский вседорожник также тяжелее соперников: он весит 1540 кг, японский автомобиль – 1425 кг, а американский – 1382 кг.

Салон Tracker декорирован тканью и кожей, довольно много внутри и серебристых вставок "под алюминий". Присутствует такая деталь и на трехспицевом рулевом колесе. Довольно необычно выполнена комбинация приборов: аналоговый тахометр сочетается с жидкокристаллическим



Chevrolet самый легкий в тройке – 1382 кг



Nissan компактнее соперников – 4135 мм



У Skoda самая большая колесная база – 2578 мм



Расширенные "плечи" Tracker подчеркнуты изогнутыми фонарями



L-образные фонари Juke установлены по краям кузова



Задние стойки Yeti вертикальные

экраном, на который выведены показания спидометра, указателя уровня топлива, часов и бортового компьютера. Нежно-синяя подсветка приятна для глаз. Центральная панель слегка наклонена, а венчает ее 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы MyLink. Благодаря ему здесь существенно уменьшено количество клавиш и переключателей. Внутри сразу два перчаточных ящика и удобные отделения в центральной консоли. Рулевая колонка Chevrolet регулируется в двух плоскостях, а водительское кресло оснащено электроприводом. Сиденья первого ряда комфортабельные и неплохо удерживают спину. Предусмотрена и функция их подогрева. Обзор вперед и по сторонам неплохой, а вот при движении задним ходом его ограничивают толстые задние стойки.

Juke внутри выглядит ярко благодаря красному трансмиссионному тоннелю в форме мотоциклетного бензобака. Под стать ему и алая подсветка салона, и тканевые вставки на сиденьях такого же цвета. Компактное трехспицевое рулевое колесо обшито перфорированной кожей. На педалях установлены металлические накладки. Циферблаты спидометра и тахометра размещены в двух отдельных желобах с серебристыми ободками и разделены дисплеем бортового компьютера. Широкая центральная панель покрыта черным лаком. На ней размещен 5,8-дюймовый сенсорный экран навигационной системы. Некоторые клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля слишком мелкие, что затрудняет привыкание к ним. У рулевой колонки изменяется только высота. Передние кресла Nissan мягкие и удобные, а также обладают хорошей боковой поддержкой. Они оснащены подогревом. Обзор назад несколько ограничен из-за небольшого стекла и толстых стоек.

В салоне Yeti господствует строгий и лаконичный стиль с обилием горизонтальных линий. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей и украшено хромированным молдингом. Приборы помещены в отдельные колодцы, а их шкалы выполнены в классическом стиле. Внутри спидометра – указатель остатка топлива в баке, а в тахометре установлен датчик температуры двигателя. По центру находится экран бортового компьютера. Клавиши на центральной панели большие и рационально упорядочены, поэтому очень удобные даже при пользовании ими на ощупь. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине, достаточно широкий диапазон регулировок и у кресла водителя. Передние сиденья несколько упругие, но зато боковая поддержка у них на высоте. У Skoda большой "бардачок", несколько отделений в центральной консоли и выдвижной ящик под пассажирским сиденьем. Посадка за рулем высокая, а обзорность хорошая во всех направлениях.

На втором ряду просторнее всего в Yeti – места здесь больше, чем у соперников. Кроме того, задние кресла оснащены горизонтальной регулировкой и изменяемым углом наклона спинки. В Juke рослые

пассажиры почувствуют недостаток пространства над головой. Кроме того, в Nissan и Chevrolet салон не такой широкий в районе плеч, а потому троем взрослым сзади тесно. Skoda также обладает самым вместительным багажником – 410-510 л (в зависимости от положения сидений) против 356 л у Tracker и 251 л у Juke. Со сложенными задними креслами он возрастает до 1760, 1370 и 550 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей с приблизительно одинаковой стоимостью – Chevrolet Tracker 1,8 LT, Nissan Juke 1,6 SE+Sport и Skoda Yeti 1,8 Elegance. Все они укомплектованы электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, легкосплавными дисками, системой стабилизации. Chevrolet получил кондиционер, а два других вседорожника – отдельный климат-контроль. Tracker и Juke также оснащены камерой заднего вида, круиз-контролем и связью Bluetooth, а у "американца" есть еще и датчик освещения. У Chevrolet и Nissan по 4 подушки безопасности, а у Skoda – 2.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми четырехцилиндровыми двигателями. Под капотом Chevrolet – 1,8-литровый атмосферный мотор, развивающий 140 л. с. при 6200 об/мин. Максимальный крутящий момент в 178 Н·м достигается при 3800 об/мин, поэтому на низких оборотах тяги меньше, чем у соперников. "Четверка" работает достаточно тихо, а передачи в 6-ступенчатом "автомате" переключаются плавно. Динамика заметно хуже, чем у конкурентов – 11,1 с до 100 км/ч и максимальные 180 км/ч. В городе расход топлива составляет 10,7 л/100 км, а за городом – 6,3 л/100 км. Также Tracker доступен с бензиновым 1,4-литровым 140-сильным турбомотором и 1,7-литровым турбодизелем мощностью 130 л. с.

Турбодвигатель с непосредственным впрыском топлива Nissan объемом 1,6 л самый мощный в тройке – 190 л. с. при 5600 об/мин. Он достаточно тяговит в среднем диапазоне оборотов, ведь пиковые 240 Н·м крутящего момента доступны в диапазоне 2000-5200 об/мин. Турбопауза практически незаметна. Бесступенчатый вариатор CVT неплохо подбирает обороты двигателя при разгоне и обеспечивает лучшую в тройке динамику – 8,4 с до 100 км/ч и максимальные 200 км/ч. Также благодаря ему Juke еще и самый экономичный – 10,2 л/100 км в городе и 6,0 л/100 км – на шоссе. Правда, на высоких оборотах "четверка" может быть шумовата. Модель у нас также доступна с атмосферным 117-сильным вариантом этого мотора.

Skoda также укомплектована двигателем с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. При рабочем объеме в 1,8 л она развивает 160 л. с. при 4500 об/мин. Автомобиль наиболее тяговитый на "низах", ведь максимальные 250 Н·м крутящего момента в распоряжении уже с 1500 об/мин. Поэтому мотор очень эластичный, а еще отличается тишиной и плавностью работы. Роботизированная



Аналоговый тахометр Chevrolet сочетается с жидкокристаллическим экраном



Трансмиссионный тоннель Nissan напоминает бензобак мотоцикла



Приборы Skoda помещены в отдельные колодцы



Салон Tracker не слишком широкий в районе плеч



В Juke не слишком много места над головой



Задние сиденья Yeti оснащены горизонтальной регулировкой, изменяется и угол наклона их спинок

6-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями отличается очень быстрыми переключениями передач, хотя на малых скоростях порой ощутимы толчки. Разгон до 100 км/ч занимает 8,6 с, а максимальная скорость – 220 км/ч. В городском цикле расход топлива равен 10,6 л/100 км, а на трассе – 6,8 л/100 км. Yeti также можно выбрать с 1,2-литровым 105-сильным бензиновым турбомотором или 2,0-литровым 140-сильным турбодизелем.

Подключаемый полный привод и не слишком большой клиренс (170-180 мм) позволяют автомобилям хорошо чувствовать себя преимущественно на легком бездорожье. Хотя у Skoda, например, есть специальный вседорожный режим системы стабилизации. Yeti и Tracker получили и технологию помощи на крутом спуске.

Ходовая Tracker больше настроена на комфортабельную езду. Его подвеска легко справляется с большинством дорожных неровностей, тем более что у вседорожника высокопрофильная 16-дюймовая резина. Правда, обратной стороной являются довольно-таки ощутимые крены кузова в поворотах. Руль легкий и его можно без проблем вращать несколькими пальцами. При этом точность и информативность у него на высоте благодаря хорошо настроенному гидроусилителю. Зато курсовая устойчивость у Chevrolet неплохая. На больших скоростях в салоне слышны шумы ветра и шин.

Juke – противоположность Tracker, ведь он настроен на динамичную езду и по управляемости больше похож на хэтчбэки С-класса. Поэтому его подвеска достаточно жесткая и серьезные выбоины сразу ощутимы в салоне. Зато вседорожник, пожалуй, меньше всех кренится в поворотах. Рулевое управление порадует своей точностью и остротой, хотя немного больше обратной связи ему не помешало бы. С недостаточной поворачиваемостью неплохо борется система вектора тяги, имитирующая дифференциал повышенного трения. А вот шумоизоляция салона не самая лучшая, и при 130 км/ч в салоне не так уж и тихо.

Yeti – своего рода компромиссный вариант, сочетающий уверенную управляемость и неплохой комфорт. Энергоемкая подвеска плавно поглощает выбоины, хотя слишком мягким Skoda не назовешь. При этом нежелательные движения кузова редко проявляются. Рулевое управление отличается точностью и информативностью. Да и маневренность на высоте: диаметр развота у вседорожника составляет 10,2 м против 10,7 м у Nissan и 10,9 м у Chevrolet. Также следует отметить очень хорошую шумоизоляцию салона: при езде по автомагистрали внутри тихо.

Nissan Juke 1,6 SE+Sport обойдется в 382 000 гривен. Он привлекает хорошей динамикой и экономичностью. Chevrolet Tracker 1,8 LT стоит 368 000 гривен, а его сильная сторона – богатое оснащение. Цена Skoda Yeti 1,8 Elegance – 421 000 гривен, его преимущество – вместительные салон и багажник.



Объем багажника Chevrolet – 356 л



У Nissan в распоряжении 251 л



Багажник Skoda самый большой – 410-510 л

Технические характеристики			
Модель	Chevrolet Tracker	Nissan Juke	Skoda Yeti
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1382/1878	1425/1860	1540/2085
Длина/ширина/высота, мм	4248/1792/1674	4135/1765/1565	4223/1793/1691
Колесная база, мм	2555	2530	2578
Колея передняя/задняя, мм	1540/1540	1525/1525	1541/1537
Клиренс (дорожный просвет), мм	168	180	180
Объем багажника мин/макс, л	356/1370	251/550	410/1760
Диаметр разворота, м	10,9	10,7	10,2
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1495	1598	1798
Тип	бензиновый	бензиновый, с турбонаддувом	
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	140 при 6200	190 при 5600	160 при 4500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	178 при 3800	240 при 2000-5200	250 при 1500-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/53	Аи-95/46	Аи-95/60
Трансмиссия			
Тип привода	подключаемый полный		
Коробка передач	6-ст. автоматическая	вариатор	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	зависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости	независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	4	4	2
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, ESP
Размер шин	205/70 R16	215/55 R17	225/55 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,1	8,4	8,6
Максимальная скорость, км/ч	180	200	220
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	10,7	10,2	10,6
– загородный цикл	6,3	6,0	6,8
– смешанный цикл	7,9	7,6	8,0
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	368 000	382 000	421 000
Первое техобслуживание, км	15 000		
Периодичность техобслуживания, км	15 000		

ИМИДЖ – ВСЕ



Mercedes-Benz ML500

Широкая хромированная решетка радиатора Mercedes-Benz ML500 по центру украшена большой трехлучевой звездой



Porsche Cayenne

Каплевидные фары роднят Porsche Cayenne с легендарным 911



Range Rover Sport

Раскосые фары Range Rover Sport растянуты на крылья

В нашей стране популярность вседорожников продиктована, среди прочего, сугубо практичными соображениями. Такие автомобили как раз кстати на наших дорогах не лучшего качества, да и зимой они чувствуют себя увереннее благодаря полному приводу. Впрочем, вседорожники также подчеркивают и статус владельца, его успешность. Особенно это справедливо по отношению к моделям премиум-класса – таким как Mercedes-Benz ML500, Porsche Cayenne и Range Rover Sport. О них и пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

Mercedes-Benz M-Class третьего поколения был показан в 2011 году. Его дизайн сдержанный и консервативный. В частности, сохранен характерный профиль модели с наклонными центральными стойками крыши. Широкая хромированная решетка радиатора по центру украшена большой трехлучевой звездой, а с ней сочетаются каплевидные фары. Спереди и сзади видны хромированные пластины защиты днища. Капот выпуклый, а задние крылья расширены, как на классических Mercedes-Benz 50-х годов. Пятая дверь прикрыта небольшим спойлером, а ширину "кормы" подчеркивают продолговатые светодиодные фонари.

Porsche Cayenne второй генерации появился в 2010 году. Он привлекает стремительным внешним видом, в котором преобладают плавные линии кузова. Каплевидные фары и вогнутый капот роднят вседорожник с купе Porsche 911. Радиаторная решетка по бокам окружена двумя воздухозаборниками, а передний бампер несколько скошен снизу для улучшения угла въезда. Колесные арки раздуты, а у задних стоек крыши – большой угол наклона. На крыше установлен большой изогнутый спойлер. Широкие "плечи" Cayenne подчеркнуты крупными фонарями со светодиодными лампами.

Range Rover Sport – новичок, он поступил в производство год назад. Своим угловатым двухобъемным профилем с высокой оконной линией он несколько напоминает предшественника, хотя смотрится более ярко. Знакомая узкая решетка радиатора сочетается с раскосыми фарами. Капот и боковины профилированы, а в передних крыльях заметны небольшие вентиляционные отверстия. Стойки крыши окрашены в черный цвет, причем у задних большой угол наклона. На крыше установлен спойлер. Сзади по краям кузова заметны небольшие Г-образные светодиодные фонари.

Все три автомобиля имеют приблизительно одинаковые размеры: Mercedes-Benz достигает 4804 мм в длину, Porsche – 4846 мм, а Range Rover – 4850 мм. Колесная база равна 2915 мм, 2895 мм и 2923 мм, соответственно. Cayenne заметно легче своих соперников, ведь он весит 2065 кг, Range Rover Sport – 2144 кг, а M-Class – 2325 кг.

В отделке салона Mercedes-Benz сочетаются кожа и дерево, присутствуют и алюминиевые вставки. Четырехспицевое рулевое колесо имеет довольно большой диаметр. Циферблаты приборной панели помещены в два от-



Mercedes-Benz самый тяжелый – 2325 кг



Porsche легче соперников – весит 2065 кг



Range Rover наиболее крупный в тройке – 4850 мм



Ширину "кормы" M-Class подчеркивают продолговатые светодиодные фонари



На крыше Saueppe установлен изогнутый спойлер



У задних стоек крыши Range Rover Sport – большой угол наклона

дельных колодца, причем внутри спидометра – указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру размещен экран бортового компьютера. Широкая центральная панель увенчана 5,8-дюймовым дисплеем мультимедийной системы Comand, а навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и удобные в пользовании. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья самые мягкие в тройке и при этом неплохо удерживают спину. Они оснащены электроприводом и подогревом. Интересно, что обогреваются и подстаканники на центральном тоннеле. Подлокотники прячут отделение для мелкой поклажи. Обзорность во всех направлениях у M-Class хорошая.

Салон Porsche также декорирован кожей, деревом и алюминием. Трехспицевое рулевое колесо компактное, а на ободке предусмотрены наплы в районе хвата рук. Приборы размещены в отдельных желобах, причем по центру установлен тахометр. Слева от него – спидометр, а справа – цветной дисплей бортового компьютера. По краям разместили указатели уровня топлива в баке и температуры охлаждающей жидкости. Центральная панель наклонена, а сверху на ней установлен 7-дюймовый монитор мультимедийной системы. Клавиш здесь очень много и большинство из них весьма мелкие, поэтому они требуют некоторого времени для привыкания. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Кресла первого ряда обладают самой лучшей боковой поддержкой и при этом остаются комфортабельными. Предусмотрены электропривод и подогрев. В широком центральном подлокотнике установлен бокс. Обзор назад несколько ограничен из-за небольшого стекла.

Кожа и алюминий преобладают и во внутренней отделке Range Rover. На педалях заметны металлические накладки. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов, причем ее цвет может изменяться. Большое четырехспицевое рулевое колесо удобно ложится в руки. Изображения приборов выведены на 12,3-дюймовый монитор. Наклоненная центральная консоль разделяет передние сиденья. Сверху на ней установлен 8-дюймовый сенсорный дисплей с технологией Dual View – водитель и пассажир могут одновременно считывать с него разные данные. Он позволил значительно уменьшить количество клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля. У рулевой колонки регулируются угол наклона и вылет. Кресла водителя и переднего пассажира удобные и с хорошей поддержкой в районе поясницы. Подлокотник весьма большой, а внутри – вместительное отделение. Тоненькие стойки крыши и очень высокая посадка за рулем обеспечивают хорошую обзорность.

У всех трех вседорожников регулируется угол наклона спинок задних кресел. На втором ряду больше всего места для ног у M-Class, зато у двух других автомобилей сиденья оснащены горизонтальной регули-

ровкой. В Сауенне пространство над головой несколько меньше, чем у соперников. Салон Range Rover Sport самый широкий в районе плеч и эта модель единственная доступна в семиместном исполнении (за доплату). Кроме того, у него предусмотрен подогрев задних сидений. Также британский внедорожник обладает наиболее вместительным багажником – 784 л против 550-670 л у Porsche и 690 л у Mercedes-Benz. Со сложенными задними сиденьями получается 1761 л, 1780 л и 2010 л, соответственно. Пятая дверь оснащена электроприводом во всех трех машинах.

Для более точного сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – Mercedes-Benz ML500, Porsche Cayenne S 4,8 и Range Rover Sport 3,0 SE. Все они оснащены системой бесключевого доступа, электропакетом, двухзонным климат-контролем, аудиосистемой, легкосплавными дисками, системой стабилизации, связью Bluetooth, круиз-контролем (ML500 – адаптивным). Mercedes-Benz и Range Rover получили датчики освещения и дождя, а Porsche – люк в крыше. У ML500 9 подушек безопасности, у Сауенне – 8, а у Range Rover Sport – 7. Кроме того, Mercedes-Benz укомплектован технологиями определения усталости водителя и автоматического торможения.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми двигателями. Под капотом ML500 – 4,7-литровый V8 с двойным турбонаддувом, развивающий 408 л. с. при 5000 об/мин. Уже при 1600 об/мин в распоряжении "лавина" крутящего момента – 600 Н·м. Турбопаузы у двигателя нет как таковой, а под рукой всегда немалый резерв мощности. Динамика у Mercedes-Benz несколько лучше, чем у соперников – 5,6 с до 100 км/ч. Максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Мотор тихий, а передачи в 7-ступенчатом "автомате" переключаются плавно. В городском цикле расход топлива составляет 15,2 л/100 км, а в загородном – 9,5 л/100 км. Внедорожник также доступен у нас с бензиновыми моторами объемом 3,5 л (306 л. с.) и 5,5 л (525 л. с.), турбодизелями объемом 2,1 л (204 л. с.) и 3,0 (258 л. с.).

Сауенне также получил "восьмерку", но атмосферную, объемом 4,8 л и мощностью 400 л. с. при 6500 об/мин. Характер у нее совсем другой – высокооборотистый. Впрочем, тяги в среднем диапазоне оборотов также хватает, ведь пиковые 500 Н·м крутящего момента достигаются при 3500 об/мин. Насыщенный звук V8 радует слух. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия порадует быстротой переключений. Разгон до 100 км/ч занимает 5,9 с, а максимальная скорость – 258 км/ч. Porsche также самый экономичный – 14,5 л/100 км в городе и 8,2 л/100 км – на шоссе. Модель можно выбрать в Украине с бензиновыми двигателями объемом 3,6 л (300 л. с.) и 4,8 л (500 л. с.), турбодизелями объемом 3,0 (245 л. с.) и 4,2 л (382 л. с.).

Range Rover Sport укомплектован 3,0-литровым V6 с механическим компрессором. Его мощность – 340 л. с. при 6500 об/мин. Максимальный крутящий момент в 450 Н·м



Циферблаты приборов Mercedes-Benz помещены в два отдельных колодца



Центральная панель Porsche наклонена



Показания приборов Range Rover выведены на дисплей



В M-Class больше всего места для ног сзади



На втором ряду Сауеппе несколько ограниченное пространство над головой



Салон Range Rover Sport самый широкий в районе плеч

доступен в диапазоне 3500-5000 об/мин, что делает мотор весьма тяговитым. Разгон сопровождается характерным звуком нагнетателя. Вседорожник достигает 100 км/ч за 7,2 с, а ограничитель скорости срабатывает при 210 км/ч. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия отличается быстротой реакции и плавностью работы. Расход топлива составляет 15,4 л/100 км в городском цикле и 9,8 л/100 км – в загородном. Для Range Rover в нашей стране также предложены 5,0-литровый 510-сильный V8, турбодизели объемом 3,0 л (258 и 292 л. с.).

Все три автомобиля получили постоянный полный привод. На бездорожье лучше всего проявляет себя Range Rover Sport – он неплохо преодолевает сложные участки и способен форсировать броды глубиной до 85 см. У него, а также у ML500 предусмотрена система изменения настроек полного привода с режимами для езды по различным типам поверхности и технология помощи при спуске.

Mercedes-Benz более ориентирован на комфорт. Его мягкая и длинноходная подвеска легко справляется с подавляющим большинством выбоин на дороге. При этом крены кузова в поворотах у вседорожника небольшие, ведь с ними борются адаптивные амортизаторы. Руль очень легкий, но при этом отличается точностью, хотя немного больше обратной связи ему не помешало бы. Курсовая устойчивость также хорошая. На скорости 140 км/ч в салоне ML500 можно говорить, не повышая голоса – это заслуга качественно выполненной шумоизоляции.

Porsche – полная противоположность ML500, ведь на первом месте у него управляемость. Езда во вседорожнике достаточно упругая, даже несмотря на то, что колесные диски у него 18-дюймовые, а у соперников – 19-дюймовые. Зато низкий центр тяжести способствует малым кренам в виражах. Руль Cayenne – самый точный и информативный в тройке. Автомобиль неплохо маневрирует и на малой скорости: диаметр его разворота 11,7 м против 11,8 м у Mercedes-Benz и 12,1 м у Range Rover. На больших скоростях внутри весьма тихо.

Range Rover также неплох в управлении. Технология Torque Vectoring имитирует дифференциал повышенного трения и помогает преодолеть недостаточную поворачиваемость. А с нежелательными движениями кузова борются адаптивные амортизаторы. Подвеска не настолько мягкая, как у Mercedes-Benz, но комфортнее, чем у Porsche. Рулевое управление отличается точностью и информативностью. Шумоизоляция пассажирского отсека также хорошая, что ощущается при езде по автомагистрали.

Range Rover Sport 3,0 SE самый доступный в тройке – 1 265 000 гривен, он также привлекает большим багажником и проходимостью. Цена Mercedes-Benz ML500 – 1 275 000 тыс. гривен, его сильная сторона – комфортная подвеска. Цена Porsche Cayenne S 4,8 1 378 000 гривен, его плюсы – экономичность и хорошая управляемость.



Объем багажника Mercedes-Benz – 690 л

У Porsche в распоряжении – 550-670 л

Багажник Range Rover самый большой – 784 л

Технические характеристики			
Модель	Mercedes-Benz ML500	Porsche Cayenne S	Range Rover Sport
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	2325/2950	2065/2840	2572/3125
Длина/ширина/высота, мм	4804/1926/1796	4846/1939/1705	4850/1983/1780
Колесная база, мм	2915	2895	2923
Колея передняя/задняя, мм	1648/1663	1655/1669	1690/1685
Клиренс (дорожный просвет), мм	200	210	213
Объем багажника мин/макс, л	690/2010	550/1780	784/1761
Диаметр разворота, м	11,8	11,7	12,1
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	4663	4806	2995
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	бензиновый	бензиновый, с механическим нагнетателем
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	V8		V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4		24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	408 при 5000	400 при 6500	340 при 6500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	600 при 1600-4750	500 при 3500	450 при 3500-5000
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/70	Аи-98/100	Аи-98/105
Трансмиссия			
Тип привода	постоянный полный		
Коробка передач	7-ст. автоматическая	8-ст. автоматическая	8-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости	независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые		
Количество подушек безопасности, шт.	9	8	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, HDC	ABS, EBD, PSM	ABS, EBD, DSC, HDC
Размер шин	255/50 R19	255/55 R18	235/50 R19
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,6	5,9	7,2
Максимальная скорость, км/ч	250	258	210
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	15,2	14,5	15,4
– загородный цикл	9,5	8,2	9,8
– смешанный цикл	11,5	10,5	12,4
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 275 000	1 378 000	1 265 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Практичность – не помеха стилю



Audi A4 Avant

Широкая решетка радиатора Audi A4 Avant обрамлена хромом



Mercedes-Benz C-Class Estate

Изогнутые фары Mercedes-Benz C-Class Estate растянуты на крылья



Volvo V60

Радиаторная решетка Volvo V60 перечеркнута диагональным молдингом

Как правило, при выборе универсала автолюбители руководствуются, прежде всего, соображениями практичности. Оно и неудивительно, ведь главное преимущество подобных моделей – большой багажник. Впрочем, вместительность и утилитарность – не помеха запоминающемуся стилю, богатому оснащению или хорошим динамическим характеристикам. Особенно, если речь идет о представителях премиум-сегмента D-класса – таких как Audi A4 Avant, Mercedes-Benz C-Class Estate и Volvo V60.

Audi A4 Avant два года назад прошел плановое обновление. Он привлекает элегантным внешним видом с плавными линиями кузова. У него аркообразная форма крыши и большой угол наклона задних стоек. Фирменная трапециевидная решетка радиатора обрамлена хромом. По ее краям установлены продолговатые фары со стреловидными светодиодными лампами дневного света. Боковины украшены штампованными линиями. Пятая дверь сверху прикрыта небольшим спойлером. Ширину кузова подчеркивают продолговатые фонари, также со светодиодной оптикой.

Mercedes-Benz C-Class Estate вскоре будет заменен новой моделью. Его дизайн более строгий, в нем преобладают грани и прямые линии. Широкая радиаторная решетка украшена большой трехлучевой звездой. Изогнутые фары растянуты на крылья и дополнены продолговатыми светодиодами. В переднем бампере размещен небольшой воздухозаборник. Капот и боковины выполнены профилированными. Задние стойки крыши практически вертикальные, а на верхней кромке пятой двери – спойлер. По краям кузова установлены небольшие фонари, а пятая дверь украшена хромированным молдингом.

Volvo V60 также модернизировали год назад. Универсал отличается стремительным дизайном с клиновидным профилем. Решетка радиатора по форме напоминает улыбку и разделена диагональной балкой. С ней сочетаются раскосые фары. В V-образном переднем бампере размещен узкий воздухозаборник. Капот V60 слегка выпуклый. На крыше установлен большой заостренный спойлер. Задние стойки подчеркнуты оригинальными L-образными фонарями. Бампер кажется своеобразным продолжением крыльев, а из-под него выглядывают продолговатые наконечники выхлопных труб.

Audi немного крупнее своих соперников – достигает 4700 мм в длину при колесной базе в 2808 мм. Volvo ощутимо короче – 4628 мм и 2776 мм, соответственно. А Mercedes-Benz самый компактный в тройке: его длина равна 4606 мм, а расстояние между осями – 2760 мм. Интересно, что при этом A4 Avant легче соперников: 1530 кг против 1574 кг у V60 и 1575 кг – у C-Class Estate. Это объясняется использованием в конструкции алюминиевых сплавов.



При длине в 4700 мм Audi крупнее соперников



Mercedes-Benz самый компактный в тройке – 4606 мм



На крыше Volvo установлен заостренный спойлер



Ширину кузова A4 Avant подчеркивают продолговатые фонари



Пятая дверь C-Class Estate украшена хромированным молдингом



L-образные фонари V60 размещены в стойках крыши

Пластик в отделке салона Audi щедро разбавлен серебристыми вставками. Четырехспицевое рулевое колесо обшито кожей, а в районе хвата рук на ободке предусмотрены напльвы. Ярко-красная подсветка добавляет эмоциональности. По центру приборной панели установлен цветной дисплей бортового компьютера, по бокам от него большие спидометр и тахометр, а по краям – указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. Центральная панель немного повернута к водителю, а венчает ее 6,5-дюймовый дисплей мультимедийной системы MMI. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и удобные в пользовании. Рулевая колонка A4 Avant регулируется в двух плоскостях. Передние сиденья упругие и неплохо удерживают спину, а посадка достаточно низкая. На широком трансмиссионном тоннеле установлены два подстаканника и подлокотник с боксом внутри. Обзорность во всех направлениях неплохая.

Внутри Mercedes-Benz, как и во внешнем дизайне, преобладают строгие прямые линии. В отделке присутствуют серебристые накладки "под алюминий", а четырехспицевое рулевое колесо обшито перфорированной кожей. Циферблаты приборов помещены в трех отдельных колодцах. Центральное место занимает спидометр с экраном бортового компьютера внутри, справа от него – тахометр, а справа – указатели уровня топлива и температуры охлаждающей жидкости. На широкой центральной панели сверху установлен 5,8-дюймовый экран мультимедийной системы Comand. Клавиши блоков аудиосистемы и климатической установки рационально упорядочены, хотя некоторые из них слишком мелкие. Сиденья водителя и переднего пассажира мягкие и комфортабельные, хотя боковая поддержка у них несколько хуже, чем у конкурентов. Зато они оснащены электроприводом регулировок. На центральном тоннеле размещены два подлокотника. Обзорность не вызывает нареканий.

В салоне Volvo господствует лаконичный скандинавский стиль. Черный пластик сочетается с серебристыми вставками. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей. Комбинация приборов состоит из аналогового тахометра с цифровым спидометром внутри и двух дисплеев, на которые выведены остальные данные. Цвет подсветки изменяется нажатием кнопки. Центральная панель немного наклонена и повернута к водителю. Она выполнена сверхтонкой, а за ней расположено небольшое отделение для мелкой поклажи. Сверху установлен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиш здесь довольно много и некоторые из них чересчур мелкие, что затрудняет пользование ими на ощупь. Кресла первого ряда V60 комфортабельные и неплохо удерживают спину. Они также оснащены подогревом. Центральный подлокотник прячет внутри бокс. Обзор назад несколько ограничен из-за маленького стекла и толстых стоек.

На втором ряду больше всего места для ног в A4 Avant. А вот салон в районе плеч шире у V60 и C-Class Estate. У Volvo рослые пассажиры сзади будут несколько стеснены, ведь пространство над головой у него несколько меньше, чем у соперников. Зато его задние кресла оснащены подогревом. Объем багажника Audi равен 490 л, Mercedes-Benz – 485 л, а Volvo – 430 л. Со сложенными сиденьями второго ряда он возрастает до 1430 л, 1500 и 1241 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости Audi A4 Avant 2,0 Multitronic, Mercedes-Benz C250 CGI Estate и Volvo V60 T5 Kinetic. Все они оснащены электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, климат-контролем, магнитолой с CD-проигрывателем, связью Bluetooth, легкосплавными 16-дюймовыми дисками, 6 подушками безопасности и системой стабилизации. Audi также получил датчики освещения и дождя, а Volvo – круиз-контроль с ограничителем скорости и системой автоматического замедления City Safety.

Все три универсала оснащены бензиновыми четырехцилиндровыми двигателями с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. A4 Avant получил 2,0-литровый мотор мощностью 225 л. с. при 4500 об/мин. Он самый тяговитый на "низах", ведь максимальные 350 Н·м крутящего момента в распоряжении всего с 1500 об/мин. У него приятный и не слишком громкий звук выхлопа. Бесступенчатый вариатор Multitronic хорошо подбирает обороты двигателя при разгоне. Автомобиль демонстрирует лучшую в тройке динамику – 7 с до 100 км/ч и максимальные 245 км/ч. Кроме того, Audi самый экономичный – 8,0 л/100 км в городском цикле и 5,5 л/100 км – в загородном. Также модель в Украине можно выбрать с 1,8-литровым 170-сильным бензиновым турбодвигателем, турбодизелями объемом 2,0 л (140 л. с.) и 3,0 л (245 л. с.).

Под капотом C250 CGI Estate 1,8-литровая турбированная "четверка", развивающая 204 л. с. при 5250 об/мин. Пиковый крутящий момент в 310 Н·м достигается при 2000 об/мин, что обеспечивает неплохую эластичность. Двигатель отличается тишиной и плавностью работы, под стать ему и характер 7-ступенчатой автоматической трансмиссии. Разгон до 100 км/ч занимает 7,4 с, а максимальная скорость составляет 233 км/ч. В городе универсал расходует 8,9 л/100 км, а на шоссе – 5,4 л/100 км. Mercedes-Benz также доступен с бензиновыми моторами объемом 1,8 л (156 л. с.) и 3,5 л (306 л. с.), турбодизелями объемом 2,1 л (136, 170 и 204 л. с.), и 3,0 л (231 л. с.).

V60 укомплектован 2,0-литровым двигателем мощностью 240 л. с. при 5500 об/мин. Он также достаточно тяговит на низких оборотах, ведь максимальный



Центральная панель Audi немного повернута к водителю



Приборы Mercedes-Benz установлены в трех отдельных колодцах



Тахометр Volvo соседствует с двумя дисплеями



На втором ряду A4 Avant больше всего места для ног



Салон C-Class Estate довольно широкий в районе плеч



Задние кресла V60 оснащены подогревом

крутящий момент в 320 Н·м доступен с 1800 об/мин. Мотор быстро набирает обороты, хотя после 5000 об/мин становится несколько шумным. Роботизированная 6-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует очень быструю смену передач. Универсал разгоняется до 100 км/ч за 7,7 с и развивает 230 км/ч. А вот "аппетит" у него несколько больше, чем у соперников – 11,3 л/100 км в городском цикле и 6,6 л/100 км – за городом. Для Volvo у нас также доступны бензиновые моторы объемом 1,6 л (150 и 180 л. с.) и 3,0 л (304 л. с.), турбодизели объемом 1,6 л (115 л. с.), 2,0 л (136 и 163 л. с.), 2,4 л (215 л. с.).

Ходовая Audi настроена на компромисс между комфортом и управляемостью. Энергоемкая подвеска неплохо справляется с дорожными неровностями. При этом универсал не слишком кренится в поворотах, а недостаточная поворачиваемость редко проявляется. Курсовая устойчивость у него хорошая благодаря большой колесной базе. Рулевое управление очень точное и информативное, а на малых скоростях становится очень легким и его удобно вращать одной рукой. Шумоизоляция салона качественная, поэтому при езде по автостраде сторонние звуки не дают о себе знать.

В отличие от переднеприводных соперников, Mercedes-Benz – заднеприводный. Универсал более ориентирован на комфорт, а потому его мягкая подвеска очень плавно поглощает даже серьезные выбоины. При этом нежелательные движения кузова редко дают о себе знать. Автомобиль демонстрирует неплохую маневренность в городских условиях: диаметр его разворота составляет 10,85 м против 11,3 м у V60 и 11,5 м у A4 Avant. Руль точный, но при этом легкий, да и обратной связи вполне достаточно. У C250 CGI Estate лучшая в тройке шумоизоляция, поэтому даже при 150 км/ч можно говорить, не повышая голоса.

Для Volvo доступны два типа настроек шасси, а стандартным является более спортивный вариант Dynamic. Поэтому езда в универсале несколько упругая, что особенно ощутимо на дорогах низкого качества. Зато V60 меньше всего кренится в виражах. Руль достаточно острый и точный, хотя не самый информативный. На больших скоростях он приятно наполняется тяжестью. Сцепление с дорогой очень хорошее. В то же время в скоростных виражах иногда проявляется недостаточная поворачиваемость. При 130 км/ч в салоне становится слышен шум ветра.

Audi A4 Avant 2,0 Multitronic несколько дороже конкурентов – 677 тыс. гривен, он привлекает большим внутренним пространством и экономичностью. Цена Mercedes-Benz C250 CGI Estate – 657 000 гривен, его сильная сторона – комфортная подвеска. Volvo V60 T5 Kinetic стоит 667 000 гривен, а его козыри – богатое оснащение и хорошая управляемость.



Багажник Audi самый большой – 490 л

У Mercedes-Benz в распоряжении 485 л

Объем багажника Volvo – 430 л

Технические характеристики

Модель	Audi A4 Avant	Mercedes-Benz C250 CGI Estate	Volvo V60
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1530/2100	1575/2115	1574/2130
Длина/ширина/высота, мм	4700/1826/1436	4606/1770/1459	4628/1865/1484
Колесная база, мм	2808	2760	2776
Колея передняя/задняя, мм	1564/1551	1549/1552	1588/1585
Клиренс (дорожный просвет), мм	130	120	130
Объем багажника мин/макс, л	490/1430	485/1500	430/1241
Диаметр разворота, м	11,5	10,85	11,3
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1984	1796	1999
Тип	бензиновый, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, продольно		спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	225 при 4500	204 при 5250	240 при 5500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	350 при 1500-4500	310 при 2000-4300	320 при 1800-5000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/63	Аи-95/59	Аи-95/67
Трансмиссия			
Тип привода	передний	задний	передний
Коробка передач	вариатор	7-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт	6		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, DSTC
Размер шин	225/55 R16	205/55 R16	215/55 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,0	7,4	7,7
Максимальная скорость, км/ч	245	233	230
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	8,0	8,9	11,3
– загородный цикл	5,5	5,4	6,6
– смешанный цикл	6,1	6,7	8,3
Стоимость тестируемого автомобиля (в Украине), гривен	677 000	657 000	667 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		



Maserati

Итальянская земля дала нам не одну известную автомобильную марку. Производители с Аппенин выпускают продукцию, отображающую горячий южный характер и экспрессивность итальянцев. Особенно это касается спортивных моделей: такие известные имена, как **Alfa Romeo, Ferrari, Lamborghini** уже давно стали синонимами мощи и скорости. К этой когорте можно отнести и марку **Maserati**, которая в этом году празднует свой столетний юбилей.

История компании начинается 1 декабря 1914 года: именно тогда четверо братьев Мазерати – Альфьери, Биндо, Этторе и Эрнесто решили основать в Болонье небольшое предприятие по выпуску гоночных автомобилей. Они уже давно увлекались автоспортом, принимали участие во многих соревнованиях, а также сотрудничали с Fiat и Isotta Fraschini. Их продукцией заинтересовалась компания Diatto и братья начали создавать для нее гоночные болиды. В 1920 году автомобили Maserati украсил логотип в виде трезубца – как у статуи Нептуна в фонтане на Пиацца Маджоре в центре Болоньи.

С 1926 года Diatto перестали выпускать автомобили, но братья Мазерати не покинули любимое дело и приступили к созданию машин под своим именем. Первым транспортным средством, носившим название Maserati стал гоночный Tipo 26 1926 года. Болид оснастили 1,5-литровой рядной "восьмеркой" с компрессором и двумя распредвалами в головке блока цилиндров. Она развивала 120 л. с. и позволяла достичь 180 км/ч. Дебют Tipo 26 состоялся в сложнейшей сицилийской гонке Targa Florio, но новичок успешно себя показал и приехал девятым.

Развитие модели продолжили: год спустя представили 155-сильный Tipo 26B, а его сменил 26M с двигателями объемом 2,5 л (185 л. с.) или 2,8 л (205 л. с.). В 1930-1931 годах эти автомобили выиг-



Chrysler TC разработан в Maserati и собирался на заводе в Италии



Citroen SM создан специалистами Maserati



Maserati 4CLT 1939 года



Maserati 6CM 1936 года



Maserati 250F в 1957 году выиграл чемпионат мира Формула-1



Maserati 8CTF 1938 года – двукратный победитель гонки 500 миль Индианаполиса



Maserati 430, 1991 год



Maserati 3200 GT 1998 года



Maserati 3500 GT 1957 года



Maserati 5000 GT 1959 года – самый быстрый автомобиль своего времени



Maserati A6G 1946 года – первая серийная модель марки



Maserati Spyder, 2005 год

рали девять гонок, среди которых Гран-при Испании, Кубок Чиапо и соревнование на приз короля Италии в Риме. Звездами заводской команды стали Ахилле Варци и Луиджи Фаджиоли.

В след за Tipo 26B последовал уникальный Maserati Tipo V4. Альфьери Мазерати создал для него уникальный двигатель: две рядные "восьмерки" объединил в 4,0-литровый V16 и дополнил его двумя механическими нагнетателями. Мощность достигла внушительных, по тем временам, 305 л. с., а максимальная скорость составила 260 км/ч. Однако, мотор оказался очень "прожорливым" (52 л/100 км), а из-за огромной тяги очень быстро стирались покрышки. Поэтому больших гоночных успехов V4 не добился, хотя и выиграл Гран-при Триполи. Интересно, что один из этих болидов превратили в дорожный автомобиль, а вателе Zagato для него создали изящный кузов. Однако, подобные модели – редкость. Подавляющее большинство довоенных Maserati были гоночными, ведь фирма целиком и полностью сконцентрировалась на соревнованиях.

В 30-х годах сформировались три линейки моделей Maserati – четырехцилиндровые 4С, шестицилиндровые 6С и восьмицилиндровые 8С. Все двигатели были компрессорными и постоянно модернизировались. В чемпионате "Формула" Maserati не могли составить должную конкуренцию грозным Mercedes-Benz и Auto Union, ведь те спонсировались немецкой властью, а бюджет скромной итальянской команды был гораздо меньше. А вот в классе болидов с 1,5-литровыми моторами побед было немало.

Годами компания Maserati держалась исключительно на энтузиазме ее основа-



Maserati Tipo 26 1926 года – первая собственная модель итальянской марки

телей. Прибыли братья Мазерати получали мало, а гонки с каждым годом становились все более затратными. Поэтому в 1937 году предприятие продали богатому семейству Орси, хотя его основатели остались на руководящих постах. Финансовые вливания позволили обновить существующие болиды и добиться успехов. Так, в 1937-1940 годах Джулио Севери, Джованни Россо и Луиджи Вилорези побеждали в Targa Florio на Maserati 4CL и 6CM. А Уилбур Шоу за рулем 365-сильного 8CTF сотворил настоящую сенсацию, выиграв в 1939 и 1940 годах легендарную американскую гонку "500 миль Индианаполиса".

В 1940 году штаб-квартира Maserati переехала в Модену, а новое руководство задумалось о разработке дорожных моделей. Планировали создать автомобиль представительского класса с V16 под капотом, но война помешала этим планам. Первый серийный Maserati появился только в 1946 году – это был разработанный братьями Мазерати A6G. Автомобиль весом менее тонны оснащался рядными "шестерками" объемом 1,5 л (65 л. с.) и 2,0 л (100-170 л. с.). Самые мощные версии достигали 240 км/ч. До 1956 года выпустили около 60 машин с заказными кузовами от Zagato, Pininfarina, Frua. А гоночный A6G CS в 1948 году выиграл чемпионат Италии. Интересно, что семья Орси даже наладила выпуск мотоциклов Maserati.

В гонках поначалу участвовали довоенные модели, но затем представили новое



Maserati A6G 2000 Zagato Coupe
1954 года



Maserati Biturbo 1981 года



Maserati Alfieri – прототип новой компактной модели



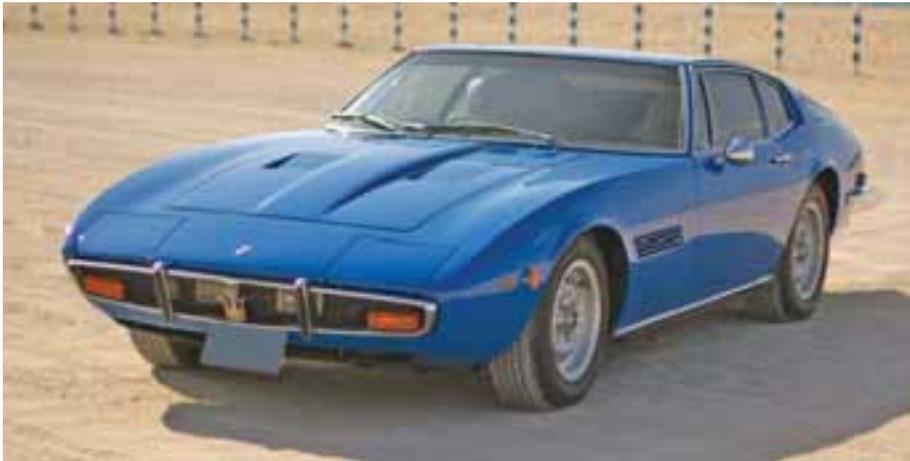
Maserati Biturbo Spyder 1989 года



Maserati Bora 1971 года



Maserati Coupe 2002 года



Maserati Ghibli 1966 года



Maserati Tipo 26M 1930 года



Maserati Tipo V4 1929 года



Maserati Ghibli 2013 года

"семейство" болидов. Особенно успешным оказался 270-сильный Maserati 250F, на котором Хуан-Мануэль Фанхио выиграл чемпионат "Формула-1" 1957 года. В том же году Фанхио победил и в гонке "12 часов Себринга" на Maserati 450S. Успешным оказался и Maserati Tipo 61, прозванный Birdcage ("птичья клетка") из-за характерного трубчатого каркаса безопасности. В 1960 и 1961 годах он победил в 1000-километровой гонке на автодроме Нюрбургринг.

Конец 50-х годов обозначил появление и свежих серийных моделей. Сначала появился Maserati 3500 GT, получивший 3,5-литровую "шестерку", развивавшую 220 л. с. в карбюраторном варианте и 235 л. с. – с современным впрыском топлива. Над дизайном купе поработали специалисты Touring, а кабриолет разработали в ателье Vignale. Автомобиль достигал 235 км/ч. Он получил переднюю независимую подвеску и дисковые тормоза. Всего за семь лет выпустили свыше 2200 автомобилей, а затем появился обновленный вариант Sebring, названный в честь громкой гоночной победы.

Настоящим эксклюзивом стал Maserati 5000 GT. Всего выпущено лишь 34 этих купе, получивших заказные кузова от Allemano, Frua, Pininfarina и Touring. Инжекторный V8 объемом 5,0 л развивал 340 л. с. и делал 5000 GT самым быстрым серийным автомобилем в мире – 270 км/ч. Среди владельцев этого автомобиля были шах Ирана и президент Мексики.

Постепенно руководство компании решило отказаться от гонок и полностью сосредоточиться на серийной продукции.



Maserati Ghibli SS Spyder 1969 года



Maserati Ghibli второго поколения, 1992 год

В 1963 году появился спортивный седан Maserati Quattroporte. Представительский автомобиль длиной 5 м получил кожаный салон, кондиционер и электростеклоподъемники. Автомобиль получился весьма просторным и с вместительным 700-литровым багажником. На выбор предложили "восьмерки" объемом 4,2 л (260 л. с.) и 4,7 л (290 л. с.); более мощный вариант достигал 230 км/ч. Вскоре появилась и двухдверная версия, названная Mexico.

В 60-70-х годах появилась целая серия Maserati, названных в честь различных ветров. Первыми стали купе и кабриолет Mistral (так называют холодный ветер который дует на лазурном побережье Франции). Изящные автомобили с дизайном от Gua получили 4,0-литровые моторы с впрыском топлива двойным зажиганием объемом 3,5 л (235 л. с.), 3,7 л (245 л. с.) и 4,0 л (255 л. с.). Самый мощный вариант разогнался до 255 км/ч. За семь лет выпустили почти тысячу машин.

В 1966 году у Mistral появился старший брат – Ghibli, названный в честь сухого ветра пустыни Сахара. Агрессивное клиновидное купе высотой всего 116 см и с модными тогда выдвигающимися фарами разработал молодой гений Джорджетто Джуджаро. Под его капот установили 4,7-литровый 330-сильный V8 с двумя распредвалами в головке блока цилиндров. Он обеспечивал отличную динамику: 6,8 с до 100 км/ч и максимальные 248 км/ч. Вместе с тем модель была комфортной для дальних путешествий. Позже представили 4,9-литровый 335-сильный Ghibli SS и кабриолет Ghibli Spider. Производство модели завершили в 1972 году, собрав 1274 машины.

Два года спустя у Maserati появился новый владелец – Citroen. Под их руководством создали четырехместный Maserati Indy. А в 1971 году появилась первая среднеразмерная модель марки и назвали ее снова в честь ветра – Bora. Узлы и агрегаты позаимствовали у Ghibli, но мощность 4,7-литрового двигателя уменьшили до 310 л. с. из-за менее совершенной системы охлаждения. Стремительный дизайн снова разработал Джорджетто Джуджаро, основавший к тому времени собственное кузовное ателье ItalDesign. Купе разогналось до 100 км/ч за 6,5 с и развивало 265 км/ч. А появившийся позже Bora SS с 4,9-литровым 330-сильным мотором достигал и 280 км/ч.

Однако, при цене в 25 500 долларов (примерно 160 тыс. по нынешнему курсу) Bora был ощутимо дороже Ghibli и, следовательно, менее популярным. Всего выпустили чуть более 500 купе. Поэтому создали доступную модель Merak, являющуюся, по сути, уменьшенной копией Bora. Ради снижения ее стоимости часть деталей позаимствовали у Citroen, а вместо V8 установили V6 объемом 2,0 л (160 л. с.) либо 3,0 л (190-220 л. с.). Результат оказался неплохим: за десять лет собрали около 1900 Merak.

Наследник Ghibli – Khamzin продолжил "ветряную" тему. Ему дали имя весеннего



Maserati GS Zagato 2007 года



Maserati Gran Turismo 2007 года



Maserati Gran Cabrio 2010 года



Maserati Indy, 1969 год



Maserati Karif 1988 года



Maserati Khamsin 1973 года



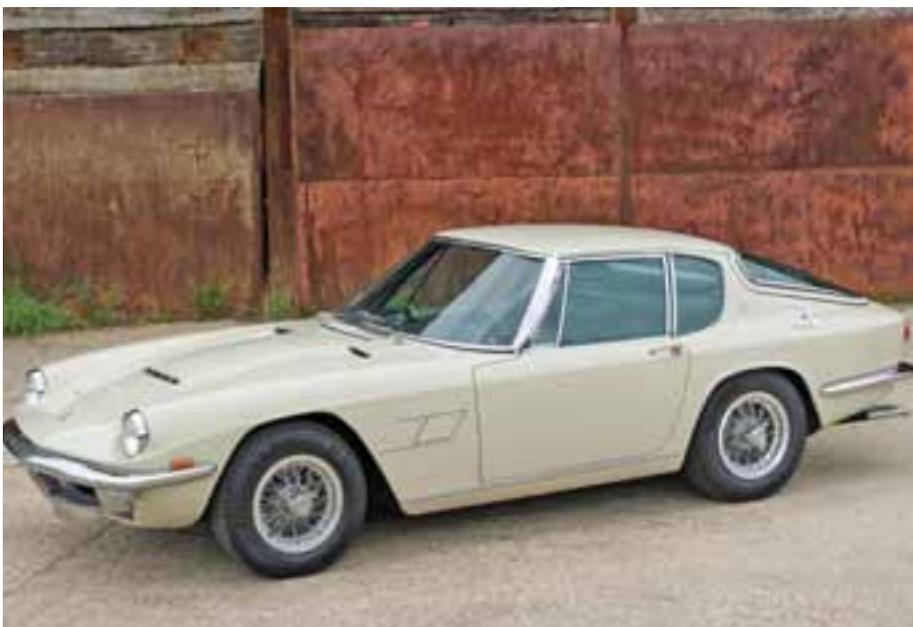
Maserati MC12 в 2006–2010 годах доминировал в чемпионате G



Maserati Merak, 1972 год



Maserati Mexico 1966 года



Maserati Mistral 1963 года – первая из серии моделей, названных в честь ветров

штормового ветра, дующего в Северной Африке. Стилист Bertone Марчелло Гандини создал весьма грозное купе со стреловидным силуэтом. В отличие от предшественника, Khamsin был четырехместным и обладал вместительным 400-литровым багажником. Все купе получили регулирующую рулевую колонку, кондиционер и электропривод передних кресел. Знакомая 4,9-литровая "восьмерка" развивала 320 л. с. а, неплохая аэродинамика позволяла развивать 275 км/ч. Особенностью Khamsin стал один из первых в мире адаптивных усилителей рулевого управления. Но модель не смогла повторить успех Ghibli: до 1982 года собрали только 430 автомобилей.

В сотрудничестве с Citroen спроектировали второе поколение Quattroporte. В ответ Maserati помогли Citroen с разработкой купе SM. Седан кардинально отличался от предшественника: был переднеприводным, с 3,0-литровым 210-сильным V6 и гидропневматической подвеской. Однако, передовая конструкция не пользовалась спросом у консервативных клиентов марки, да и динамические показатели ухудшились, поэтому собрали всего 13 таких автомобилей.

Экономический кризис середины 70-х заставил Citroen продать Maserati. Новыми владельцами стала компания De Tomaso. Под их руководством создали представительское купе Quyalami и Quattroporte третьего поколения. Седану вернули и задний привод, и мощные V8 объемом 4,2 л (255 л. с.) и 4,9 л (280 л. с.). Над дизайном поработал Джорджетто Джуджаро. Одними из первых владельцев Quattroporte стали известный тенор Лучано Паваротти, монаршие особы Брунея, Иордании и Марокко. Появилась и воистину королевская версия Royal: ее удлинили, а комплектацию дополнили электропривод передних сидений, отдельный климат-контроль, люк в крыше, холодильник-бар, телевизор с видеомонитором и телефон. Quattroporte III выпускали вплоть до 1990 года и всего выпустили более 2100 машин.

Maserati – одни из пионеров внедрения турбонаддува. В 1981 году дебютировала успешная линейка Biturbo. Седаны, купе и кабриолеты оснащали V6 с двумя турбинами. Поначалу предложили 2,0-литровый мотор развивавший 180 л. с., но постепенно в версии 4.24v мощность довели до 240 л. с., а для Maserati 222, 430, Karif и Spyder подготовили "шестерку" объемом 2,8 л (225-280 л. с.). Biturbo – самые успешные Maserati, ведь всего собрано почти 40 тыс. автомобилей разных модификаций.

На платформе Biturbo появились и другие модели итальянской марки. В 1990 году увидел мир Shamal с 3,2-литровым турбированным V8 мощностью 326 л. с., а два года спустя представили возрожденное купе Ghibli с V6 объемом 2,0 л (310 л. с.) и 2,8 л (290 и 335 л. с.). Мелкими сериями выпускали трековый Maserati Barchetta Corsa.

Итальянская компания также причастна к созданию Chrysler TC. Этот переднепри-



Maserati Quattroporte 1963 года



Maserati Quattroporte 2004 года



Maserati Quattroporte III 1979 года



Maserati Quattroporte 1994 года



Maserati Sebring, 1962 год



Maserati Quattroporte второго поколения не стал успешным

водной кабриолет собирали на заводе Maserati, а на выбор предлагали 2,2-литровый турбомотор или 3,0-литровый атмосферный V6.

С 1993 года Maserati – часть империи Fiat. Новые владельцы сначала продолжили развитие турбодвигателей. В частности, Quattroporte IV в 1994 году получил моторы объемом 2,8 и 3,2 л. V8 с двумя турбинами мощностью 370 л. с. установили четыре года спустя и под капотом изящного купе 3200 GT с дизайном от Джуджаро. Впрочем, после модернизации автомобиль, как и новый Quattroporte пятого поколения получили V8 объемом 4,2 л и мощностью 390 л. с.

Особняком стоит эксклюзивный Maserati MC12 2004 года. На платформе Ferrari Enzo создали снегошнбательное среднемоторное купе с 6,0-литровым 630-сильным V12, способное достичь 330 км/ч. Всего выпустили лишь 50 дорожных автомобилей и 12 гоночных. MC12 отлично проявил себя в чемпионате GT: шесть раз подряд (в 2005-2010 годах) выигрывал как общий зачет, так и командный кубок конструкторов.

Сейчас в линейке марки присутствуют туристические купе и кабриолет Gran Turismo, седаны Quattroporte и Ghibli. К юбилею готовят и новое компактное купе Alfieri, названное в честь одного из братьев Мазерати. На очереди – и первый вседорожник Kubang. Иногда даже выпускают оригинальные модели с эксклюзивными кузовами – как GS Zagato 2007 года. Объемы производства сейчас велики, как никогда – в 2015 году планируют собрать 50 тыс. машин, что позволяет с уверенностью смотреть в будущее. После ста лет все только начинается.



Maserati Shamal 1990 года



Maserati Quattroporte, 2013 год

arendagazeta.com.ua

АРЕНДА

Подать объявление

www.arendagazeta.com.ua

Сдавайте выгодно в АРЕНДУ!

Подать объявление

REALTYCOMFORT
KIEV.UA

www.realtycomfort.kiev.com.ua

Продавайте выгодно НЕДВИЖИМОСТЬ!

Объявления выходят на сайтах,
печатных и электронных СМИ