

Тест-Драйв

Июнь 2013



- Pikes Peak • PGO Cevennes Water Snake • Toyota Camatte 57s
- Audi TT ultra Quattro • Skoda Octavia Combi • Fiat Panda 4X4
- Mercedes-Benz A45 AMG • Rolls-Royce Phantom
- Эксклюзив ралли «Пекин-Париж» в Киеве

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

Пролистать: № 40



Новые автомобильные фото в каталоге

Продажа новых автомобилей



2012-09-18
Kia
Venga
2012 г.в.
1.6, автоматическая, 4ст.,
166 400 грн.
Киев



2012-09-18
Kia
cee'd JD
2012 г.в.
1.6, механическая, 5ст.,
152 520 грн.
Киев



2012-09-18
Kia
RIO NEW
2012 г.в.
1.4, механическая, 5ст.,
128 000 грн.
Киев



2012-09-18
Kia
Cee'd
2012 г.в.
2.0, автоматическая, 4ст.,
210 740 грн.
Киев

Самые продаваемые подержанные авто в каталоге

Продажа авто б.у



2012-10-04
Daewoo, Lanos
2009 г.в., 50 тыс. 1.4,
механическая, 5ст.,
9950\$
г.м. Киев



2012-10-04
Volkswagen, Caddy
2009 г.в., 153 тыс. 1.4/16,
механическая, 5ст.,
11500\$
Днепропетровск



2012-10-04
Hyundai, Tucson
2008 г.в., 54 тыс. 2.0/16,
механическая, 4ст.,
18800\$
Обухов



2012-10-04
Great Wall Hover
87 000 грн. (\$ 12 136)
2 400 л бензин (5);
80 000 км.
SAVT,
Киев

Пролистать: № 40



Новости | Энциклопедия автомобилестроения | На досуге | Тест-драйв
Автосалон | Юридическая консультация и ГАИ



Volkswagen Golf GTI Concept:
почти серийный



Kia представила новый
седан Cerato



Honda готовит выпуск нового
поколения Jazz



На дорогах замечен Citroen C4
Picasso нового поколения

[РФ хочет продать статус молодого водителя](#)

[Украина планирует строить новые дороги](#)

[Стоимость "автогражданки" будет важной для
всех водителей](#)

[Как обходить "проблемные" участки на
Печерской площади](#)

[Кросс-тест: Renault Clio](#)

[Кросс-тест: Audi A3](#)

[Украинская милиция пересканирует "Тибриды"](#)

[Citroen Berlingo Multispace, Fiat Doblo Panoplia,
Volkswagen Caddy: главные – внутреннее пространство](#)

[General Motors работает над созданием нового шасси](#)

[В классе "лукс" пополнение](#)

[Степанный электромобиль превзошел скоростного "хорьку"](#)

Пролистать: № 6



Volkswagen Passat Alltrack:
универсал с прищипом на
бездорожье
Passat – один из наиболее
успешных моделей Volkswagen



Subaru XT: младший
брат Outback
В этом году исполняется 40 лет
полноразмерным моделям Subaru



Porsche Boxster:
третье поколение
Porsche выпускает не только
дорогие \$11, но и с нем
в модельном ряду Porsche
были и более доступные модели



Renault 4000: вседорожник
для городских джунглей
Ранее вседорожники покупали,
чтобы использовать по прямому
назначению на бездорожье

Chevrolet cru лет в строю

Chevrolet – детище двух выдающихся пионеров
автомобилестроения – Уильяма Доранта и Пун
Шероле. Бизнесмена Доранта в 191

Honda CR-V: четвертое издание

Honda CR-V – один из пионеров в сегменте компактных
вседорожников, ведь первое его поколение появилось
еще в 1995 году.

Lexus GS: преобразование

Люксовое подразделение Toyota – Lexus решил
немного изменить философию. По словам его
руководства, в последние годы ста

Cadillac XTS: новый глава "семейства"

Cadillac издавна был известен благодаря своим
моделям высшего класса. Можно вспомнить
знаменитые Fleetwood, Eldorado, De

Infiniti JX: семейный вседорожник

Большие вседорожники не теряют своей популярности,
даже несмотря на рост цен на топливо. Во многих
странах они по-прежнему

Июнь 2013

«Тест-Драйв» автомобильный журнал

Над номером работали:

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

Главные редакторы

Краев Василий
Чумак Владимир

Подписной индекс: **90022**

Свидетельство о регистрации КВ 7445 от 17.06.03.

Подписано в печать 08.06.13.

Отпечатано в типографии ООО «Формула-1»

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

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

Адрес редакции: 03055, г. Киев, а/я 59.

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

Отдел распространения: (067) 547-85-20

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



4

Премьера
Aston Martin Vanquish Volante



6

Премьера
Citroen Grand C4 Picasso:
вопреки стереотипам



10

Премьера
Icona Vulcano:
гибридный эксклюзив



14

Премьера
Mazda 3:
третье поколение



16

Премьера
Pagani Zonda Revolucion:
жирная точка



20

Премьера
Peugeot 208 T16 Pikes Peak:
кандидат в горные короли



24

Премьера
PGO Cevennes Water Snake:
классика на новый лад



28

Премьера
Toyota Camatte 57s:
всё лучшее – детям



30

Концепт-кар
Audi TT ultra Quattro:
лишний вес – враг



34

Дебютант
Skoda Octavia Combi:
главное – вместительность



40

Дебютант
Fiat Panda 4X4:
во вседорожном стиле



46

Дебютант
Mercedes-Benz A45 AMG:
маленькая ракета



52

Страницы истории
Rolls-Royce Phantom:
автошоу по-украински



58

На досуге
Эксклюзив ралли "Пекин-Париж"
в Киеве

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

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

Aston Martin

Vanquish Volante:

В прошлом году увидел мир новый флагман Aston Martin Vanquish. На первых порах было доступно только купе, но теперь к нему присоединился и кабриолет. По давней традиции новинка получила в названии приставку Volante.



Aston Martin Vanquish Volante сохраняет фирменный элегантный дизайн с длинным капотом, изящным изгибом оконной линии и заостренной "кормой". Узкая радиаторная решетка сочетается с продолговатыми фарами. На капоте и в боковинах заметны выраженные "жабры". Кабриолет получил и аэродинамический обвес, который контрастирует с другими кузовными деталями, ведь карбон не окрашен. Прижимную силу обеспечивают задние спойлер и диффузор. Стандартными являются 20-дюймовые колесные диски.

Многослойная тканевая крыша складывается с помощью электропривода за 14 с. Отсутствие жесткого верха компенсировано дополнительными элементами жесткости, но масса выросла всего на 9 кг по сравнению с купе – до 1844 кг. В конструкции широко использованы углеволокно и магниевые сплавы. Независимо от положения крыши объем багажника составляет 279 л.

Салон декорирован дорогой кожей и деревом, покрытым черным лаком. Обод трехспицевого рулевого колеса сделан плоским по бокам. Цифербла-

ты приборов в классическом стиле получили оптоволоконную подсветку. На наклоненной центральной консоли можно заметить как кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля, так и клавиши селектора трансмиссии. Сиденья водителя и переднего пассажира разделены высоким тоннелем. Поскольку посадочная формула кабриолета 2+2, то задние кресла предназначены для детей.

Как и купе, Vanquish Volante получил бензиновый 6,0-литровый V12. Он развивает 573 л. с. при 6750 об/мин,

а максимальный крутящий момент составляет 620 Н·м при 5500 об/мин. С 6-ступенчатой роботизированной коробкой переключения передач разгон до 100 км/ч занимает 4,1 с, а максимальная скорость равна 294 км/ч. Комплектация также включает дифференциал повышенного трения, адаптивные амортизаторы и карбоново-керамические тормоза диаметром 398 мм спереди и 360 мм – сзади.

Aston Martin Vanquish Volante поступит в продажу с осени, а его начальная цена составит около 240 тыс. евро.



Citroen Grand C4 Picasso:

вопреки стереотипам

В Citroen одними из первых в конце 90-х годов начали создавать компактные мини-вэны. Первенцем стал Xsara Picasso, а прямым его наследником считается C4 Picasso. Недавно дебютировало его второе поколение, а теперь появился и удлиненный вариант – Citroen Grand C4 Picasso.





Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА





Grand C4 Picasso отличается весьма неординарным внешним видом. Он сохраняет однообъемный профиль с изогнутыми передними стойками крыши. Лобовое стекло выполнено панорамным, а по его бокам – треугольные окошки, улучшающие обзор. В хромированную решетку радиатора интегри-

рован логотип марки в виде сдвоенного шеврона. Но оригинальнее всего выглядят четыре узкие фары. Сзади по краям кузова установлены С-образные фонари. По сравнению со стандартным C4 Picasso длина увеличена на 160 мм (до 4590 мм), а колесная база – на 55 мм (до 2840 мм).

Наверное, не менее необычно выглядит и салон. Приборы сдвинуты вправо по отношению к оси рулевой колонки. Их показания выведены на цветной экран. Ниже размещен еще один монитор – сенсорный, он предназначен для навигации в меню мультимедийной системы. Подсветка салона осуществляется



с помощью светодиодов. Кресла второго ряда оснащены горизонтальной регулировкой. Предусмотрены и два сиденья третьего ряда. В пятиместной конфигурации объем багажника – 645 л. Среди дополнительного оборудования появились функция массажа передних кресел, DVD-плеер с экранами для зад-

них пассажиров, парковочный автопилот, камеры кругового обзора, адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления.

Начальная версия оснащена 1,6-литровым бензиновым мотором мощностью 120 л. с., есть и его 155-сильный вариант с турбонаддувом. Также дос-

тупны турбодизели объемом 1,6 л (90 и 115 л. с.) и 2,0 л (150 л. с.). На выбор предлагают 6-ступенчатые механическую, автоматическую или роботизированную трансмиссии.

Citroen Grand C4 Picasso начнут продавать с осени. В Европе мини-вэн будет стоить от 23 тыс. евро.

Icona Vulcano:

гибридный эксклюзив

Желание состоятельных автолюбителей приобрести эксклюзивную модель приводит к появлению все новых производителей дорогих и мощных спорткупе. Новичок в этом сегменте – марка Icona, а ее дебютная модель названа Vulcano.



Icona Vulcano – переднемоторное спорткупе длиной 4450 мм и шириной 1940 мм. В конструкции использованы углеволокно и алюминиевые сплавы, а масса составляет 1595 кг. Автомобиль отличается мускулистым дизайном с выраженными передними и задними крыльями, профилированными боковинами. Длинный капот сочетается со сдвинутым назад салоном и изогнутой оконной линией. Треугольные передние фары – полностью светодиодные. В переднем бампере размещен широкий воздухозаборник, дополнительные воздухозаборники установлены в передних крыльях и капоте. Крыша купе – аркообразная, а по ее центру проходит прозрачная вставка, переходящая в узкое заднее стекло. Заднюю часть

подчеркивают С-образные фонари, заостренный спойлер и диффузор, по центру которого – широкая выхлопная труба.

В отделке салона Vulcano используются кожа и карбон. Обод трехспицевого рулевого колеса снизу выполнен плоским. Показания приборов выведены на жидкокристаллический экран. Центральная панель повернута к водителю, а на ней – сенсорный дисплей, заменяющий кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля. Установлены и ковшеобразные спортивные кресла.

Гибридную силовую установку создал известный итальянский инженер Клаудио Ломбарди, разработывавший болиды "Формулы-1" Ferrari. Базовая версия оснащена бензиновым 550-сильным V6 с двойным турбонаддувом и 160-силь-

ным электромотором. Такое купе является полноприводным. Также доступен заднеприводный вариант с V12 мощностью 790 л. с. и тем же электродвигателем. Обе модификации разгоняются до 100 км/ч менее чем за 3 с и развивают свыше 350 км/ч. Также Vulcano способен проехать несколько километров на электротяге.

Icona Vulcano уже доступен под заказа, а стоимость купе – 2 миллиона евро. Эксклюзив не может быть дешевым.









Mazda 3:

третье поколение

Mazda 3 известен с 2003 года – именно тогда он пришел на смену модели 323. Десять лет спустя дебютирует новое, уже третье по счету, поколение Mazda 3.

Поначалу представлен хетчбэк, но к нему вскоре присоединится и седан. По сравнению с предшественником длина автомобиля осталась на прежнем уровне (4465 мм), а вот колесная база прибавила 60 мм – до 2700 мм. При этом масса снижена до 1190 кг в базовой версии. Черты дизайна позаимствованы у собратьев Mazda 6 и CX-5. Широкая радиаторная решетка напоминает улыбку, а с ней сочетаются раскосые фары. Передние и задние крылья – выпуклые, а линия крыши стала более ниспадающей. Сзади можно заметить большой спойлер на крыше и узкие фонари.

В салоне Mazda 3 спортивный стиль подчеркивают небольшое трехспицевое рулевое колесо и циферблаты приборов в отдельных желобах. Центральная панель немного повернута к водителю, а к ней крепится дисплей мультимедий-



ной системы. Объем багажника увеличен до 350 л в обычном состоянии и 1250 л – со сложенными задними сиденьями.

Линейку двигателей открывает новая 1,5-литровая бензиновая "четверка", развивающая 100 л. с. Выше в иерархии стоит 2,0-литровый мотор, доступный в двух вариантах – 150 и 165 л. с. Более мощная модификация разгоняется до 100 км/ч за 8,2 с и развивает 210 км/ч. Также предложен 2,2-литровый 150-сильный турбодизель. Mazda 3 может быть оснащена 6-ступенчатой механической либо автоматической коробкой переключения передач. Кроме того, модель впервые получила систему регенеративного торможения.

Mazda 3 третьего поколения начнут выпускать с осени. Базовая версия будет в Европе стоить около 18 тыс. евро.

Pagani Zonda Revolucion:

жирная точка

Итальянская марка Pagani еще очень молодая, но она уже успела сделать себе доброе имя благодаря модели Zonda. И хотя уже началось производство новой модели – Pagani Huayra – история Zonda пока не заканчивается. В Pagani подготовили финальную версию автомобиля – Zonda Revolucion.



В основе Pagani Zonda Revolucion лежит не стандартная модель, а эксклюзивный Zonda R, предназначенный для выезда на гоночный трек на выходных. Купе сохраняет знакомый дизайн с заостренным "носом" и сдвинутым вперед салоном. Сохранены и четыре узких передних фары, и огромные сопла выхлопной системы. На крыше размещен оригинальный воздухозаборник. Спереди установлен новый спойлер, а на крыше появился характерный "плавник", как на гоночных автомобилях. Из мира автоспорта (а именно, из "Формулы-1")

позаимствовали и технологию DRS – управляемое заднее антикрыло. Кузов и шасси, как и ранее, изготовлены из карбона и титана, а потому масса Zonda Revolucion – всего 1070 кг.

В салоне установлены спортивные ковшеобразные сиденья и трубчатый каркас безопасности. Обод рулевого колеса выполнен плоским, а показания приборов выведены на жидкокристаллический экран.

За креслами установлен 6,0-литровый бензиновый V12 производства Mercedes-Benz. Его мощность увели-

чена до 800 л. с., а максимальный крутящий момент – до 730 Н·м. В паре с ним работает усовершенствованная 6-ступенчатая секвентальная трансмиссия, переключения передач в которой происходят всего за 0,2 с. Разгон до 100 км/ч занимает менее 3 с, а максимальная скорость







превышает 370 км/ч. Еще одним новшеством стали улучшенные карбоново-керамические тормозные диски: они не только более эффективны,

но и стали на 15% легче.

Pagani Zonda – настоящий эксклюзив, ведь с 1999 года выпустили чуть более 200 купе и кабриолетов.

Но Zonda Revolucion будет еще более редким – планируют собрать лишь пять таких автомобилей по цене в 2,2 миллиона евро.



Peugeot 208 T16 Pikes Peak: кандидат в горные короли

Ежегодно в США проходят довольно интересные соревнования Pikes Peak. Гонщики соревнуются, кто быстрее выедет на гору Пайк в штате Колорадо. Сложная 20-километровая трасса включает 156 поворотов, а перепад высот составляет почти 1500 м. Команда Peugeot уже побеждала в 1988 году на легендарном купе 405 T16. Четверть века спустя французы вернулись в Колорадо с новым Peugeot 208 T16 Pikes Peak.

Своим силуэтом автомобиль напоминает серийный Peugeot 208, хотя имеет с ним очень мало общего. Это среднемоторное купе, в основе которого лежит стальной трубчатый каркас, а кузовные панели изготовлены из карбона. Масса 208 T16 Pikes Peak – всего 875 кг. Это при том, что по размерам спортпрототип больше обычного – 208-4500 мм в длину, 2000 мм в ширину и 1300 мм в высоту. Передний спойлер, огромное антикрыло на крыше и задний диффузор призваны создавать большую прижимную силу.

В одноместном салоне преобладает

спартанский гоночный стиль. Отделка отсутствует, а показания приборов выведены на небольшой дисплей.

Бензиновый 3,2-литровый V6 с двойным турбонаддувом развивает 875 л. с., то есть 1 л. с. приходится на каждый килограмм веса. Максимальный крутящий момент составляет 900 Н·м. С 6-ступенчатой секвентальной коробкой переключения передач разгон до 100 км/ч занимает 1,8 с. Максимальная скорость ограничена на отметке в 240 км/ч, ведь на извилистой трассе больше и не надо. А достигается она всего за 7 с.

Для лучшего сцепления с дорогой

предусмотрены полный привод и специальные покрышки Michelin 31/71x18, созданные с использованием технологий "Формулы-1". Замедлять 208 T16 Pikes Peak призваны карбоново-керамические тормозные диски.

Peugeot 208 T16 Pikes Peak уже проходит испытания. В горной гонке за его руль сядет девятикратный чемпион мира по ралли Себастьян Леб.









Французская компания PGO долгое время выпускала копии классического Porsche 356 Speedster. Теперь она выпускает более современные автомобили, хотя влияние классического Porsche осталось. Одна из последних моделей – PGO Cevennes Water Snake.

PGO Cevennes Water Snake: классика на новый лад

С виду PGO действительно очень напоминает кабриолет Porsche 356 Speedster. У двух автомобилей очень похожи силуэты. Родство можно заметить и в дизайне передней части с круглыми фарами и изогнутым капотом, и в панорамном лобовом стекле, и в форме "кормы". Впрочем, присутствуют и современные элементы вроде светодиодных ламп в оптике, широкого переднего воздухозаборника и заостренного заднего спойлера. Также предусмотрены 18-дюймовые легкосплавные диски. Продумана и безопасность, поэтому за сиденьями установлены стальные дуги, защищающие при переворачивании. PGO Cevennes Water Snake довольно компактный и легкий: достигает 3,7 м

в длину и весит всего 980 кг.

В отделке салона сочетаются кожа и карбон. Обод трехспицевого рулевого колеса выполнен плоским. У приборов – ярко-оранжевая подсветка, а клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля выполнены в старинном стиле. А вот спортивные сиденья – вполне современные. Оснащение включает кондиционер, электростеклоподъемники и аудиосистему с CD-проигрывателем.

Если Porsche 356 был заднемоторным, то у его наследника двигатель установлен в базе. PGO оснащен 1,6-литровой рядной "четверкой" Mini с турбонаддувом. Она развивает 184 л. с. при 5500 об/мин, а ее крутящий момент равен 240 Н·м при

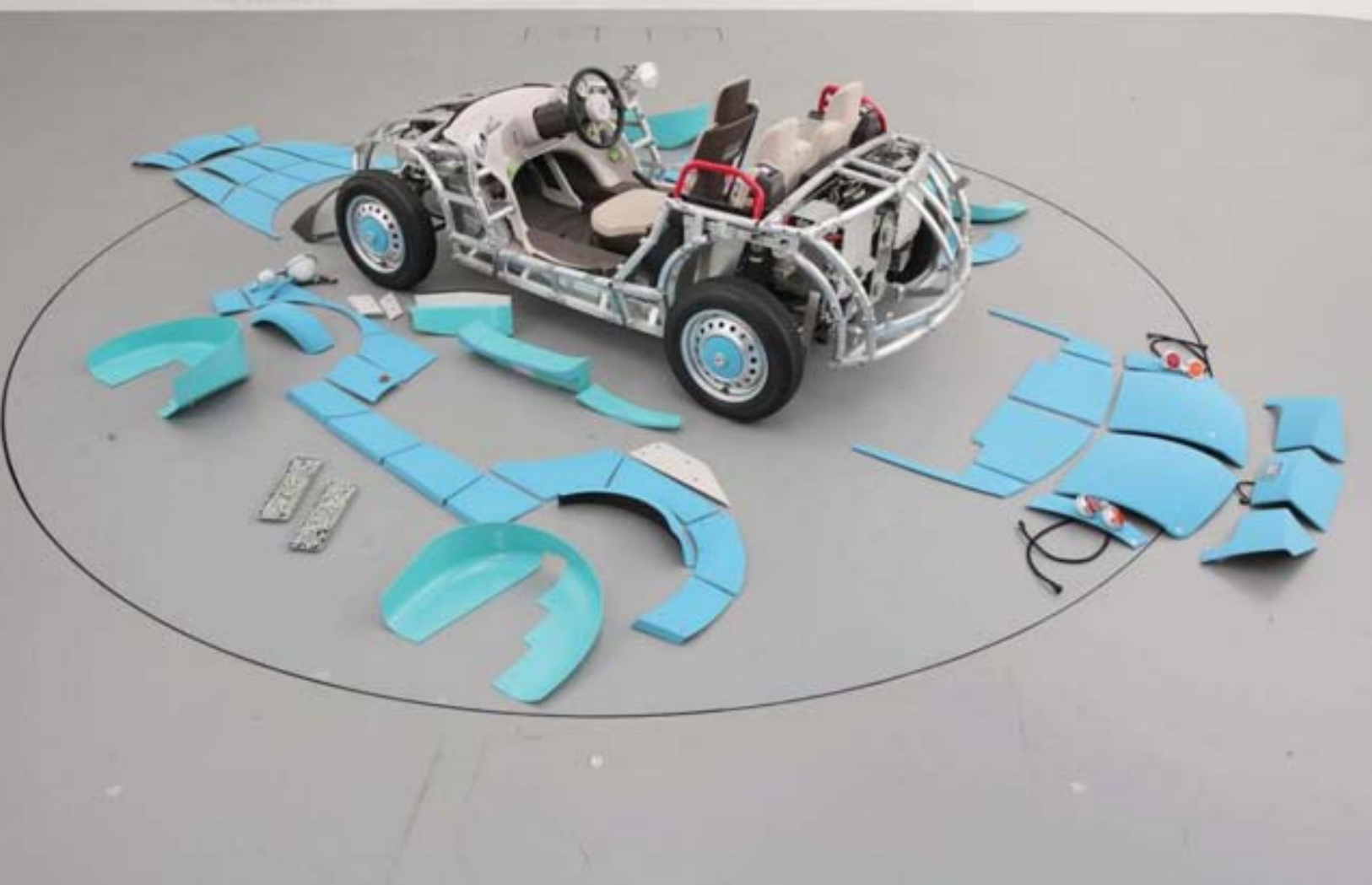
1600 об/мин. С 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач кабриолет разгоняется до 100 км/ч за 6 с и развивает 225 км/ч. Расход топлива достигает 7,6 л/100 км в смешанном цикле.

PGO Cevennes Water Snake не дешевый – стоит около 45 тыс. евро. Но ведь оригинальный Porsche 356 Speedster еще дороже.









Toyota Camatte 57s:

Марка Toyota решила принять участие в необычной, как для автомобильной компании, выставке Tokyo Toy Show 2013. Там презентуют новейшие детские игрушки. В Toyota решили представить не масштабную модель одного из своих автомобилей и не радиоуправляемую машинку, а полноценное транспортное средство – концепт-кар Camatte 57s.

**всё
лучшее – детям**



Toyota Camatte 57s – самый настоящий автомобиль, предназначенный для обучения подростков вождению и правилам дорожного движения. Предназначен он для использования только на специальных закрытых площадках. Концепт-кар довольно компактный – 3000 мм в длину при ширине в 1440 мм и высоте всего 1000 мм. У него нет крыши и дверей, а вместо лобового стекла – небольшой стеклянный козырек. Цифра "57" в названии указывает на количество кузовных деталей. Они снимаются и заменяются новыми, другого цвета и даже формы. Владелец может выбрать различные варианты оптики, передних и задних крыльев.

В салоне три кресла. На первом ряду сидит только юный водитель. Для его удобства регулируется не только сиденье, но и педальный узел. Оригинально выглядят приборы, прикрепленные прямо к рулевой колонке. Два задних кресла предназначены для родителей или инструктора по вождению. Расположены они таким образом, что при обучении вождению пассажиры могут дотянуться до рулевого колеса и в случае необходимости помочь начинающему водителю.

Toyota Camatte 57s оснащен компактным электромотором мощностью менее 30 л. с., чтобы молодые автолюбители не смогли развить опасную для них скорость. В Toyota готовы запустить автомобиль в серию, если найдутся желающие его приобрести.



В скором будущем ожидается новое, уже третье по счету, поколение Audi TT. Тем временем, немецкие инженеры продолжают модернизировать нынешнее купе. Результатом их работы стал концепт-кар Audi TT ultra Quattro.

Audi TT ultra Quattro: лишний вес — враг





Главной целью разработчиков TT ultra Quattro стала борьба с лишним весом. Поэтому в конструкции силового каркаса кузова появилось больше алюминиевых сплавов, также использован магниевый. Крышу, капот и трансмиссионный тоннель изготовили из углеволокна. В итоге, масса купе составила 1111 кг — на 300 кг меньше, чем у донора. Отличить концепт-кар можно по новой широкой радиаторной решетке и аэродинамическому обвесу. Кроме того, сзади установлено антикрыло, а на боковинах появились хромированные молдинги.

В отделке салона также появился карбон. Обод рулевого колеса выполнен плоским, а показания приборов теперь выводятся на жидкокристаллический экран. Вместо зеркал заднего вида установлены камеры, а их показания выведены на экран, размещенный на месте салонного зеркала. На центральной панели появились датчики давления наддува, вольтметра батареи и температуры масла. Водителю и переднему пассажиру предназначены новые спортивные сиденья с интегрированными подголовни-

ками. А вот кресел второго ряда нет — их убрали в целях снижения массы.

TT ultra Quattro оснащен 2,0-литровым турбомотором от Audi TTS, но его мощность увеличена до 310 л. с., а максимальный крутящий момент — до 400 Н·м. С 6-ступенчатой механической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 4,2 с, а максимальная скорость — 280 км/ч.

Купе сохранило полный привод. Также автомобиль получил карбоновые-керамические тормозные диски, а его рычаги подвески изготовлены не из металла, а из особого стеклопластика.





Skoda Octavia Combi:

главное — вместительность

Octavia – наглядный пример прогресса марки **Skoda**. Ее появление в 1996 году стало следствием перехода чешской марки под контроль концерна **Volkswagen**. Для **Skoda** это был новый уровень комфорта и качества. За 17 лет было выпущено около 4 млн. **Octavia**. Как известно, наряду с лифтбэками выпускают и универсалы, которые пользуются популярностью благодаря своей вместительности. Совсем недавно дебютировал новый лифтбэк **Octavia A7**, а теперь к нему присоединился и универсал **Octavia Combi**, ставший еще просторнее внутри.



Skoda Octavia третьего поколения позиционируют, как более дорогую и богаче оснащенную модель, чем его предшественник. Указывает на это и более строгий, солидный дизайн. Граней и углов во внешнем виде стало больше. Знакомая "зубастая" радиаторная решетка Skoda сочетается с прямоугольными фарами, дополненными узкими светодиодными лампами дневного света. Слегка заостренный "нос" украшен логотипом марки. В переднем бампере увеличен воздухозаборник. Силуэт универсала остается знакомым, разве что у задних стоек крыши немного увеличен угол наклона, а на верхней кромке пятой двери появился спойлер. Сзади автомобиль смотрится довольно сдержанно благодаря лаконичным

квадратным светодиодным фонарям. Интересная деталь: к внутренней стороне лючка бензобака прикреплен специальный скребок для льда.

В основе Octavia Combi – полностью новая платформа MQB, которую также используют Volkswagen Golf VII, Audi A3, и Seat Leon. Универсал несколько увеличился в размерах. Он подрос на 90 мм в длину (до 4659 мм), а колесная база прибавила 108 мм – до 2686 мм. Автомобиль также немного шире (1814 мм), а вот высота осталась на прежнем уровне – 1465 мм. Интересно, что при этом он приблизительно на 100 кг легче, базовая версия весит 1242 кг. Начальная версия укомплектована 16-дюймовыми колесными дисками, а 18-дюймовые доступны в качестве опции.

Заглянем в салон. Качество материалов внутренней отделки улучшено. Четырехспицевое рулевое колесо декорировано кожей уже в базовой версии, появились и черные лакированные вставки. Шкалы приборов, как и ранее, решены в классическом стиле, а их подсветка – белая. Внутри спидометра установлен указатель топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. Дисплей бортового компьютера цветной в более дорогих версиях.





Широкую центральную панель даже в самых доступных Octavia Combi венчает сенсорный 5-дюймовый экран мультимедийной системы. За доплату предлагают 8-дюймовый монитор, дополненный DVD-плеером, слотом для карт памяти и навигационной системой с жестким диском на 64 Гб. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля декорированы хромом. Они рационально крупные и удобные в пользовании.

У рулевой колонки изменяются высота и вылет. Кресла первого ряда несколько упругие, но зато обладают неплохой боковой поддержкой. Под водительским сиденьем находится жилет со светоотражателями. На трансмиссионном тоннеле размещен подлокотник прячет с боксом внутри. Также в салоне целых восемь подстаканников.

Преимущество универсала – огромное внутреннее пространство, что оценят, прежде всего, задние пассажиры. В частности, место для ног выросло на 47 мм и теперь на уровне моделей D-класса. Над головой также очень просторно. А поскольку в районе плеч теперь немного свобод-

нее, то на втором ряду с удобством разместятся трое пассажиров.

Еще один козырь Octavia Combi – его громадный багажный отсек. В обычном состоянии его объем – внушительные 610 л. Если же сложить задние сиденья, то он вырастет до 1740 л. В этом случае можно перевозить предметы длиной 2,9 м. Погрузочная высота уменьшена, а пол в багажнике двухсторонний и прорезинен снизу.

В начальной версии предусмотрены электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, CD-проигрыватель, связь Bluetooth и кондиционер. Кроме того, установлены 7 подушек безопасности (одна из них – в рулевой колонке), система стабилизации и технология Multi-collision brake system, автоматически применяющая торможение после столкновения, чтобы погасить кинетическую энергию. Самый дорогой вариант Elegance подразумевает наличие подогрева передних сидений, двухзонного климат-контроля, CD-чейнджера, парктроника. Среди опций теперь есть система доступа без ключа, парковочный автопилот, панорамная

крыша с функцией изменения степени тонировки. Также для Octavia предлагают набор электронных "помощников" – круиз-контроль с системой автоматического экстренного замедления, технологии соблюдения полосы движения, определения усталости водителя, слежения за "слепыми" зонами и распознавания дорожных знаков.

Все доступные для Octavia Combi двигатели оснащены турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива, а также дополнены системами глушения при остановках и регенерации тормозной энергии. Линейку открывают 1,2-литровые бензиновые "четверки", развивающие 86 и 105 л. с. Они отличаются довольно бодрым нравом и экономичностью, но не всегда справляются с загруженным автомобилем. Лучше проявляет себя 1,4-литровый 140-сильный турбомотор. Он довольно тяговит на "низах", ведь максимальные 250 Н·м крутящего момента доступны всего с 1500 об/мин. Двигатель работает плавно, а его звук приятный и не слишком громкий. Разгон до 100 км/ч осуществляется за 8,5 с, а макси-

мальная скорость – 212 км/ч.

В городе расход топлива составляет 6,5 л/100 км, а за городом – 4,6 л/100 км. Также можно выбрать и 1,8-литровый мотор мощностью 180 л. с.

Начальный 1,6-литровый 105-сильный турбодизель расходует всего 3,4 л/100 км в смешанном цикле. Више в иерархии 2,0-литровый дизельный двигатель. У него и мощность побольше (150 л. с.), и крутящий момент очень приличный – 320 Н·м при 1750 об/мин. К тому же, он работает тише. Да и динамика у такого универсала Octavia неплохая – 8,6 с до 100 км/ч и максимальные 216 км/ч. При этом расход топлива небольшой –

5,1 л/100 в городе и 3,7 л/100 км – на шоссе.

Традиционно на выбор доступны механическая коробка переключения передач или трансмиссия с двумя сцеплениями DSG. За доплату предлагают и полный привод.

Универсал легко контролируем, а его рулевое управление точное и довольно информативное. Сцепление с дорогой очень хорошее так же, как и курсовая устойчивость. Подвеска, конечно, довольно упругая, но неплохо поглощает большинство выбоин. Кстати, теперь для Octavia теперь предлагают два типа задней подвески. У менее мощных версий установлена полузависимая балка, а у

вариантов, развивающих свыше 140 л. с. – "многорычажка". Конечно, в последнем случае и поведение в поворотах лучше, и комфорт на высоте. Кроме того, впервые среди опций есть система Drive Mode Selection, позволяющую изменять настройки педали акселератора, рулевого управления и трансмиссии. Также в автомобиле улучшена шумоизоляция, поэтому при езде по автомагистрали в салоне стало тише.

Skoda Octavia A7 Combi уже поступил в продажу в Европе. Там универсал стоит от 16 600 евро. В Украине автомобиль должен появиться осенью.





Технические характеристики Skoda Octavia Combi		
Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	1272/1842	5/5
Снаряженная/полная масса, кг	1347/1917	
Длина/ширина/высота, мм	4659/1814/1465	
Колесная база, мм	2686	
Колея передняя/задняя, мм	1551/1520	
Клиренс (дорожный просвет), мм	154	
Объем багажника, л	610/1740	
Диаметр разворота, м	10,4	
Двигатель		
Рабочий объем, см³	1395	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	140 при 4500	150 при 3500
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	250 при 1500–3500	320 при 1750–3000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50	Дт/50
Трансмиссия		
Тип привода	передний	
Коробка передач	6–ст. механическая, 7–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	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR, MCBS	
Количество подушек безопасности, шт.	7	
Размер шин	225/45 R 17	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,5(8,5)	8,6(8,7)
Максимальная скорость, км/ч	212(212)	216(213)
Расход топлива, л/100 км		
– городской цикл	6,5(6,1)	5,1(5,4)
– загородный цикл	4,6(4,4)	3,7(4,1)
– смешанный цикл	5,3(5,3)	4,2(4,5)
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	16 600 – 29 200	
Первое техобслуживание, км	20 000	

* В скобках – данные для версии с трансмиссией с двумя сцеплениями

Компактные и доступные Fiat уже успели стать культовыми. И речь идет не только о классических моделях 500 и 600, но и об их наследнике Panda. Его выпускают с 1980 года и за это время собрали уже почти 7 миллионов этих автомобилей. Интересно, что помимо обычных хэтчбэков среди них есть и версии с повышенной проходимостью Panda 4X4. Они известны с 1983 года. Поскольку совсем недавно дебютировало третье поколение модели, то теперь пришло время и для нового Fiat Panda 4X4.

Fiat

Panda 4X4:

во вседорожном стиле





Panda 4X4 сохраняет фирменный двухобъемный силуэт с небольшим изломом линии крыши в районе задних окошек. В дизайне преобладают плавные линии и раздутые формы. Передняя выглядит весьма интересно: овальные фары хетчбэка сочетаются с узкой радиаторной решеткой и достаточно широким воздухозаборником в бампере. Впрочем, присутствуют и мускулистые расширенные колесные арки. Стиль задней части более сдержанный – довольно лаконичная пятая дверь и фонари в стойках крыши.

Вместе с тем, некоторые детали позволяют отличить Panda 4X4 от стандартной модификации. Спереди и сзади заметны серебристые пластины защиты днища. Нижняя часть кузова и боковины прикрыты черными пластиковыми накладками. Таким образом, хетчбэк более похож на вседорожник. Кроме того, он укомплектован 15-дюймовыми легкосплавными дисками, а его дорожный просвет увеличен до 160 мм.

Хетчбэк построен на доработанной платформе предшественника (ее также использует Fiat 500). Он немного подрос, но остается компактным автомобилем – 3686 мм в длину при колесной базе в 2300 мм. Базовая версия весит 1125 кг.

В отделке салона Panda 4X4 используется особая двухцветная ткань, пластик на передней панели также двух тонов. Присутствуют здесь и черные лакированные вставки. Трехспицевое рулевое колесо обшито перфорированной кожей, а его обод слегка приплюснут по бокам. Циферблаты спидометра и тахометра установлены в отдельных желобах, а между ними – экран бортового компьютера. Их подсветка – ярко-красная.

Довольно оригинально выглядит центральная панель. Все клавиши здесь глянцевые, а блок климатической установки, напоминает две восьмерки. Рычаг коробки переключения передач размещен высоко на центральной консоли, поэтому находится как раз под рукой. Прямо возле него находятся кнопки электростеклоподъемников. Внутри довольно много отделений для мелкой поклажи. Над перчаточным ящиком предусмотрена удобная полка, также есть отсеки в центральной консоли и карманы в дверях.

Передние сиденья в хетчбэке установлены достаточно высоко, что улучшает обзорность. Рулевая колонка регулируется только по высоте, но

зато ее можно изменить и у кресла водителя, причем диапазон составляет 60 мм. Сиденья довольно упругие, хотя жесткими их не назовешь.

Поскольку спинки кресел первого ряда несколько тоньше, чем ранее, то пространство для ног сзади выросло на 20 мм. Если этого мало, то можно сдвинуть сиденья второго ряда назад – они оснащены горизонтальной регулировкой. В зависимости от их положения, объем багажника составляет 225-260 л. Если же сложить их спинки, то в распоряжении будет 870-литровый отсек.

Полноприводный вариант позиционируют на вершине линейки Panda, а потому он неплохо укомплектован. Предусмотрены центральный замок, электростеклоподъемники, подогрев и электропривод зеркал заднего вида, кондиционер, CD-проигрыватель, связь Bluetooth. Также установлены 4 подушки безопасности и система стабилизации ESC. За доплату можно выбрать навигационную систему, панорамную крышу, технологию автоматического экстренного торможения Low Speed Collision Mitigation.

Для хетчбэка на выбор предлагают два двигателя с турбонаддувом. Бензиновый 0,9-литровый двухцилин-

двовальный мотор TwinAir развивает 85 л. с. Он обладает весьма резвым характером и быстро раскручивается. Уже при 2000 об/мин доступен приличный крутящий момент в 145 Н·м, однако в специальном экономичном режиме он ограничивается на отметке в 100 Н·м. Но следует учитывать, что TwinAir довольно шумный, да и вибрации при его работе ощутимы, особенно по мере того, как стрелка тахометра приближается к максимальным 5500 об/мин. Разгон до 100 км/ч с ним занимает 12,1 с, а максимальная скорость – 166 км/ч. Благодаря технологии глушения мотора при остано-

ках (Start&Stop) расход топлива составляет 5,9 л/100 км в городском цикле и 4,3 л/100 км – в загородном. Механическая 6-ступенчатая трансмиссия работает точно, а педаль сцепления легкая.

Альтернатива – 1,3-литровый 75-сильный турбодизель MultiJet. Он демонстрирует неплохую тягу уже с 1500 об/мин, ведь именно тогда доступны максимальные 190 Н·м крутящего момента. Динамика, однако, похуже, чем у бензиновой версии – 14,5 с до 100 км/ч. Зато этот мотор несколько тише, а главное – экономичнее. В городе он расходует

5,0 л/100 км, а на шоссе – 4,6 л/100 км.

В обычных условиях 98% тяги приходится на переднюю ось, а при пробуксовке электроника передает больше крутящего момента на задние колеса. Есть и электронная блокировка центральной муфты, которую можно активировать на скорости до 50 км/ч. Panda 4X4 демонстрирует отличное сцепление с дорогой, а при надобности автомобиль справится и с легким бездорожьем. Помогают также "длинная" первая передача и система помощи на крутом спуске.

Хетчбэк сохраняет главный свой козырь – маневренность. Диаметр





его разворота – 9,7 м. На малых скоростях (до 35 км/ч) его рулевое управление способно работать в специальном режиме City – оно становится гораздо легче. В то же время по мере набора скорости руль наполняется тяжестью и прибавляет в точности.

Длинноходная подвеска несколько мягче, чем у стандартного Panda и плавно поглощает большинство выбоин. Хотя в скоростных поворотах высокий автомобиль довольно-таки ощутимо кренится. Замедление неплохое, так как у Panda 4X4 сзади установлены диско-

вые тормоза, а у переднеприводной версии – барабанные. Кроме того, на больших скоростях в салоне довольно тихо, по меркам моделей А-класса.

Fiat Panda 4X4 уже доступен в Европе. Там бензиновая версия стоит 15 500 евро, а дизельная – 16 500.



Технические характеристики Fiat Panda 4X4		
Тип кузова	хетчбэк	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная/полная масса, кг	1125/1550	1190/1615
Длина/ширина/высота, мм	3686/1672/1605	
Колесная база, мм	2300	
Колея передняя/задняя, мм	1411/1408	
Клиренс (дорожный просвет), мм	160	
Объем багажника, л	225/870	
Диаметр разворота, м	9,7	
Двигатель		
Рабочий объем, см³	875	1248
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно	
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 2	в ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	8/2	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	85 при 5500	75 при 4000
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	145 при 2000	190 при 1500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/35	Дт/35
Трансмиссия		
Тип привода	подключаемый полный	
Коробка передач	6-ст. механическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESC	
Количество подушек безопасности, шт.	4	
Размер шин	175/65 R15	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	12,1	14,5
Максимальная скорость, км/ч	166	159
Расход топлива, л/100 км		
– городской цикл	5,9	5,0
– загородный цикл	4,3	4,6
– смешанный цикл	4,9	4,7
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	15 500 – 16 500	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Первые два поколения Mercedes-Benz A-Class позиционировались как практичные и вместительные однообъемные модели, однако их наследник преобразился. Теперь это хетчбэк с ярким и стремительным дизайном, более ориентирован на активного водителя. Подчеркивает такую смену образа и флагманская "горячая" модификация A-Class – Mercedes-Benz A45 AMG.

Mercedes-Benz A45 AMG: маленькая ракета



A45 AMG смотрится динамично и привлекательно. У него выраженный двухобъемный профиль, мускулистые профилированные боковины, элегантная ниспадающая линия крыши, короткие свесы кузова. Вместе с тем, специалисты подразделения AMG добавили несколько выразительных деталей. В частности, установлена новая широкая радиаторная решетка с большой трехлучевой звездой по центру, которая кажется продолжением выпуклого капота. С ней сочетаются большие фары с изогнутыми светодиодными лампами дневного света. Установлен новый передний бампер со сплиттером и увеличенным воздухозаборником. На боковинах появились аэродинамические накладки, а за доплату можно заказать спойлер на крышу. Из заднего диффузора выглядывают прямоугольные наконечники выхлопных труб.

Тест-драйв:
ДЕБЮТАНТ





По краям кузова размещены компактные фонари. Стандартными являются 18-дюймовые легкосплавные диски, сквозь щели в которых видны ярко-красные тормозные суппорты. Также можно заказать вставки из настоящего карбона на зеркалах заднего вида и боковинах.

В отделке салона преобладают кожа и замша с ярко-красными швами, а пластик на передней панели имитирует карбон. Круглые дефлекторы вентиляционной системы с красными ободками напоминают сопла реактивных двигателей. На педалях и порогах установлены металлические накладки. Обод трехспицевого рулевого колеса снизу выполнен плоским. На приборной

панели преобладают два больших циферблата: спидометр с указателем остатка топлива внутри и тахометр с датчиком температуры двигателя. Между ними – экран бортового компьютера.

На центральной панели сверху размещен 5,8-дюймовый дисплей мультимедийной системы Comand. Навигация в ее меню осуществляется с помощью круглого джойстика на трансмиссионном тоннеле. Интересно, что список функций пополнил хронометр со счетчиком кругов, пройденных по гоночному автодрому. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля четко разделены друг от друга, но их слишком много и некоторые из них слишком мелкие.

Хэтчбэк получил спортивные передние сиденья с интегрированными подголовниками. Они обладают хорошей боковой поддержкой, но при этом остаются мягкими и комфортабельными. У них можно отрегулировать поясничный подпор, а вот электропривод доступен только за доплату. Зато предусмотрен подогрев. Кресла разделены высокой центральной консолью с подлокотником, прячущим бокс. Обзор назад несколько ограничен из-за маленького окна.

На втором ряду в A45 AMG не слишком просторно. И если места для ног достаточно, то над головой пространство не самое большое. Подушка заднего дивана профилиро-

вана под два места, поэтому пассажир, сидящий по центру, будет несколько стеснен. Объем багажника составляет 341 л в обычном состоянии и 1157 л – со сложенными задними креслами.

Комплектация модели включает электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, датчики освещения и дождя, аудиосистему с CD-плеером, связь Bluetooth и круиз-контроль. Кроме того, предусмотрены 7 подушек безопасности (одна из них – в рулевой колонке), система стабилизации, технология определения усталости водителя. Среди опций –

парковочный автопилот, панорамная крыша, аудиосистема с DVD-чейнджером и жестким диском на 4 Гб, камера заднего вида, адаптивные биксеноновые фары, технология автоматического экстренного торможения.

Особенность автомобиля его 2,0-литровый бензиновый двигатель с двойным турбонаддувом. Он развивает внушительные 355 л. с. при 6000 об/мин, то есть у него самая большая литровая мощность из всех серийных моделей в мире. Первый турбокомпрессор меньшего диаметра подключается на низких оборотах и помогает побороть турбояму.

Затем к нему присоединяется вторая турбина, что обеспечивает огромный крутящий момент в 450 Н·м уже при 2250 об/мин. Поэтому "четверка" очень эластична, а под рукой всегда есть необходимый запас тяги. Чтобы совладать с такой мощностью, A45 AMG оснащен системой полного привода. Также при резком старте с пробуксовкой борется технология launch control, поэтому динамика хэтчбэка ураганная – 4,6 с до 100 км/ч. Максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Звук мотора на высоких оборотах громкий, но насыщенный и приятный для уха. Роботизированная 7-ступенчатая





трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует очень быстрые переключения, хотя она и не самая плавная. Автомобиль, на удивление, экономичный – 9,1 л/100 км в городском цикле и 5,9 л/100 км – в загородном. Впрочем, таких результатов можно добиться только в экономичном режиме, когда педаль акселератора менее отзывчива, а передачи переключаются на малых оборотах.

Ходовая автомобиля полностью перенастроена. Установлены новые пружины подвески, амортизаторы и

стабилизаторы поперечной устойчивости. Рулевое управление сделали острее и более информативным, а на больших скоростях оно приятно наполняется тяжестью. Полный привод обеспечивает отличное сцепление с дорогой, даже если система стабилизации ESP полностью отключена. Но вместе с этим, является причиной выраженной недостаточной поворачиваемости в скоростных виражах. Автомобиль очень мало кренится в поворотах, но при этом комфорт езды практически не пострадал по сравнению со стан-

дартным A-Class. Качественная и шумоизоляция салона, поэтому при езде по шоссе ветер и шины не слышны, а двигатель на малых оборотах работает тише. Вентилируемые дисковые тормоза диаметром 350 мм спереди и 330 мм сзади обеспечивают уверенное замедление.

Mercedes-Benz A45 AMG уже поступил в производство и в Европе стоит от 50 тыс. евро. Конечно, за эту сумму можно выбрать модели более высокого класса, но далеко не все они смогут сравниться с A45 AMG своими ходовыми характеристиками.

Технические характеристики Mercedes-Benz A45 AMG	
Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная/полная масса, кг	1555/2050
Длина/ширина/высота, мм	4359/1780/1417
Колесная база, мм	2700
Колея передняя/задняя, мм	1557/1561
Клиренс (дорожный просвет), мм	
Объем багажника мин/макс, л	341/1157
Диаметр разворота, м	11,0
Двигатель	
Рабочий объем, см³	1991
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	355 при 6000
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	450 при 2250–5000
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/56
Трансмиссия	
Тип привода	подключаемый полный
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, Traction control, Launch control
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	235/40 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,6
Максимальная скорость, км/ч	250
Расход топлива, л/100 км:	
– городской цикл	9,1
– загородный цикл	5,9
– смешанный цикл	7,1
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	50 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000



Rolls-Royce Phantom: **воплощение роскоши**

Марка Rolls-Royce Phantom прославилась благодаря дорогим и роскошным моделям высшего класса. Эти автомобили приобретали особы королевской крови, магнаты, звезды кино и музыки. Репутация марки для элиты закрепилась за Rolls-Royce благодаря серии моделей Phantom.

Разработка Phantom стартовала в начале 20-х годов в обстановке строгой секретности – подальше от глаз конкурентов. Оно и неудивительно: в Rolls-Royce решили создать наследника своей флагманской модели Silver Ghost. Поскольку "Серебряный призрак" (а именно так переводится с английского Silver Ghost) получил название благодаря невероятно тихому и плавному двигателю, то его наследник с не менее мистическим именем должен был стать как минимум таким же бесшумным. Поэтому для него разработали новую верхнеклапанную рядную "шестерку" объемом 7,7 л. В рекламных буклетах ее мощность не афишировали, а писали просто – "достаточная". На деле она развивала 108 л. с. и в паре с 4-ступенчатой механической трансмиссией разгоняла автомобиль до 140 км/ч. Интересно, что коробка переключе-





ния передач была соединена со сцеплением специальным резиновым ремнем. Сложная система подвески требовала шприцевания в 50 разных местах. Редкостью по тем временам были и барабанные тормоза всех колес с гидроусилителем.

Дебют Rolls-Royce Phantom состоялся в 1925 году. Традиционно покупателям предлагали голое шасси с двигателем, а те уже заказывали эксклюзивный кузов на заводе Rolls-Royce или в другом ателье дизайна. На выбор предлагали обычную (3645 мм) колесную базу или удлиненную – 3721 мм. Поэтому очень трудно найти два одинаковых автомобиля. В отделке салона традиционно использовались дорогие кожа и дерево.

Благодаря экономическому подъему 20-х годов спрос на Phantom оказался очень большим. Особенно популярна была модель в США и там пришлось открывать отдельный сборочный цех Rolls-Royce в городе Спрингфилд. Всего за шесть лет по обе стороны океана произвели свыше 3500 недешевых Phantom.

Дебют второго поколения Phantom пришелся на неудачное время: в 1929 году как раз грянула Великая депрессия и многие зажиточные клиенты Rolls-Royce попросту обан-



критичались. Первое время модель выпускалась наряду с предшественником, ведь платформа и двигатель остались прежними. Разве что колесная база выросла и была доработана задняя подвеска. Но мощность выросла до 120 л. с. Появилась и спортивная модификация Continental с облегченным кузовом из алюминиевого сплава и более жесткой подвеской. Она была способна развить 160 км/ч. Кризис заставил закрыть американское отделение Rolls-Royce и существенно повлиял на уровень производства Phantom II: до 1936 года удалось выпустить около 1700 машин. Среди их владельцев были звезды Голливуда и индийский махараджа. Особняком стоят эксклюзивные кабриолеты Boattail с зауженной (как у лодки) задней частью.

Rolls-Royce Phantom III – последняя модель, работы которой велись под руководством основателя компании сэра Генри Ройса. Он не дождался ее дебюта в 1936 году, но успел одобрить важное решение – установку под капот нового V12. Этот 7,3-литровый мотор развивал те же 120 л. с.,





что и "шестерка" предшественника, но работал тише и гораздо более плавно. Уровень вибраций был настолько низок, что монета, поставленная на головку блока цилиндров на ребро, не падала. Разгон до 100 км/ч занимал 18 с, а максимальная скорость составляла 150 км/ч. Масса некоторых Phantom III достигала 3,5 тонн, поэтому неудивительно, что средний расход топлива составил 28 л/100 км. Модель находилась в производстве на протяжении трех лет и за это время изготовили 727 автомобилей. Среди них выделялись аэродинамическое купе и Sedan de Ville от ателье Park Ward.

Начало войны заставило Rolls-Royce свернуть производство машин в пользу авиадвигателей. Поэтому Phantom IV появился только в 1950 году. Причем, это была уже не отдельная модель, а роскошная удлиненная версия Rolls-Royce Silver Wraith. Всего было выпущено лишь 18 этих 5,8-метровых лимузинов с рядной 5,7-литровой "восьмеркой" мощностью 164 л. с. Среди его владельцев – королева Великобритании Елизавета II и члены монаршей семьи, король Ирака



Фейсал II, шах Ирана Мохаммед Реза Пехлеви, испанский правитель генерал Франциско Франко.

Очередной Phantom V 1959 года стал огромным семиместным лимузином длиной 6 м на базе модели Silver Cloud. Заказные кузова вышли из моды, поэтому большинство из 832 автомобилей были выпущены со стандартным дизайном Rolls-Royce. Новый 6,2-литровый V8 мощностью 220 л. с. в паре с 4-ступенчатым "автоматом" позволял разогнаться до 100 км/ч за 11,4 с и развивать 180 км/ч.

Автомобиль впервые получил гидроусилитель руля и кондиционер.

Phantom V приобрели король Норвегии Олаф V, югославский лидер Иосиф Броз Тито и даже Джон Леннон. Интересно, что вокалист The Beatles раскрасил свой Rolls-Royce в психоделическом стиле.

В 1968 году модель серьезно обновили и назвали Phantom VI. Ему немного освежили внешний вид, а позже установили 6,75-литровую "восьмерку". Однако из-за новых экологических норм ее мощность была ниже, чем у предшественника – 190 л. с. Автомобиль также получил раздельный климат-контроль. Помимо лимузинов производили и парадные ландо с мягкой съемной крышей над задними креслами. Phantom VI собирали под заказ вплоть до 1990 года.

Они до сих пор несут службу в гараже британской королевской семьи. В частности, один из Phantom VI стал парадным экипажем на свадьбе принца Уильяма и Кет Миддлтон.

На протяжении более чем десяти лет, в линейке Rolls-Royce не было модели Phantom, но в 2003 году ее возродили. Новый флагман сохраняет классические черты вроде дверей, открывающихся против движения или огромной хромированной радиаторной решетки.

Вместе с тем, у него современный 453-сильный V12, электропривод закрытия дверей и мощная аудиосистема с 15 динамиками. История Phantom продолжается, ведь это название стало традиционным для самых дорогих и роскошных Rolls-Royce. А уж традиции в Великобритании чтить умеют.



Эксклюзив: ралли "Пекин-Париж" в Киеве



В начале XX века автомобиль старались популяризировать с помощью новых рекордов. Так в 1907 году 40 моторизованных экипажей не побоялись принять участие в невероятном марафоне из Пекина в Париж. Изнурительную дистанцию длиной 15 000 км удалось преодолеть лишь семи автомобилям. А 90 лет спустя легендарную гонку "Пекин-Париж" возродили, но теперь уже как соревнования классических автомобилей. В 2013 году маршрут легендарного ралли прошел и через Украину.

Автопробег прошел через Киев, Львов и Харьков. В нем приняли участие сто экипажей из разных



стран мира. Старейшим транспортным средством стал культовый столетний Ford T 1913 года. Самый молодой автомобиль – советский "Москвич-412" 1979 года. Некоторые модели очень дорогие, и трудно поверить, что владельцы не побоялись принять участие в ралли на них. Например, среди участников было несколько классических Bentley 20-30-х годов – стоимость моделей 4 и 6 Litre достигает 2 миллионов долларов. Среди других роскошных автоветеранов – American La France Tourer 1917 года и Rolls Royce Silver Ghost 1924 года. Вместе с ними соревновались спортивные седаны Jaguar MkI и MG SA, скоростное купе Jaguar XK150. Поклонники автостарины смогли разглядеть знаменитые купе Porsche 356 и 911, а также мощных представителей автомобильной Америки – Chevrolet Impala 1960 года и Ford Mustang 1967 года. Впрочем, присутствовали и практичные утилитарные модели вроде Chevrolet Suburban 1940 года.

Во всех городах участников ралли встречали с почестями и приурочили к их приезду целую серию автомобильных мероприятий. Например, в Киеве на автодроме "Чайка" были организованы показательные соревнования, а во Львове прошел фестиваль Leopolis Grand Prix. Финишировал пробег в Париже.





arendagazeta.com.ua
АРЕНДА

www.arendagazeta.com.ua

Желаете дорого и выгодно сдать в АРЕНДУ?



REALTYCOMFORT
KIEV.UA

www.realtycomfort.kiev.com.ua

Желаете выгодно продать НЕДВИЖИМОСТЬ?



COSMOLADY

Ж У Р Н А Л Д Л Я Ж Е Н Щ И Н

ТЕМА
НОМЕРА
**ВЫСОКИЙ
СЕЗОН**

**ЛЕТО —
меняем привычки!
10 правил Че**
Психология плавков
**Что я делаю
этим летом?**
**Тактика
выжженной земли**

**8 ПРИЧИН
полюбить танкетку**
ИСКУССТВО
стильного отдыха
от Виктории Бекхэм

А ТАКЖЕ
**ЕЛИЗАВЕТА II,
Божьей милостью
королева**
ИЗАБЕЛЬ МАРАН
Парижская модница

Ольга Бурцева

ИСКУССТВО ЖИЗНИ



ЗАПИТУЙТЕ У МІСЦЯХ
РОЗПОВСЮДЖЕННЯ ПРЕСИ