

Aston Martin CC100 Speedster

Peugeot 308

Lamborghini Egoista

Renault Twin-Run

Toyota ME.WE

Volkswagen CrossBlue Coupe

Aston Martin DB9

Volvo V40 Cross Country

Audi RS6 Avant

Kia Pro cee'd

Volkswagen Golf GTI

Porsche 911



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

www.afp.com.ua



Каталог Авто Фото Продажа - для тех, кто покупает или продает авто

Авто в каталоге Добавить объявление СТО Запчасти Новые авто Б.у авто

Пролистать: № 40



STREET, OF STREET, STR

MIN MIN TOWN

afp.com.ua

Продажа новых автомобилей





2012/06/16 000'd JD 2012 r.s.



NO NEW 2012 f.m 1.4, wexaven 129 000 rps 2.0, partower 210 740 rps. ческая, йст.,

2008r a., 54rue: 2.0 ras. shecost.

Продажа авто б.у



Volkswagen, Caddy 2005r.e., 153rs-c, 1,4/es. seisserveites. Sct. 115006



Great Wall Hover 87 000 rps. (\$ 12 136) 2.400 n Serouw ();

Пролистать: № 40



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

Volkswagen Golf GTI Concept:



Ків представила новый седан Cerato



Honda готовит выпуск нового. поколения Jazz



На дорогах замечен Citroen C4 Picasso нового поколения

РФ кочет продлегь статус молодого водителя

Укрантадор продолжает строить новые дороги

Стоимость "зегограждания" бурат вдиной для **BODA ACTIVITIZAD**

Как объекать "проблемные" участки на. Почтокой площави

Kpau-tect, Renault Dis-

Konu-trict, Audi A3

Украинская милишия пяресярят на "тубриры"

Otroen Berlingo Multispace, Flat Dobio Panorama, Уріканареп Саффу, главнов — внутрення пространство

General Motors работает над созданием нового масси

В класся 'люкс' пополнения

Отечественный этектрогокад превзоция скаростного "хорейца".

Пролистать: No 3





нерсал с прицалом на

en Passat Altrack:



дорогие 911, наряду с неми ом реду воегда



foar Outback use secondario Sultano



Реидео! 4000; вседорожник. для городских джунстей Рамея воздорожники поку назначения на безупромые.

Chevrolet сто лет в строю

Chevrolet – детище двух выдающихся пионеров автомобилестроения – Уильяма Дюранта и Луи Шевропе. Бионесмена Доранта в 191

Honda CR-V: четвертое издание

Horida CR-V - один из гионеров в сегменте компактных вседорожников, ведь первое его поколение появилось еще в 1995 году.

Lexus GS: преобразование

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

Cadillac XTS: новый глава "семейства"

Cadillac издавня был известен благодаря своим моделям высшего класса. Можно вспомнять знаменятые Fleetwood, Eldorado. De

Infiniti JX: семейный вседорожник

Большие вседорожники не термот своей полутерности, даже несмотря на рост цен на топливо. Во многих странах они постепени

Хотите продать или кулить автомобиль, попратив на это мининум времени и усилий? Покулка и продажа автомобилей с помощью каталога Авто Фото Продажа – это просто и эффективно. Почему? Информация про новые и подержанные авто доступна как в электронной, так и в печатной версин каталога. У нас представлены новые и подержанные автомобильные издания и интернят. Продажа машин ведется одновременно через крутнейшие автомобильные издания и интернят. Продажа подержанным автомобилей, автосалоны и авторыния, запчасти – вся информация в нашем вженедельние структурирована и представлена в удобной форме. Продажа ветомобилей через наш каталог сэкономит авше время на поиск покупателей, сделав объявление доступным для многотысичной аудигории. Каталог Авто Фого Продажа - для тех, кто хочет продать или купить автомобиль.

Maŭ 2013











8



Концепт-кар 10 Lamborghini Egoista: звездолет на колесах





Концепт-кар 12 Renault Twin-Run: предча нового Twingo





Концепт-кар 14 Toyota ME.WE: эконом-вариант



Концепт-кар **16** Volkswagen CrossBlue Coupe: предшественник нового Touare



Дебютант 18 Aston Martin DB9: омоложение



Дебютант (24 Volvo V40 Cross Country: хетчбэк повышенной проходимости



Чумак Владимир



Дебютант 30 Audi RS6 Avant: универсал с горячим нравом





Дебютант Kia Pro cee'd: дубль второй

Свидетельство о регистрации КВ 7445 от 17.06.03. Подписано в печать 08.06.13 Отпечатано в типографии ООО «Формула-I»



Дебютант 42 Volkswagen Golf GTI: продолжение династии

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-



Страницы истории

издательский центр «АвтоФотоПродажа». **Адрес редакции:** 03055, г. Киев, а/я 59.



54

36

Porsche 911: не такой, как все

e-mail: editor@test-drive.kiev.ua www.testdrive.com.ua Отдел распространения: (067) 547-85-20



Автосалон SIA-2013: автошоу по-украински

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 продук-

ции 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 CC100 Speedster: equнcmвенный в своем роде

В этом году Aston Martin празднует свое столетие. Наверное, одним из самых громких спортивных достижений марки за ее вековую историю стала победа в 24-часовой гонке в Ле-Мане 1959 года. Отметить юбилей Aston Martin и напомнить о легендарном триумфе решили с помощью модели CC100 Speedster.



Aston Martin CC100 Speedster очень напоминает победоносный спортпрототип DBR1 1959 года. Это классический двухместный кабриолет в гоночном стиле. У него длинный капот, а салон максимально сдвинут назад. Фирменная широкая радиаторная решетка сочетается с каплевидными фарами. В передних крыльях размещены широкие вентиляционные отверстия. Лобовое стекло отсутствует – его заменяет небольшой козырек. Двери СС100 очень узкие, а под ними в боковине предусмотрены щели. За спинками сидений предусмотрены дуги безопасности. Сзади заметны круглые фонари и диффузор. В основе CC100 Speedster - карбоновый монокок. Поэтому автомобиль длиной 4,5 м и шириной 2 м весит 1200 кг.



В отделке салона также преобладает углеволокно. Хотя трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу обшито алькантарой. Показания приборов выведены на жидкок-

ристаллический дисплей. Клавиши на центральной панели напоминают авиационные тумблеры. Ковшеобразные спортивные сиденья водителя и пассажира разделены высоким тран-



смиссионным тоннелем, что делает салон похожим на кокпит. Немного классического духа прибавляют кожаные ремни, заменяющие дверные ручки.

Двигатель позаимствован у купе Aston Martin Vanquish. Этот 6,0-литро-

вый V12 развивает 575 л. с. и работает в паре с 6-ступенчатой роботизированной трансмиссией. СС100 Speedster способен разогнаться до 100 км/ч за 4 с и развить 290 км/ч. Aston Martin CC100 Speedster пред-

ставили во время Гран-при на знаменитом автодроме Нюрбургринг. Кабриолет будет единственным в своем роде и уже нашел покупателя. Стоимость автомобиля составила 1,5 млн. долларов.





Peugeot 308: смена поколений



Ранее при смене поколений у моделей Peugeot менялся индекс. Однако теперь эту традицию решили изменить: полностью новый хетчбэк С-класса сохранил старое название – 308. Пока представлены его первые изображения, а официальная премьера состоится на автосалоне во Франкфурте.





Автомобиль построен на полностью новой переднеприводной платформе ЕМР2. Он немного компактнее предшественника — 4,25 м в длину. Высоту уменьшили до 1,46 м. Масса автомобиля снижена примерно на 140 кг. Дизайн 308 стал более сдержанным. Вслед за младшим братом 208 он получил трапецевидную хромированную радиаторную решетку и раскосые фары, а также С-образные светодиодные фонари. Боковины выполнены профилированными. В переднем бам-

пере увеличен воздухозаборник, а на крыше установлен спойлер.

Компоновка салона знакома по моделям 208 и 2008. Рулевое колесо имеет небольшой диаметр, а комбинация приборов размещена очень высоко. Спидометр и тахометр помещены в отдельные колодцы и разделены экраном бортового компьютера. На наклоненной центральной панели размещен 9,7-дюймовый сенсорный экран мудьтимедийной системы. Объем багажника хетчбэка увеличен до 470 л. Большинство двигателей 308 перешли в наследство от предшественника. Это бензиновые "четверки" объемом 1,6 л (120 и 156 л. с.), турбодизели объемом 1,6 л (92 и 112 л. с) и 2,0 л (136 л. с.). Тем не менее, позже появятся и новые бензиновые 1,2-литровые трехцилиндровые моторы мощностью 82, 110 и 130 л. с.

Производство Peugeot 308 начнется с осени. Приблизительная стоимость хетчбэка составит в Европе от 17 тыс. евро.

Lamborghini Egoista:

звездолет на колесах

В этом году марка Lamborghini с размахом празднует свой полувековой юбилей. К 50-летию организовали парад автомобилей, а также показали специальные модели Lamborghini Veneno Aventador LP720-4 50 Anniversario. Еще одним новичком стал концепт-кар Lamborghini Egoista.







Lamborghini Gallardo, но в конструкции стало больше карбона. Так, из углеволокна изготовлены все кузовные панели. Благодаря рубленым формам и оригинальному стеклянному колпаку, заменяющему двери, купе напоминает звездолет из фантастического фильма. А выраженный "нос" и тоненький карбоновый сплиттер делают автомобиль спереди похожим на болид "Формулы-1". В боковинах предусмотрены воздухозаборники сложной формы. Пожалуй, не менее агрессивно Egoista выглядит и сзади: сплиттер сочетается с двумя огромными соплами выхлопной системы и узкими светодиодными фонарями. На больших скоростях выдвигаются специальные "закрылки", увеличивающие прижимную силу.

понятно, почему концепт-кар назвали Egoista. Ведь внутри только одно сиденье. В отделке использованы карбон и алюминий. Руль напоминает авиационный штурвал и снимается, как на гоночных болидах. Показания приборов выведены на жидкокристаллический экран, но они также могут проецироваться на небольшой прозрачный дисплей, напоминающий прицел ракетной системы. По бокам от кресла размещены клавиши управления климат-контролем и антипробуксовочной системой.

Двигатель также позаимствовали у Gallardo, но немного доработали его. Поэтому теперь 5,2-литровый V10 с непосредственным впрыском топлива развивает 600 л. с. В паре с ним работает 6-ступенчатая роботизированная трансмиссия.

Renault Twin-Run:

предча нового Twingo

Инженеры Renault уже во всю ведут работы над третьим поколением хетчбэка Twingo. Предваряет его серия интересных концепт-каров. Ранее показали электромобиль Twin-Z, а теперь представили заряженный Twin-Run. Интересно, что его презентация состоялась в Монте-Карло во время Гран-при Монако, ведь он предназначен для гонок.











Renault Twin-Run – небольшая дорожная ракета длиной 3680 мм, шириной 1750 мм и высотой 1493 мм. Его дизайн довольно агрессивный. Своим профилем концепт-кар очень напоминает знаменитый Renault 5 Turbo 1980 года, намекает на это номер "5" на дверях. Овальные фары сочетаются с узкой радиаторной решеткой, по центру которой большой логотип Renault. Кроме того, установлены четыре дополнительных квадратных фары со светодиодными лампами. В переднем бампере огромный воздухозаборник. Также хетчбэк получил аэродинамический

обвес и антикрыло на крыше. Легкосплавные 18-дюймовые диски "обуты" в шины 205/40 R18 спереди и 245/35 R18 сзади. Третья дверь – прозрачная, а по бокам размещены С-образные фонари. По центру заднего бампера – широкая выхлопная труба. В основе Twin-Run лежит трубчатый каркас, а кузовные панели изготовлены из карбона, поэтому масса автомобиля всего 950 кг.

В салоне преобладает гоночный минимализм. Легкая алькантара преобладает в отделке, внутри установлено только одно сиденье. Показания приборов выведены на жидкок-

ристаллический экран.

За креслом в базе установлен доработанный 3,5-литровый V6, позаимстованный у мини-вэна Еѕрасе. Теперь он развивает 320 л. с. при 6800 об/мин, а его максимальный крутящий момент — 380 Нм при 4850 об/мин. В паре с ним работает гоночная 6-ступенчатая секвентальная трансмиссия. Хетчбэк способен разогнаться до 100 км/ч за 4,5 с, а его максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч.

Renault Twin-Run останется концепт-каром, но отдельные его черты появятся на новом Twingo 2014 года.

TOYOTA VE.VE: 3KOHOM-Bapuahm

Мировой кризис заставил многих стать менее расточительными. Это в полной мере касается и автомобилей, ведь недорогие и экономичные модели за последние годы набрали популярность. В Тоуота следуют этим тенденциям и представили антикризисное транспортное средство – концепт-кар МЕ.WE.



Toyota ME.WE – небольшой хетчбэк В-класса длиной 3440 мм, шириной 1750 мм и высотой 1600 мм. Его масса всего 750 кг. Двухобъемный автомобиль отличается весьма лаконичным дизайном. Круглые фары сочетаются с vзкой радиаторной решеткой. Задние двери открываются против движения, а центральные стойки крыши отсутствуют, что облегчает посадку и высадку. В основе ME.WE лежит легкое шасси из алюминиевых сплавов. К нему крепятся легкие кузовные панели из полипропилена, поддающегося вторичной переработке. При желании их можно снять и заменить новыми: они могут быть разных цветов и украшены различными причудливыми узорами.

В салоне установлены два дивана, обшитых сукном. Пол выполнен из бамбука. Рулевое колесо напоминает штурвал самолета, а показания приборов выведены на цветной дисплей. Центральная часть крыши выполнена сдвижной, складывается и лобовое стекло. Кроме того, пятая дверь полностью прозрачная, а пол багажника выдвигается на тот случай, если нужно перевезти. Таким образом, Тоуота МЕ. WE может превращаться как в подобие пикапа, так и в кабриолет.

Концепт-кар приводят в движения четыре электромотора – по одному в каждом колесе. В экономном режиме

Тест-урайв: концепт-кар

автомобиль может передвигаться и на двух двигателях. То есть он может быть и полноприводным, и с передними ведущими колесами. Литий-ионные аккумуляторные батареи спрятаны в двойном полу под сиденьями.

Пока рано говорить о серийном будущем Toyota ME.WE, но некоторые детали концепт-кара могут быть использованы в бюджетных моделях.







В Volkswagen уже идут работы над новым поколением вседорожника Touareg. Подтверждение тому – сразу несколько прототипов. Ранее показали концептуальный Cross Coupe, а теперь создали Volkswagen CrossBlue Coupe.

Volkswagen CrossBlue Coupe:

npegwecmbehhuk нового Touareg





По названию нетрудно догадаться, что концепт-кар сочетает в себе черты вседорожника и купе. CrossBlue Coupe длиной 4889 мм получился очень широким (2015 мм) и при этом не слишком высоким (1679 мм), поэтому в анфас выглядит приземисто. Динамизма ему прибавляют наклоненные на большой угол передние и задние стойки крыши. Капот и боковины профилированы, а также украшены стильными "жабрами". Фирменная узкая решетка радиатора сочетается со светодиодными фарами и огромным воздухозаборником. На бамперах и порогах - хромированные молдинги, а днище прикрыто металлическими защитными пластинами.

Вседорожник получил 22-дюймовые легкосплавные диски. Верхнюю кромку пятой двери венчает спойлер, а Гобразные фонари подчеркивают ширину задней части.

В отделке салона Volkswagen Cross-Blue Coupe использованы кожа, полированный алюминий и лакированный пластик. Обод трехспицевого рулевого колеса снизу выполнен плоским. Циферблаты спидометра и тахометра размещены в отдельных колодцах. На наклоненной центральной панели установлен 10,1-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Кресла водителя и переднего пассажира разделены высоким трансмиссионным тоннелем. Концепт-кар оснащен гибридной силовой установкой, состоящей из 3,0-литрового бензинового компрессорного V6 и двух электромоторов. Суммарно они развивают 415 л. с. и обеспечивают 500 Нм крутящего момента. По средствам 6-ступенчатой трансмиссии с двумя сцеплениями DSG тяга передается на обе оси. Вседорожник способен разогнаться до 100 км/ч за 5,9 с и развить 236 км/ч. В среднем он расходует 3,0 л/100 км, а до 33 км CrossBlue Coupe может проехать на электротяге.

Новое поколение Volkswagen Touareg должно появиться в 2015 году и будет наделено чертами концепт-кара CrossBlue Coupe.



Aston Martin DB9:

Aston Martin DB9 – настоящий долгожитель в сегменте скоростных туристических купе. Он появился в 2004 году, то есть находится в производстве почти десятилетие. Конечно, прогресс не стоит на месте и дабы оставаться в строю, DB9 постоянно модернизируют. Теперь модель прошла через очередное обновление.

омоложение

Элегантный дизайн DB9 ничуть не устарел, сразу трудно верится, что автомобилю уже девять лет. Купе привлекает своими грациозными пропорциями и стремительным профилем с длинным капотом, сдвинутым назад салоном и аркообразной линией крыши. Боковины украшены фирменными "жабрами". Однако, присмотревшись, можно увидеть некоторые изменения. Так, каплевидные передние фары теперь немного иные и дополнены новыми светодиодными лампами. В анфас Aston Martin выглядит немного агрессивнее благодаря увеличенному в размерах воздухозаборнику и карбоновому сплиттеру. А радиаторная решетка теперь выполнена в стиле эксклюзивного Aston Martin One-77. Капот теперь активный - приподнимается при наезде на пассажира, снижая риск его травм. Сзади остались и расширенные "плечи". и С-образные фонари, а вот спойлер на крышке багажника увеличен в размерах. Кроме того, несколько усовершенствован диффузор, а выхлопные трубы прибавили в диаметре.

Как и большинство Aston Martin (за

исключением дорогого One-77), купе и кабриолет DB9 построены на заднеприводной платформе VH. В ее конструкции широко использованы алюминиевые и магниевые сплавы, тем не менее масса автомобиля — 1785 кг. Впрочем, это продиктовано его немаленькими размерами: длина равна 4720 мм, ширина — 1875 мм, высота — 1282 мм, а колесная база — 2740 мм. Диаметр колесных дисков увеличен до 20 дюймов.

Оригинальные двери купе при открытии не только движутся в сторону, но и немного приподнимаются вверх на 12 градусов - по принципу "крыла лебедя". Салоны некоторых спортивных моделей можно назвать спартанским, но этот дышит роскошью и, естественно, все отделочные работы проводятся вручную. Найти здесь хотя бы квадратный сантиметр пластика очень и очень трудно. Здесь господствует кожа, разбавляют ее вставки из алюминия или дерева. А отныне доступны и карбоновые накладки. На один DB9 тратя до семи коровьих кож, которые везут специально из Скандинавии. Просто там загоны для



скота не принято обгораживать колючей проволкой и, соответственно, на материале не будет царапин либо других повреждений.

Трехспицевое рулевое колесо, как правило, черное, независимо от цвета внутренней отделки. Циферблаты приборов – настоящие произведения искусства: они похожи на эксклюзивные часы, а украшают их серебристые ободки. Интересно, что стрелки спидометра и тахометра движутся в разные стороны, а при включении зажигания они делают оборот. Кстати, приборы обрели новую оптитронную подсветку.

Центральная панель может быть покрыта полированным металлом, черным лакированным деревом либо карбоном. Венчает ее выдвижной экран мультимедийной системы. Присутствуют здесь и классические ана-





логовые часы. Часть клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля, а также гнездо для ключа зажигания декорированы хрусталем, а потому напоминают бриллианты.

Посадка за рулем в DB9 низкая. Передние сиденья не только обладают хорошей боковой поддержкой, но и очень комфортабельны. Они оснащены подогревом, а также электроприводом с широким диапазоном регулировок и памятью на настройки. А вот у рулевой колонки высота и глубина изменяются вручную. В качестве опции теперь предлагают более глубокие спортивные кресла. Однако в этом случае нельзя выбрать сиденья второго ряда — вместо них уста-

новят полку для багажа. Впрочем, нужно учитывать, что в четырехместном варианте сзади места и так не слишком много – кресла рассчитаны преимущественно на детей в виду небольшого пространства над головой. Их также можно использовать как место для поклажи, ведь объем багажника небольшой – 175 л.

Конечно, у автомобиля подобного класса комплектация должна быть богатой. Поэтому в Aston Martin предусмотрены система доступа без ключа, двухзонный климат-контроль, электропакет, мощная 700-ваттная аудиосистема с CD-чейнджером, связь Bluetooth, круиз-контроль, парктроник. Также установлены 6 поду-

шек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. Перечень опций включает камеру заднего вида, аудиосистему мощностью 1000 Вт и эксклюзивные варианты отделки салона.

Знакомый 6,0-литровый V12 Aston Martin немного доработали. Теперь он развивает 517 л. с. при 6500 об/мин. Напомним, столько же было и у "горячего" Aston Martin DBS. Максимальный крутящий момент в 620 Н?м достигается при весьма высоких 5500 об/мин, но 85% его доступны всего при 1500 об/мин. Поэтому двигатель очень эластичен и тяговит в среднем диапазоне оборотов, а потому неплохо приспособлен для эксплуатации в





городских условиях. Под рукой всегда остается весьма приличный запас мощности. При спокойной езде этот V12 довольно тихий, но стоит нажать педаль акселератора посильнее, как он салон сразу наполняется приятным ревом выхлопа. Передачи в 6ступенчатом "автомате" переключаются быстрее, чем ранее. DB9 способен разогнаться до 100 км/ч за 4,6 с, а его максимальная скорость ограничена на отметке в 295 км/ч. К тому же, он способен поддерживать высокую скорость (свыше 250 км/ч) на протяжении длительного времени, что дает возможность, например, совершать дальние путешествия по автобанах. Вместе с тем средний расход топлива снижен на 15% – до 14,3 л/100 км.

Учитывая немалый вес DB9, он демонстрирует завидную послушность в поворотах. Его рулевое управление не назовешь острым, но оно очень точное. А недостаточная поворачиваемость проявляется очень редко. Сцепление с дорогой отличное и даже с отключенной системой стабилизации DSC автомобиль останется легко контролируемым, лишь изредка позволяя себе небольшое скольжение задней оси. Стальные тормозные диски заменены карбоново-керамическими (диаметром 399 мм спереди и 360 мм сзади), поэтому замедляется купе быстрее.

Однако DB9 — все-таки туристическая модель, а потому остается комфортабельным. Перенастроенные адаптивные амортизаторы обеспечивают довольно мягкую и плавную на уровне седанов бизнес-класса на прямых автомагистралях, но в скоростных поворотах становятся жестче и неплохо борются с кренами кузова. В салоне тихо даже на больших скоростях, благодаря очень хорошей шумоизоляции.

Девять лет спустя после появления Aston Martin DB9 отлично себя проявляет. Он не только стал мощнее и быстрее, но и сохранил высокий уровень комфорта. В Европе купе стоит от 175 тыс. евро.



Тип кузова	Aston Martin DB9		
	купе		
Количество дверей/мест, шт.	2/2+2		
Снаряженная масса, кг	1785		
	4720/1875/1282		
Колесная база, мм	2740		
Колея передняя/задняя, мм	1570/1560		
Клиренс (дорожный просвет), мм	120		
Объем багажника мин/макс, л	175		
Диаметр разворота, м	12,0		
Двигатель			
Рабочий объем, смЗ	5935		
Тип	бензиновый		
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	V12		
Количество клапанов/распредвалов, шт	48/4		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	517 при 6500		
Макс. крутящий момент, H · м при об/мин	620 при 5500		
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/80		
Трансмиссия			
Тип привода	задний		
Коробка передач	6-ст. автоматическая		
Ходовая			
	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости		
	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC, Traction control,		
Количество подушек безопасности, шт.	6		
Размер шин 24	5/35 ZR20 спереди, 295/30 ZR20 сзади		
Эксплуатационные по	казатели		
Время разгона от О до 100 км/ч, с	4,6		
Максимальная скорость, км/ч	295		
<u>.</u>			
Расход топлива, л/100 км:			
·	14,2		
Расход топлива, л/100 км:	14,2 175 000		
Расход топлива, л/100 км: — смешанный цикл			



Volvo V40 Cross Country:

В Volvo уже на протяжении довольно длительного времени выпускают вседорожные версии на базе стандартных моделей. В линейке универсалов V70 с 1998 года присутствует такой вариант, названный Cross Country. В прошлом году представили хетчбэк С-класса Volvo V40, а теперь к нему присоединился и вариант повышенной проходимости V40 Cross Country.

хетчбэк повышенной проходимости



Как и стандартный V40, Cross Country привлекает внимание ярким и запоминающимся внешним видом. Хетчбэк отличается стремительным профилем с заостренным "носом" и большим углом наклона лобового стекла. Фирменная радиаторная решетка с диагональной линией является своеобразным продолжением профилированного капота. Воздухозаборник в переднем бампере напоминает улыбку. Каплевидные фары растянуты на крылья. Оконная линия отличается изящным изгибом в районе задних стоек крыши. Эта черта, как и прозрачная пятая дверь - дань знаменитому Volvo P1800 ES. Расширенные "плечи" автомобиля подчеркнуты L-образными светодиодными фонарями.

Впрочем, некоторые особенные черты позволяют отличить V40 Cross Country. Так, дорожный просвет увеличен на 40 мм (до 170 мм), а бамперы и пороги прикрыты черными пластиковыми накладками. Спереди

и сзади днище прикрыто защитными пластинами, а под стать им – серебристые молдинги на боковинах. На крыше установлены рейлинги для багажника.

Хетчбэк использует доработанную платформу Ford Focus, ведь проектировать его начали еще совместно с концерном Ford Motor. Volvo достигает 4370 мм в длину при колесной базе в 2647 мм. Его ширина равна 1783 мм, а высота — 1458 мм. Базовая версия весит 1475 кг, а коэффициент лобового сопротивления составляет 0,31.

В салоне V40 Cross Country преобладает знакомый лаконичный стиль, хотя можно заметить и некоторые изменения. В частности, появились вставки медного цвета. Небольшое трехспицевое рулевое колесо обшито кожей в базовой версии, а в районе хвата рук на его ободе предусмотрены наплывы. Оригинальное зеркало заднего вида без рамки напоминает мобильный телефон с сенсорным

экраном. Комбинацией приборов служит жидкокристаллический монитор, причем водитель может выбрать один из трех вариантов его оформления. В стандартном варианте подсветка оранжевая, но в спортивном режиме она становится красной. Кроме того, в этом случае изменяются и сами приборы: центральное место занимает аналоговый тахометр, а внутри его - цифровой спидометр. Также выводится информация указателя мощности двигателя. В режиме Есо подсветка зеленая, а на экран выведены показания аналогового спидометра и датчика экономной езды.

Отличительная черта большинства современных Volvo — сверхтонкая центральная панель, за которой спрятана ниша для мелкой поклажи. Сверху размещен цветной дисплей мультимедийной системы Volvo Sensus (его диагональ может быть 5 либо 7 дюймов). Кнопки довольно тесно сгруппированы, а блок климатконтроля выполнен в виде пиктограм-



мы человека. Интересно, что при температуре воздуха ниже $+9^{\circ}$ при запуске двигателя автоматически начинают обогреваться зеркала заднего вида и заднее стекло. Также можно скачать специальную программу для смартфонов, которая дает возможность на расстоянии проверить уровень топлива в баке или отыскать автомобиль среди других машин на

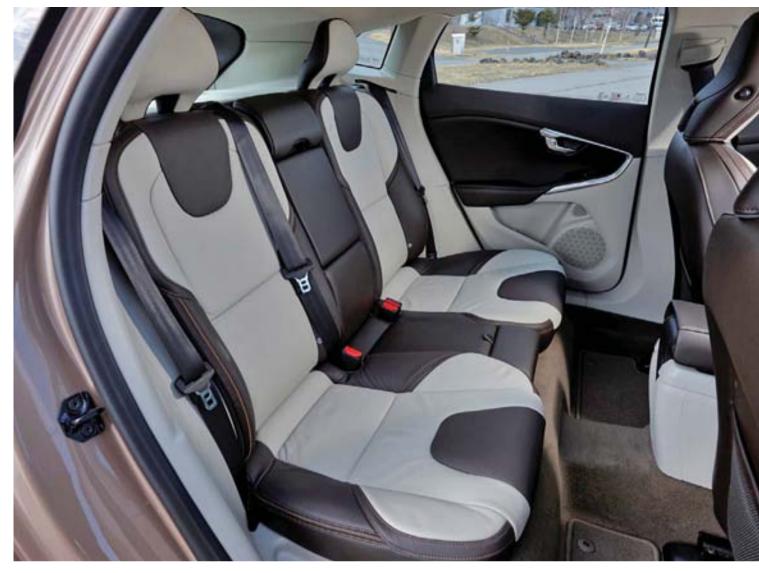
большой парковке.

У рулевой колонки изменяются высота и вылет. Кресла водителя и переднего пассажира имеют широкий диапазон регулировок, а их спинки довольно глубокие, что обеспечивает неплохую боковую поддержку. Предусмотрена и функция подогрева. За доплату они могут быть обшиты кожей, а в варианте Summum води-

тельское сиденье оснащено электроприводом регулировок.

Диван второго ряда профилирован под два места, поэтому средний пассажир будет несколько стесненным. Места для ног вполне много, по меркам С-класса, а вот над головой пространство не самое большое, особенно с опционной панорамной крышей. Кстати, задние кресла также





получили подогрев в базовой версии. Объем багажника составляет 335 л в обычном состоянии и 1032 л – со сложенными задними креслами.

Начальная комплектация V40 Cross Country довольно богатая: включает электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, магнитолу с CDпроигрывателем, связь Bluetooth, круиз-контроль. Кроме того, предусмотрены система стабилизации DSTC, технология автоматического замедления City Safety и система предупреждения о переходящих дорогу пешеходах (Pedestrian detection). Подушек безопасности всего 8, причем одна из которых раскрывается на капоте и смягчает удар пешеходу при наезде на него. В самом дорогом варианте Summum добавлены датчик дождя, адаптивные биксеноновые фары и 17-дюймовые диски. Среди доступных опций – камера заднего вида, панорамная крыша, парковочный автопилот. Также доступен внушительный набор технологий безопасности: системы слежения за "слепыми" зонами, мониторинга усталости водителя, соблюдения полосы движения, распознавания дорожных знаков.

Все доступные моторы оснащены турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива, предусмотрена и система глушения мотора при остановках. Бензиновая 1,6-литровая "четверка" EcoBoost также позаимствована у Ford. Она доступна в двух вариантах – ТЗ (150 л. с.) и Т4 (180 л. с.). Крутящий момент в обоих случаях одинаковый - 240 Н⋅м, которые доступны всего с 1600 об/мин. Двигатель очень эластичный и работает тихо. V40 T4 с 6-ступечнатой "механикой" способен разогнаться до 100 км/ч за 7,7 с и развить 190 км/ч. В городском цикле он расходует 7,0 л/100 км, а в загородном -4,7 л/100 км.

Флагманская модификация Т5 получила 2,5-литровый пятицилиндровый двигатель мощностью 254 л. с. Он очень эластичен, ведь пиковые

360 Н-м крутящего момента доступны в широком диапазоне 1800-4200 об/мин. С ним хетчбэк способен разогнаться до 100 км/ч за 6,4 с. Впрочем, этот мотор и самый "прожорливый" в линейке — 11,6 л/100 км в городе и 6,4 л/100 км — на трассе. Пока только Т5 доступен с полным приводом.

Также предлагают на выбор три турбодизеля. Начальным является 1,6-литровый 115-сильный двигатель. Он работает плавно и очень тяговит. Максимальные 270 Н⋅м крутящего момент доступны с 1750 об/мин, поэтому обгон на трассе можно совершить, не понижая передачу. Разгон до 100 км/ч занимает 12,3 с, а расход топлива составляет 4,2 л/100 км в городском цикле и 3,5 л/100 км - на шоссе. Можно выбрать и 2,0-литровые пятицилиндровые моторы мощностью 150 и 177 л. с. Они еще более тяговиты и обеспечивают лучшую динамику, но вместе с тем чересчур шумны. Дизельные версии доступны с 6-ступенчатым "автоматом", а вот

бензиновые оснащают 6-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями.

Cross Country сохраняет хорошую управляемость. Его руль с электроусилителем весьма точный и, на удивление, информативный. Кроме того, нажатием кнопки можно изменять его остроту. Даже в переднеприводном исполнении хетчбэк демонстрирует отличное сцепление с дорогой, а с

недостаточной поворачиваемостью помогает бороться технология Corner Traction Control, имитирующая блокировку дифференциала. Поскольку Cross Country несколько выше, чем стандартный V40, то крены кузова в виражах у него несколько больше выражены. Зато даже на дорогах плохого качества комфорт езды — на высоте. Полноприводная версия бу-

дет увереннее чувствовать себя на легком бездорожье, но покорять серьезную "грязь" на ней не рекомендуется. Она также оснащена системой помощи при спуске Hill Descent Control.

Украинские цены на Volvo V40 Cross Country уже оглашены: у нас хетчбэк будет стоить от 302 до 440 тыс. гривен.



Технические характеристики Volvo V40						
Тип кузова						
Количество дверей/мест, шт.	5/5					
Снаряженная/полная масса, кг	1380/1910	1380/1910	1381/1890	1484/2020		
Длина/ширина/высота, мм		4369/180	D2/1458			
Колесная база, мм	2647					
Колея передняя/ задняя, мм		1548/	1559			
Клиренс (дорожный просвет), мм	170					
Объем багажника, л		335/	1032			
Диаметр разворота, м		10,8				
	Двигател	ТЬ				
Рабочий объем, смЗ	1596	2497	1560	1984		
Тип	бензиновый с	 турбонаддувом	дизельный, с т	урбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно					
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4	в ряд, 5	в ряд, 4	в ряд, 5		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	20/2	16/2	20/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	180 при 5700	254 при 5400	115 при 3600	177 при 3500		
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	240 при	400 при	270 при	440 при		
. ,	1600-5000	1800-4200	1750-2500	1750-2750		
Топливо/емкость бака, л	Аи-9!	-	ДТ/	′62		
	Трансмис					
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	независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости					
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые					
Тормоза задние	дисковые					
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, Traction control					
Количество подушек безопасности, шт.	8					
Размер шин	205/60 R16	225/50 R17	205/6	O R16		
Эксплуатационные показатели						
Время разгона от О до 100 км/ч, с	7,7	6,5	12,3	8,6 (8,3)*		
Максимальная скорость, км/ч	225	250	191	220 (215)		
Расход топлива, л/100 км						
– городской цикл	7,0	_	4,0	5,3 (6,9)		
– загородный цикл	4,7	_	3,4	3,8 (4,3)		
– смешанный цикл	5,5	7,9	3,6	4,3 (5,2)		
		30 000 – 47 000				
Стоимость тестируемого автомобиля, у. е.		30 000 -	47 000			
Стоимость тестируемого автомобиля, у. е. Первое техобслуживание, км		30 000 - 20 0				

^{*}В скобках — данные для автомобилей с трансмиссией с двумя сцеплениями

Audi RS6 Avant: yhubepcan c горячим нравом

Традиционно самые мощные и быстрые версии моделей Audi носят обозначение RS. За последние два десятилетия в спортивном подразделении Quattro выпустили целую вереницу таких автомобилей. Поскольку в 2011 году дебютировало новое поколение Audi A6, то теперь пришло время и для его заряженной модификации RS6. И нет ничего удивительного, что первым дебютировал не седан, а универсал. "Горячие" пятидверные Audi пользуются не меньшей популярностью, чем седаны, да и первый автомобиль с обозначением RS также был универсалом.



Новый Audi RS6 Avant выглядит не настолько броско, как его предшественник. Издали его вполне можно принять за стандартный универсал А6. У него тот же вытянутый профиль с длинным капотом и большим углом наклона задних стоек крыши. Сохранены и продолговатые фары с грозными изогнутыми светодиодами, и прямоугольные фонари. Впрочем, отличительных черт у RS6 Avant также хватает. Спереди бросается в глаза широкая "пасть" трапециевидной радиаторной решетки, украшенная надписью Quattro. В переднем бампере добавлены два воздухозаборника, а на нижней его кромке появился тоненький сплиттер. Колесные арки слегка раздуты, но не настолько выражены, как у модели предыдущего поколения. В них видны 20-дюймовые легкосплавные диски, а за доплату доступны и 21-дюймовые колеса. Дорожный просвет уменьшен на 20 мм. Зеркала заднего вида серебристые,

независимо от окраса универсала. На порогах установлены аэродинамические накладки, а на крыше — большой спойлер. Из карбонового заднего диффузора выглядывают два овальных наконечника выхлопных труб.

Конечно, автомобиль немаленький: его длина — 4979 мм, колесная база — 2915 мм, а ширина — 1936 мм. То есть он подрос в размерах, но при этом стал легче за счет широкого использования в конструкции алюминиевых сплавов. Масса универсала снижена примерно на 90 кг — до 2010 кг.

Компоновка салона остается такой же, как и у А6, а вот материалы отделки улучшены. Так, передняя панель обшита кожей уже в базовом исполнении. Внутри стало больше алюминиевых и лакированных поверхностей, а за доплату предложены вставки из натурального карбона. На педалях – металлические накладки, а пороги оснащены светодиодной подсветкой. У нового рулевого колеса



обод плоский снизу, а обшито оно перфорированной кожей. Несколько видоизменены и циферблаты приборов. Крупные спидометр и тахометр сочетаются с небольшими указателями остатка топлива в баке и температуры двигателя. По центру — цветной экран бортового компьютера, дополненного новыми функциями вроде отображения давления турбонаддува или времени прохождения гоночного круга на автодроме. Кстати, показания приборов могут проецироваться и на лобовое стекло.

Центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней размещен выдвижной 8-дюймовый





дисплей мультимедийной системы MMI. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика, но можно заказать за доплату и сенсорную панель, распознающую буквы, начертанные пальцем.

Ковшеобразные спортивные сиденья комфортабельные и отлично удерживают спину. Они оснащены электроприводом регулировок и

подогревом. В качестве опции доступны более мягкие кресла с вентиляцией и функцией массажа. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель с широким подлокотником, внутри которого размещен бокс для мелкой поклажи.

Покупатель может выбирать конфигурацию второго ряда – два отдель-

ных сиденья либо трехместный диван. Сзади в универсале места для ног и над головой более чем достаточно даже для людей высокого роста. Очень приличный и багажник: 565 л в обычном состоянии и 1680 л — со сложенными задними креслами.

Как флагман модельного ряда A6, автомобиль богато оснащен: предусмотрены система доступа без ключа,







четырехзонный климат-контроль, электропакет, парковочный автопилот, навигационная система, датчики освещения и дождя, связь Bluetooth, аудиосистема с 10 динамиками, камера заднего вида, адаптивный круизконтроль с функцией движения в заторах. Также обязательными являются 6 подушек безопасности и система стабилизации. В списке опций значатся панорамная крыша, электропривод рулевой колонки, 1300-ваттная аудиосистема Bang & Olufsen, жесткий диск на 60 Гб, беспроводной Интернет. Кроме того, можно выбрать целый набор электронных "помощников" - системы ночного видения, соблюдения полосы движения, распознавания дорожных знаков, слежения за "слепыми" зонами и автоматического экстренного замедления.

Под капотом RS6 Avant – новый 4,0-литровый V8 с двойным турбонаддувом. Он не такой мощный, как V10 предшественника – развивает 560 л. с. при 5700 об/мин. Но потеря 20 л. с. с лихвой компенсируется возросшим крутящим моментом: его пиковые 700 Н·м доступны уже с 1750 об/мин



и в распоряжении вплоть до 5500 об/мин. На деле это означает значительный прилив мощи. Мотор неимоверно отзывчивый, эластичный и обеспечивает большому универсалу феноменальную динамику. Разгон до 100 км/ч занимает всего 3,9 с и даже после 200 км/ч автомобиль продолжает активно набирать скорость. В базовой версии ограничитель срабатывает при 250 км/ч, но за доплату этот порог поднимут до 280 либо даже до 305 км/ч. Интересно, что "восьмерка" вполне способна вести себя весьма сдержанно и даже может отключать половину своих цилиндров. В этом случае расход топлива составляет 13,9 л/100 км в городском цикле и 7,5 л/100 км - в загородном. Двигатель, на удивление, тихий, хотя с опционной спортивной выхлопной системой его звук становится громким и сочным.

Универсал оснащен 8-ступенчатым "автоматом", ведь знакомая по А6 трансмиссия с двумя сцеплениями просто не выдерживает огромный крутящий момент. Переключения передач происходят плавно и быстрее, чем можно было ожидать.

Автомобиль сохранил и фирменный постоянный полный привод, но теперь его дополнили самоблокирующимся межосевым и спортивным задним дифференциалами.

Поскольку даже в обычном состоянии 60% тяги передается на заднюю ось, поэтому RS6 Avant сохраняет легкий заднеприводный уклон. Избыточная поворачиваемость присутствует, а вот сорвать автомобиль в занос сложно даже с отключенной системой стабилизации. Сцепление с дорогой выше всяких похвал. "Нос" теперь легче, что позволяет двухтонному универсалу увереннее чувствовать себя на извилистых дорогах. Audi демонстрирует завидную маневренность, которую мало кто ожидает от машины его размеров. Руль точный и острый, однако, из-за нового электромеханического усилителя он существенно потерял в информативности. С помощью системы Audi Drive Select можно изменять усилие на нем, а также характеристики трансмиссии и педали акселератора. Стандартные тормоза хорошо себя проявляют, но их затмевают опционные карбоновокерамические диски диаметром 420 мм. Они обеспечивают молниеносное замедление и при этом усилие на педали легко дозировать, что весьма кстати при движении по городу.

На выбор доступны два типа подвески. По умолчанию она пневматическая, что обеспечивает очень плавную езду в комфортном режиме и небольшие крены кузова - в спортивном. В спортивной подвеске установлены металлические пружины без пневмоэлементов. Но зато добавлены адаптивные амортизаторы, соединенные между собой диагональными трубками. В повороте жидкость по ним поступает на то колесо, которое находится на внешнем радиусе, что увеличивает их жесткость и, соответственно, уменьшает нежелательные движения кузова.

Audi RS6 Avant – пример прагматичного подхода к созданию спортивной модели. Он мощный и быстрый, но в то же время практичный и неплохо приспособленный для повседневного использования. Универсал поступит в продажу летом, а его цена в Европе – от 107 900 евро.

Технические характер	ристики Audi RS6 Avant		
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/4-5		
 Снаряженная/полная масса, кг	2010/2565		
 Длина/ширина/высота, мм	4979/1936/1461		
Колесная база, мм	2915		
Колея передняя/задняя, мм	1662/1663		
Клиренс (дорожный просвет), мм	125		
Объем багажника мин/макс, л	565/1680		
Диаметр разворота, м	11,9		
Дви	гатель		
Рабочий объем, см ³	3993		
Тип	бензиновый, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	V8		
Количество клапанов/распредвалов	32/4		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	560 при 5700		
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	700 при 1750-5500		
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/75		
Транс	- ПО СТАТО В С		
Тип привода	постоянный полный		
Коробка передач	8-ст. автоматическая		
Xo	довая		
Передняя подвеска	независимая, пружинная, многорычажная, 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, hill start assist, ASR		
Количество подушек безопасности	6		
Размер шин	275/35 R20		
Эксплуатацион	ные показатели		
Время разгона от О до 100 км/ч, с	3,9		
Максимальная скорость, км/ч	305		
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	13,9		
– загородный цикл	7,5		
– смешанный цикл	9,8		
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	107 900		
Первое техобслуживание, км	20 000		
<u> </u>	20 000		

С момента своего появления в 2006 году хетчбэк Кіа сее'd выпускали как в пятидверной, так и в трехдверной версиях. Причем, последняя носила отдельное название – Рго сее'd. Поскольку в прошлом году дебютировало второе поколение модели сее'd, то нынешней весной показали и новый Рго сее'd. Теперь начинается его производство.

Kia Pro cee'd: gyбль второй



Kia Pro cee'd выглядит гораздо стремительнее своего пятидверного собрата. У него увеличен угол наклона лобового стекла, клиновидная оконная линия и аркообразная форма крыши. Узкая радиаторная решетка, обрамленная хромом, напоминает пасть зверя. Воздухозаборник в переднем бампере напоминает улыбку. Раскосые фары растянуты на крылья и украшены изогнутыми светодиодными лампами дневного света. Капот и боковины немного профилированы. Оконные рамки украшены хромированными молдингами. Панорамное заднее стекло сверху прикрыто огромным спойлером. "Плечи" задних крыльев Pro cee'd серьезно расширены, а подчеркивают их каплевидные светодиодные фонари. Вставка в бампере имитирует диффузор.

Спортивный вариант Pro cee'd GT смотрится еще ярче. Его можно отличить по увеличенному переднему воздухозаборнику, сдвоенным выхлопным трубам и 18-дюймовым

легкосплавным дискам вместо стандартных 16-дюймовых.

По размерам трехдверная модель схожа с пятидверной: ее длина достигает 4310 мм, ширина — 1780 мм, а колесная база — 2650 мм. В то же время, высоту хетчбэка уменьшили сразу на 40 мм — до 1430 мм. Масса также снижена по сравнению с предшественником — примерно на 80 кг, то есть теперь базовый Pro cee'd весит 1267 кг.

Внутри материалы отделки стали гораздо лучше, чем у модели первого поколения. Использована более качественная двухцветная ткань, а на передней панели появились черные лакированные поверхности. Педали украшены металлическими накладками. На ободе трехспицевого рулевого колеса предусмотрены наплывы в районе хвата рук. Комбинация приборов — "трехцилиндровая", то есть циферблаты размещены в трех цилиндрических желобах с хромированными ободками. Их подсветка —



оптитронная. По центру находится спидометр с экраном бортового компьютера внутри, слева от него — тахометр, а справа — указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя.

Ассиметричная центральная панель немного повернута к водителю. Венчает ее монохромный экран часов, а под ним — цветной дисплей мультимедийной системы. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля оснащены красной подсветкой. Огни достаточно крупные и удобные в пользовании.

У рулевой колонки регулируются высота и глубина. Передние сиденья комфортабельные и неплохо удерживают спину. В версии GT установлены спортивное рулевое колесо и кресла с улучшенной боковой под-







держкой. На трансмиссионном тоннеле установлен удобный подлокотник с небольшим боксом.

На втором ряду пространство над головой, естественно, меньше, чем в пятидверной версии. Зато места для ног вполне достаточно для людей ростом 180 см. Двоим здесь все же комфортнее, чем троим, ведь салон не слишком широкий.

Объем багажника такой же, как и в сее'd – 380 л. Со сложенными задними креслами он возрастает до 1225 л. Однако из маленькой пятой двери погрузочная высота большая, да и проем весьма узкий.

Оснащение Pro cee'd несколько богаче, чем у пятидверной модифика-

ции. Базовая версия получила электростеклоподъемники, кондиционер, магнитолу с CD-плеером, связь Bluetooth, парктроник, датчик света и круиз-контроль с ограничителем скорости. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, система стабилизации ESC. В самом дорогом варианте добавлены система бесключевого доступа, климат-контроль, электропривод водительского кресла, датчик дождя, камера заднего вида и навигационная система. Среди опций – кожанный салон, адаптивные фары, обогрев рулевого колеса, парковочный автопилот и система соблюдения полосы движения.

Для хетчбэка доступны только самые мощные 1,6-литровые двигате-

ли из линейки сее'd. Бензиновая "четверка" с непосредственным впрыском топлива развивает 135 л. с. Она отличается бодрым характером и быстро раскручивается. Однако ей не хватает тяги в среднем диапазоне оборотов, ведь пиковый крутящий момент в 165 Н-м достигается при довольно высоких 4850 об/мин. Разгон до 100 км/ч занимает 9,9 с. В городском цикле расход топлива составляет 8,0 л/100 км, а в загородном - 4,8 л/100 км. Стандартная 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач могла бы быть немного точнее. В качестве опции доступна трансмиссия с двумя сцеплениями.

В Pro cee'd GT установлен двигатель, дополненный турбиной, а потому развивает 204 л. с. при 6000 об/мин. Да и крутящего момента у него побольше на "низах", так как максимальные 265 Нм доступны с 1750 об/мин. Поэтому и динамика у такого хетчбэка лучше — 7,9 с до 100 км/ч и максимальные 225 км/ч. Звук хорошо настроенной выхлопной системы приятный и не назойливый.

Можно выбрать и 128-сильный турбодизель такого же рабочего объема. Мотор весьма эластичный и тяговитый: максимальные 260 Н⋅м крутящего момента достигаются с 1900 об/мин. Он от-

личается плавностью работы, да и громким

его не назовешь. Разгон до 100 км/ч занимает 10,9 с. В городе автомобиль расходует 5,2 л/100 км, а на трассе — 3,8 л/100 км.

Стандартный Pro сее'd довольно неплох в управлении. Его рулевое управление довольно точное, а с помощью технологии Flex Steer можно нажатием кнопки изменять его настройки. В режиме Comfort руль становится очень легким, что удобно при парковке, а в Sport он, наоборот, наполняется тяжестью. Подвеска обеспечивает достаточно комфортабельную езду, но при этом автомо-

биль и не слишком кренится в поворотах. Поскольку шумоизоляция улучшена, то в салоне стало тише.

Версия GT ведет себя интереснее. Системы Flex Steer у нее нет, но настройки руля соответствуют режиму Sport. Он острее, хотя обратной связи больше не стало. Заряженный хетчбэк немного жестче, но и крены в поворотах меньше. И недостаточная поворачиваемость у него проявляется реже.

Кіа Pro cee'd второго поколения уже поступил в продажу в Европе и там стоит от 18 500 евро. У нас хетчбэк появится в ближайшие месяцы.



Техническ	ие характеристики I	Kia Pro cee'd		
Тип кузова	хетчбэк			
Количество дверей/мест, шт.	3/5			
Снаряженная масса, кг	1267	1350	1375	
Длина/ширина/высота, мм		4310/1780/1430		
Колесная база, мм	2650			
Колея передняя/ задняя, мм	1563/1576			
Клиренс (дорожный просвет), мм	140			
Объем багажника мин/макс, л	380/1225			
Диаметр разворота, м	10,6			
	Двигатель			
Рабочий объем, смз	15	1591 1582		
Тип	бензиновый	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	135 при 6300	204 при 6000	128 при 4000	
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	165 при 4850	265 при 1750-4500	260 при 1900–2750	
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/53 Дт/53			
	Трансмиссия			
Тип привода	передний			
Коробка передач	6-ст. механ	6-ст. механическая, 6-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			
Количество подушек безопасности, шт.	6			
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC			
Размер шин	205/55 R16	225/45 R18	205/55 R16	
Эксплуатационные показатели				
Время разгона от О до 100 км/ч, с	9,9(10,8)	7,9	10,9(11,7)	
Максимальная скорость, км/ч	195(195)	225	197(190)	
Расход топлива, л/100 км				
– городской цикл	8,0(7,8)	9,3	5,2(7,2)	
– загородный цикл	4,8(4,9)	5,1	3,8(4,5)	
– смешанный цикл	6,1(6,0)	6,8	4,3(5,5)	
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	18 500 – 25 000			
Первое техобслуживание, км	20 000			
Периодичность техобслуживания, км	20 000			

Volkswagen Golf GTI:

Volkswagen Golf GTI по праву считается основателем сегмента заряженных хетчбэков. Впервые он появился в 1975 году и стал очень популярным, ведь предлагал неплохие динамику и управляемость за небольшие деньги. В Volkswagen поначалу планировали выпустить ограниченную серию таких хетчбэков, но огромный спрос заставил продолжить развитие этой версии. С тех пор в каждом поколении Golf был вариант GTI. Теперь эстафету принимает новичок. Поскольку в прошлом году представили Golf VII, то вслед за ним показали и седьмую генерацию Golf GTI.

продолжение guhacmuu





Солидный консервативный дизайн – отличительная черта многих Volkswagen. Вот почему Golf GTI сохраняет знакомый силуэт. Хотя благодаря большему углу наклона лобового стекла и уменьшенной на 28 мм высоте автомобиль смотрится несколько стремительнее предшественника. Во внешнем виде, как и ранее, преобладают грани и прямые линии.

Как и ранее, GTI доступен в трехдверном или пятидверном исполнении. Издали его нетрудно спутать со стандартным Golf, ведь изменения минимальны. Продолговатые передние фары и узкая радиаторная решетка украшены тонкой красной полоской – это отличительная черта всех GTI, начиная с самого первого поколения. Воздухозаборник в переднем бампере увеличен, а по бокам его обрамляют оригинальные пластиковые "жабры". Стандартное оснащение включает 18-дюймовые колесные диски. В версии Performance предусмотрены колеса диаметром 19 дюймов, напоминающие по форме барабан телефона (как на первых GTI). На крыше установлен большой спойлер, а в заднем бампере – диффузор, из которого выглядывают две хромированные выхлопные трубы.

В основе Golf VII лежит новая платформа MQB, благодаря которой хетчбэк стал легче. Это в полной мере относится и к варианту GTI: масса автомобиля снижена примерно на 40 кг (до 1351 кг), даже несмотря на то, что его длина прибавила 55 мм (до 4268 мм), а колесная база – 59 мм (до 2637 мм).

Салон оформлен более эмоционально и отличительных черт здесь побольше. Отделка щедро разбавлена ярко-красными швами, также довольно много черных лакированных деталей. На педалях появились металлические накладки, а рукоятка рычага механической трансмиссии напоминает мяч для гольфа. Установлено особое трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу и наплывами в районе хвата рук.

Циферблаты приборов помещены в отдельные желоба, и разделены цветным экраном бортового компьютера. Внутри спидометра – датчик остатка топлива в баке, а в тахометре – указатель температуры двигателя.

Центральная панель немного повернута к водителю. На ней установлен 5,8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля декорированы хромом. Они рационально упорядочены и не требуют длительного времени для привыкания.

Хетчбэк также получил особые спортивные сиденья. Они довольно упругие, но зато обладают очень хорошей боковой поддержкой. Обшиты кресла клетчатой тканью – традиционной для GTI. Диапазон их регулировок очень широкий, а в качестве опций доступны электропривод и подогрев. Обзорность во всех направлениях хорошая. На центральном тоннеле уже нет рукоятки "ручни-





ка", вместо него – небольшой рычажок электромеханического стояночного тормоза. Зато это позволило увеличить в размерах подлокотник.

Golf GTI остается практичным спортивным автомобилем. На втором ряду места для ног и над головой вполне достаточно для пассажиров среднего роста. Конечно, здесь удобнее двоим, но при надобности поместятся и трое. Да и багажник весьма вместительный – 380 л в обычном состоянии и 1270 л – со сложенными задними сиденьями.

Комплектация GTI несколько богаче, чем у стандартного Golf – предусмотрены двухзонный климат-кон-

троль, электростеклоподъемники, электропривод и обогрев зеркал заднего вида, СD-проигрыватель, парктроник и адаптивный круиз-контроль с системой автоматического экстренного замедления. Также обязательными являются 7 подушек безопасности. система стабилизации и технология Multi-collision brake system, автоматически применяющая торможение после столкновения, чтобы нейтрализировать кинетическую энергию. В списке опций – парковочный автопилот, камера заднего вида, беспроводной Интернет, навигационная система с жестким диском на 64 Гб. Также можно выбрать технологии

определения усталости водителя, слежения за "слепыми" зонами, соблюдения полосы движения управления ближним и дальним светом фар.

Как и ранее, хетчбэк оснащен 2,0-литровой бензиновой "четверкой" с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива, но ее основательно доработали. Теперь двигатель доступен в двух вариантах мощности: 220 л. с. в базовом исполнении и 230 л. с. в модификации Performance. Он стал более тяговитым, ведь его максимальный крутящий момент существенно вырос. В обеих версиях 350 Н·м доступны всего при 1500 об/мин и в распоряжении вплоть





до 4600 об/мин. Поэтому мотор отлично проявляет себя на "низах" и очень эластичный. Вместе с тем, он сохранил бодрый характер и очень быстро раскручивается. Под рукой всегда достаточный запас мощности и обгон на трассе осуществляется очень легко. GTI Performance способен разогнаться до 100 км/ч за 6,4 с, а его максимальная скорость -250 км/ч. Автомобиль не только быстрее, но и примерно на 15% экономичнее предшественника -7,5 л/100 км в городском цикле и 5,1 л/100 км – в загородном. Такого результата добились благодаря системе глушения двигателя при остановках Stop/Start.

Стандартная 6-ступенчатая "механика" отличается точностью работы, а ход рычага короткий. А преимущество 6-ступенчатой трансмиссии с двумя сцеплениями – быстрота реакций.

Уменьшенный вес хетчбэка способствует лучшему поведению в виражах. Рулевое управление теперь гораздо острее – всего 2,1 оборота от упора до упора. К тому же, оно стало намного информативнее. В базовом варианте с недостаточной поворачиваемостью борется электронная система XDS, а вот в GTI Performance установлен более эффективный дифференциал повышенного трения. Автомобиль уверенно держит траекторию и демонстрирует отличное сцепление с дорогой. Конечно, его подвеска весьма упругая, но езду нельзя назвать слишком жесткой. В качестве опции доступны адаптивные амортизаторы с комфортным и спортивным режимами работы. Да и шумоизоляция салона очень хорошая, поэтому при 130 км/ч внутри тихо. Вариант Performance также оснащен улучшенными тормозными дисками, обеспечивающими уверенное замедление. Впрочем, и стандартные тормоза неплохо себя проявляют.

Volkswagen Golf GTI уже начали продавать в Европе. Там хетчбэк стоит от 28 300 евро. У нас новинку следует ожидать к осени.

Технические характеристики Volkswagen Golf GTI				
Тип кузова	хетчбэк			
Количество дверей/мест, шт.	3/5	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1351/1820	1382/1850		
Длина/ширина/высота, мм	4268/179			
Колесная база, мм	2637			
Колея передняя/ задняя, мм	1538/1516			
Клиренс (дорожный просвет), мм	133			
Объем багажника, л	380/1270			
Диаметр разворота, м	10,9			
The selection of the se	Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1984			
Тип	бензиновый, с турбонаддувом			
Расположение	спереди, поперечно			
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4			
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2			
Макс. мощность, л. с. при об/мин	220 при 4500	230 при 4700		
Макс. крутящий момент, Н м при об/мин	350 при 1500-4400	350 при 1500-4600		
Топливо/емкость бака, л	Аи-95	•		
	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	независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости			
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые			
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые			
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR			
Количество подушек безопасности, шт.	7			
Размер шин	225/40 R19	225/35 R19		
Эксплуатационные показатели				
Время разгона от О до 100 км/ч, с	6,5 (6,5)*	6,4 (6,4)		
Максимальная скорость, км/ч	246 (244)	250 (248)		
Расход топлива, л/100 км				
– городской цикл	7,5 (8,1)	7,5 (8,1)		
– загородный цикл	5,1 (5,3)	5,1 (5,3)		
– смешанный цикл	6,0 (6,4)	6,0 (6,4)		
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	28 300 – 31 400			
Первое техобслуживание, км	15 000			
Периодичность техобслуживания, км	15 000			

PORSCHE 911:

He makoŭ, kak bce

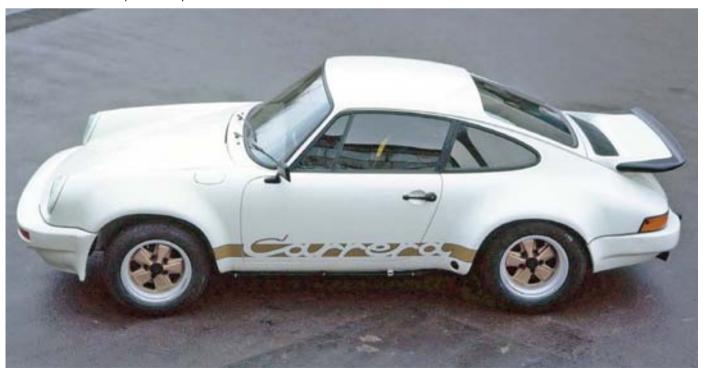
Мы привыкли, что большинство спортивных автомобилей имеют переднемоторную или среднемоторную компоновку. Это продиктовано соображениями распределения массы по осям, что влияет на управляемость. Впрочем, существуют и исключения из этого правила и, пожалуй, самое известное из них – знаменитый Porsche 911. Эта заднемоторная модель разрушила стереотипы. Вопреки всем недоброжелателям она не только доказала свою жизнеспособность, но и стала одним из лучших представителей своего класса. Победоносное шествие 911 по миру продолжается уже полвека – в этом году автомобиль празднует свое 50-летие.



Работы над Porsche 911 началась в конце 50-х годов, когда глава компании Фердинанд Порше понял, что самая массовая модель марки - Porsche 356 начала устаревать. Просто 356 использовал платформу бюджетного Volkswagen Beetle и ресурс ее модернизации был уже исчерпан. Ответственным за разработку Порше назначил своего сына Фердинанда-Александра. Тот решил не отказываться от заднемоторной компоновки, свойственной и Beetle, и 356. Однако платформу создали полностью новую. В частности, специально для будущей модели спроектировали иную переднюю подвеску типа McPherson и оппозитный шестицилиндровый двигатель воздушного охлаждения. С 1959 по 1961 год выпустили несколько прототипов, наиболее удачным из которых стал Туре 754 Т-7. Он и стал основой серийной модели, которую назвали Porsche 901 и показали на Франкфуртском автосалоне 1963 года.

Новый Porsche несомненно заинтересовал публику. Элегантное купе длиной всего 4,1 м сохранило фирменные детали дизайна вроде огромных круглых фар, панорамного лобового стекла, наклоненных на большой угол задних стоек крыши. Осталась и посадочная формула 2+2. "Шестерка" объемом 2,0 л развивала 130 л. с. и работала в паре с новой 5-ступенчатой механической коробкой переклю-











чения передач. Автомобиль массой 1080 кг разгонялся до 100 км/ч за 8,7 с и развивал 210 км/ч. А за замедление отвечали дисковые тормоза всех колес.

Однако практически сразу после презентации у Porsche возникла проблема. Дело в том, что все индексы из трех цифр с нолем посередине были запатентованы компанией Peugeot. Французы пригрозили судом и поэтому купе в срочном порядке переименовали в Porsche 911. Автолюбители положительно оценили модель, но высокая цена отпугнула многих покупателей. Автомобиль стоил 6500 долларов, то есть дешевле эксклюзивных Ferrari и Maserati, но ощутимо дороже предшественника 356 и даже более скоростного Jaguar E-Туре. Именно поэтому уже с 1965 года начали выпускать более доступный вариант 912 с 1,6-литровой 90-сильной "четверкой".

Но некоторых любителей спортивных машин пугала не столько стоимость 911, сколько его управляемость. Он демонстрировал выраженную избыточную поворачиваемость, а при резком сбросе газа в повороте тяжелая задняя часть мгновенно срывалась в занос. Для неопытных водителей автомобиль был опасен. Но профессионалы быстро разгадали секрет Porsche и использовали управляемый занос для быстрого прохож-







дения поворотов. В умелых руках 911 превращался в мощное оружие на извилистых трассах. В частности, в 1968-1970 годах автомобиль трижды побеждал в сложном Ралли Монте-Карло.

Развитие Porsche 911 не остановилось - его постоянно модернизировали. В 1966 году увидел мир 160-сильный 911 S, а год спустя показали 911 Targa со съемными панелями крыши и фиксированным панорамным задним стеклом. Модель назвали в честь многочисленных побед в Targa Florio, однако вскоре это имя закрепилось за таким типом кузова. Среди опций появилась роботизированная трансмиссия Sportomatic. Постепенно объем двигателя возрос сначала до 2,2, а затем – и до 2,4 л. Семейство разделили на три версии: доступный 140-сильный 911 Т, 165сильный 911 E и флагманский 911 S мощностью 190 л. с. Последние два варианта оснастили впрыском топлива.

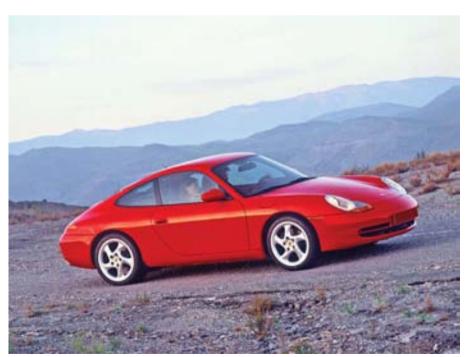
К 1973 году 911 немного модернизировали. Он получил новые пластиковые бамперы и 2,7-литровый мотор мощностью 150-210 л. с. Появилась и ограниченная серия 210-сильных Carrera 2,7 RS. Их облегчили на 100 кг, улучшили подвеску и тормоза, а сзади установили спойлер, увеличивающий прижимную силу. Так родился настоящий гоночный снаряд, которому не было равных в его классе. На счету Carrera RS и его 230-сильного варианта RSR - победы в самых известных гонках - 24 часа Дайтоны (1973 и 1977 годы), 12 часов Себринга (1976 и 1977 годы), Targa Florio (1973 год).

А в 1974 году в Porsche совершили небольшую революцию, представив 911 Turbo – первую по-настоящему массовую модель с турбонаддувом. Его наличие позволило поднять мощность 3,0-литровой "шестерки" до 260 л. с. Четыре года спустя рабочий объем достиг 3,3 л, а мощность -300 л. с. Такое купе разгонялось до 100 км/ч за 4,8 с и развивало 278 км/ч. Для улучшения управляемости расширили заднюю колею и установили огромное антикрыло. Автомобиль быстро стал символом эпохи и добился невероятных успехов в автоспорте. Его 845-сильный гоночный вариант Porsche 935 выиграл 24-часовую гонку в Ле-Мане в 1979 году, а также записал на













свой счет по пять побед в Себринге и Дайтоне. А специально подготовленный полноприводный Porsche 953 Turbo в 1984 году выиграл сложнейшее ралли "Париж-Дакар".

Наряду с Turbo выпускали и более доступные 911 Carrera с атмосферным 3,2-литровым 231-сильным мотором. Их оснащение расширили кондиционером, круиз-контролем, электроприводами стеклоподъемников и сидений. С 1982 года начали выпускать полноценный кабриолет с мягкой складывающейся крышей. Семейство Carrera оказалось очень популярным, ведь за пять лет выпустили 76 тыс. машин.

Porsche 911 находился в производстве на протяжении 20 лет без радикальных изменений. Поэтому к середине 80-х годов стало понятно, что конструкция 911 нуждается в модернизации. Многие в Porsche посчитали автомобиль устаревшим и даже советовали снять его с производства, чтобы сконцентрировать все усилия на переднемоторном туристическом купе Porsche 928. Но отец и сын Порше выступили против этого и приняли решение серьезно обновить 911. Модель с заводским обозначением 964 появилась в 1989 году, причем сначала показали полноприводный вариант Carrera 4, а лишь год спустя – традиционный заднеприводный Carrera 2. С виду автомобиль не слишком отли-



чался от предшественника, но 85% деталей были новыми. Впервые в базовом оснащении появились антиблокировочная система тормозов ABS и усилитель руля, а в списке опций — антипробуксовочная система и климатконтроль. Объем стандартного двигателя возрос до 3,6 л, а мощность — до 250 л. с. Еще одной новинкой стала первая в мире автоматическая трансмиссия Tiptronic с возможностью ручного переключения передач. Вскоре последовали тарга, кабриолет, 360-сильный 911 Turbo и облегченный Carrera RS.

Линейка 964 выпускалась недолго – до 1994 года, ведь на смену ей пришло полностью новое поколение Porsche 911 с индексом 993. Оно отличалось современными обтекаемыми формами, но осталось верным фирменному стилю и компоновке. Двигатель по-прежнему имел воздушное охлаждение, но его мощность выросла до 272 л. с. в Carrera и 408 л. с. – в Turbo. А 911 Targa оснастили сдвижной прозрачной крышей. Впервые представили 911 GT2 – дорожную версию гоночного автомобиля.

В 1997 году в Porsche поразили публику новым нетипичным 911 с индексом 997. Автомобиль потерял визитную карточку – круглые фары. А мотор впервые получил жидкостное охлаждение. Линейку пополнил еще один дорожный "спортсмен" – 360-сильный 911 GT3, а мелкими сериями выпускали и 600-сильный 911 GT1. Эта модель, кстати, отличилась в Ле-Мане, завоевав в 1998 году 16-ую по счету победу для Porsche в этой гонке. На данный момент по этому показателю немецкая марка не имеет равных в мире.

Однако на очередном поколении 911 фирменные круглые фары вернули. Остаются они и на новейшей генерации модели, получившей индекс 991. Впрочем, вместе с традиционными решениями применены и современные технологии: непосредственный впрыск топлива, активные подвеска и опоры двигателя, трансмиссия с двумя сцеплениями. Но модель остается верной заднемоторной компоновке. Почти за полвека ее довели до совершенства: по сравнению с первыми 911 нынешние купе и кабриолет стали очень послушными в управлении. Эволюция 911 не стоит на месте и в обозримом будущем от этой культовой модели в Porsche не откажутся.











автошоу по-украински

Конец весны в столице Украины ознаменован важным автомобильным событием – Киевским международным автосалоном SIA. Нынешний SIA-2013 проходит в 21-й раз, а впервые он открыл двери в 1992 году. В последнее время выставку проводили в павильонах Международного выставочного центра. На площади в 26 000 кв. м расположились стенды 376 компаний из 21 страны мира – производителей автомобилей, а также запчастей и аксессуаров к ним. На SIA-2013 новых моделей было представлено несколько меньше, чем на автошоу прошлых лет. Наверное, это продиктовано введением пошлин на импорт автомобилей. Впрочем, несколько интересных украинских дебютов все же состоялось.



Chevrolet

Главная новинка от Chevrolet - небольшой вседорожник Tracker. Автомобиль длиной 4,25 м выглядит агрессивно благодаря раздутым колесным аркам и широкой радиаторной решетке. Внутри бросается в глаза приборная панель мотоциклетного типа – с аналоговым тахометром и цифровым спидометром. Tracker предлагают с 1,4-литровым 140-сильным турбомотором или 1,8-литровым атмосферным двигателем такой же мощности. Ему доступны 6-ступенчатые механическая или автоматическая трансмиссии, передний либо полный привод. Начальная комплектация LT с кондиционером, CD-проигрывателем, связью Bluetooth, 4 подушками безопасности, системой стабилизации стоит 189 900 гривен.

Сhevrolet Captiva немного обновили, что заметно по измененным бамперам и иным задним фонарям. В салоне установлена новая приборная панель, а базовая комплектация дополнена двухзонным климат-контролем и обогревом задних кресел. Вседорожнику на выбор предложены бензиновые двигатели объемом 2,4 л (167 л. с.)



и 3,0 л (258 л. с.), а также 2,2-литровый 184-сильный турбодизель. Начальная цена – 253 900 гривен.

Geely

На вершине линейки Geely теперь новая модель — седан Emgrand 8. Он достигает 4,9 м в длину и привлекает внимание солидным внешним видом с большой хромированной решеткой радиатора. В отделке салона Emgrand 8 использованы кожа и ткань. Объем багажника — 500 л. В базовом оснащении — климат-контроль и парктроник, а среди опций — DVD-проигрыватель, круиз-контроль и связь Bluetooth. Седан получил 2,0-литровый 139-сильный бензиновый двигатель и 6-ступенчатый "автомат". Цена Emgrand 8 — около 150 тыс. гривен.

Также показали вседорожный Geely Emgrand X7. Его внешний вид разрабатывали в итальянском кузовном ателье Italdesign. Среди опций есть климат-контроль, кожаный салон, подогрев передних кресел и электропривод сиденья водителя. На выбор предложены бензиновые моторы объемом 2,0 л (139 л. с.) и 2,4 л (158 л. с.), механическая или автоматическая коробка переключения передач. Стоимость базового Emgrand X7 – примерно 115 тыс. гривен.



Hyundai

Наряду с обычным Hyundai Santa Fe теперь в Украине представлен и его удлиненный вариант Grand Santa Fe. Он "подрос" на 215 мм (до 4905 мм), а колесная база прибавила на 100 мм (до 2800 мм). Поэтому в салоне появилось место для третьего ряда сидений. Grand Santa Fe может

быть шестиместным или с семью с иденьями. Также только для него доступен самый мощный 3,3-литровый 270-сильный V6. Альтернатива — 2,2-литровый 197-сильный турбодизель. Оба они работают в паре с 6-ступенчатым "автоматом". Ориентировочная стоимость Hyundai Grand Santa Fe — 400 тыс. гривен.







Kia

Quoris – новый флагман Kia. Этот 5,1-метровый седан бизнес-класса использует платформу Hyundai Genesis. У него строгий внешний вид с обилием хрома. Салон декорирован кожей и деревом. Приборную панель заменяет монитор. Quoris укомплектован мультимедийной системой, адаптивным круиз-контролем, электроприводами передних сидений и рулевой колонки, вентиляцией кресел. Пока Quoris представлен с 3,8-литровым бензиновым V6 мощностью 294 л. с. и 8-ступенчатой автоматической трансмиссией. Разгон до 100 км/ч занимает 7,3 с, а максимальная скорость - 240 км/ч. Седан стоит 595 тыс. гривен.

Также на SIA был показан трехдверный вариант хетчбэка cee'd -Pro cee'd. Он ниже на 40 мм, а дизайн более стремительный – с ниспадающей линией крыши и расширенными задними крыльями. Салон декорирован двухцветной тканью. Поначалу Pro cee'd будет доступен только с 1,6-литровым 130-сильным бензиновым мотором и 6-ступенчатым "автоматом". Начальная стоимость -211 500 гривен, но за эти деньги установлены система доступа без ключа, двухзонный климат-контроль, подогрев сидений, круиз-контроль, датчики освещения и дождя, камера заднего вида.

Mercedes-Benz

На стенде Mercedes-Benz расположились обновленные седан и кабриолет E-Class. Их отличительные черты – овальные передние фары и измененная решетка радиатора. Внутри заменены рулевое колесо и приборная



панель. Все E-Class теперь укомплектованы технологией определения усталости водителя, адаптивным круиз-контролем с системой автоматического экстренного замедления, и 10 подушками безопасности, а в списке опций появились камеры кругового обзора, парковочный авто-

пилот, система распознавания дорожных знаков. Также доступны новые бензиновые турбомоторы объемом 2,0 л (184 и 211 л. с.) и 3,0 л (333 л. с.). Освеженный седан E-Class стоит от 420 тыс. гривен.

Opel

Opel привез в Киев кабриолет Cascada. Четырехместный автомобиль длиной 4,7 м построен на платформе Astra. У него клиновидный профиль и изящная хромированная радиаторная решетка. Тканевая крыша складывается за 17 с. Внутри привлекают внимание обволакивающая передняя панель и циферблаты приборов с хромированными ободками. Для Cascada предложены бензиновые турбомоторы объемом 1,4 л (120 и 140 л. с.), а также 2,0-литровый 165-сильный турбодизель. Базовый вариант с кондиционером, круиз-контролем и 17-дюймовыми дисками оценен в 284 700 гривен.



объявление

www.arendagazeta.com.ua Желаете дорого и выгодно сдать в АРЕНДУ?

REALTYCOMFORT

www.realtycomfort.kiev.com.ua Желаете выгодно продать недвижимость?



ЗАПИТУЙТЕ У МІСЦЯХ РОЗПОВСЮДЖЕННЯ ПРЕСИ