

Тест-Драйв

Январь 2014



Лос-Анджелесский автосалон-2013 • Токийское автошоу-2013 • Что год новый нам готовит?
BMW M3 и M4 • Ford Mustang • Hyundai Genesis • Mercedes-Benz C-Class • Porsche 919 Hybrid
Aston Martin Vanquish Volante • Chevrolet SS • Hispano-Suiza

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

afp. com.ua

Началась подписка
на второе полугодие

ПОДПИСНОЙ ИНДЕКС

40263

Размещайте объявления
через официальный сайт
еженедельника

АВТО
своё
ПРОДАЖА

Январь 2014

«Тест-Драйв» автомобильный журнал

Над номером работали:

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

Главные редакторы

Краев Василий
Чумак Владимир

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

Автосалон

Лос-Анджелесский автосалон-2013:
в американском стиле. Часть 1



14

Автосалон

Токийское автошоу-2013:
с восточным колоритом



24

Премьера

Что год новый нам готовит?



28

Премьера

BMW M3 и M4:
ставка – на турбонаддув



34

Премьера

Ford Mustang:
продолжение легенды



40

Премьера

Hyundai Genesis:
второй дубль



44

Премьера

Mercedes-Benz C-Class:
смена поколений



50

Концепт-кар

Porsche 919 Hybrid:
нацелился на Ле-Ман



54

Дебютант

Aston Martin Vanquish Volante:
быстрый и роскошный



60

Дебютант

Chevrolet SS:
возвращение к традициям



66

Дебютант

Lincoln MKZ:
воплощение элегантности



72

Страницы истории

Hispano-Suiza:
воплощение роскоши

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.

Лос-Анджелесский автосалон-2013:

в американском стиле. Часть 1



С 1907 года Лос-Анджелес принимает одно из важнейших североамериканских автошоу. Конечно, эта выставка не настолько масштабная, как аналогичные мероприятия в Детройте или Нью-Йорке, но и здесь есть на что посмотреть. В нынешнем году здесь состоялось около четырех десятков мировых и североамериканских премьер. Все они разместились в павильонах общей площадью

свыше 80 тыс. кв. м., а увидеть их за десять дней смогли около 900 тыс. посетителей.

Традиционно все новинки были представлены во время первых дней, отведенных для представителей средств массовой информации и специалистов отрасли. В Калифорнии балл всегда правили американские автопроизводители, и нынешний автосалон не стал исключением в

этом плане. Впрочем, интересные экспозиции с дебютами подготовили и автопроизводители из других стран. В этом году экологические технологии отошли на второй план, а первую скрипку играли вседорожники. Модели такого класса показали Cadillac, Ford, Lincoln и Porsche. Автосалон в Лос-Анджелесе показал, что в этом плане Америка остается Америкой.

Cadillac

Главная новинка на стенде Cadillac – третье поколение вседорожника Escalade. Автомобиль подрос в размерах и теперь стандартная версия достигает 5180 мм, а удлиненная – 5699 мм. Дизайн стал более монументальным – с огромной хромированной решеткой радиатора, обилием граней и узкими светодиодными фарами, растянутыми на крылья. В качестве опции доступны полированные 22-дюймовые диски. В отделке

салона сочетаются кожа и дерево. Показания приборов теперь выведены на дисплей, а клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля стали сенсорными. Пятая дверь Escalade оснащена функцией сенсорного открытия. Список опций дополнили системы автоматического замедления, соблюдения полосы движения и слежения за "слепыми" зонами. Одна из подушек безопасности раскрывается между передними сиденьями при боковом ударе. Вседорожник оснащен

6,2-литровым 420-сильным V8 с технологией отключения цилиндров и 6-ступенчатой автоматической трансмиссией. Полный привод доступен за доплату, а вот электроусилитель руля и адаптивные амортизаторы – часть стандартного оборудования. Цена базового Cadillac Escalade в США – 65 тыс. долларов.



Cadillac Escalade



Cadillac Escalade

Ford

Второе поколение вседорожника Ford Edge выйдет на мировой рынок, а предваряет его одноименный концепт-кар. Он дает понять, что в дизайне автомобиля станет больше граней. Большая хромированная решетка радиатора сочетается с продолговатыми светодиодными фарами. Колесные арки расширены, а боковины профилированы. У задних стоек крыши увеличен угол наклона, а пятая дверь сверху прикрыта спойлером. Фонари растянуты на всю ширину кузова. Салон декорирован кожей и алюминием. Показания приборов выведены на дисплей. На наклоненной центральной панели – сенсорные переключатели. Для задних пассажиров предусмотрены сразу три монитора. Edge оснащен парковочным автопилотом и системой автоматического торможения. Серийная модель появится через год.



Ford Edge Concept



Honda

В 2015 году появится новый серийный Honda с топливными ячейками – наследник модели FCX Clarity. Пока же в Лос-Анджелесе представили концепт-кар FCEV. Хэтчбек отличается однообъемным клиновидным профилем и большой площадью остекления. Заостренный "нос" украшен широкими светодиодами.



Cadillac ATS

Дверные ручки отсутствуют, а вместо зеркал заднего вида – камеры. Задние колеса FCEV прикрыты аэродинамическими накладками. Сзади установлены спойлер и диффузор, а фонари растянуты на ширину кузова. Электричество для двигателя вырабатывают топливные ячейки, а запаса водорода хватит, чтобы проехать 480 км.



Honda FCEV



Land Rover

Модельный ряд Range Rover пополнился удлиненной модификацией L. Его длина и колесная база увеличены на 200 мм – до 5200 и 3122 мм, соответственно. Результат – увеличенное на 140 мм пространство для ног задних пассажиров. На выбор доступны трехместный диван второго ряда или два отдельных кресла с электроприводом и подогревом. Оснащение также пополнили панорамная крыша, обогрев рулевого колеса и четырехзонный климат-контроль. Range Rover L доступен с 5,0-литровым 510-сильным бензиновым V8, турбодизелями объемом 3,0 л (258 л. с.) и 4,4 л (340 л. с.). Начальная стоимость вседорожника – 140 тыс. евро.

Range Rover L



Jaguar

К кабриолету Jaguar F-Туре присоединилось купе. Заднеприводный автомобиль длиной 4,5 м весит 1577 кг. Новичок отличается весьма стремительным внешним видом с длинным капотом, сдвинутым назад салоном и большим углом наклона задних стоек крыши. Огромная "пасть" радиаторной решетки сочетается с продолговатыми фарами. На капоте и в боковинах размещены вентиляционные отверстия. Ширину задней части подчеркивают продолговатые фонари. В отделке салона сочетаются кожа и алюминий, доступны и карбоновые накладки. Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы, а центральная



Jaguar F-Type Coupe

панель наклонена. Объем багажника составляет 407 л. Все доступные двигатели оснащены компрессором. V6 объемом 3,0 л развивает 340 либо 380 л. с. Также доступен 5,0-литровый 550-сильный V8, позволяющий разогнаться до 100 км/ч за 4,2 с и достичь 300 км/ч. Оснащение включает 8-ступенчатую автоматическую трансмиссию и дифференциал повышенного трения, а за доплату предложены карбоново-керамические тормоза. Стоимость Jaguar F-Type Coupe – от 61 тыс. евро.



Lexus

Гибридный хэтчбэк Lexus CT200h претерпел обновление. Модель 2014 года можно узнать, прежде всего, по веретенообразной радиаторной решетке. Также несколько изменены передний и задний бамперы. В салоне улучшены материалы отделки и усилена шумоизоляция. Кроме того, установлено новое рулевое колесо и доработан дисплей на центральной панели. Силовая установка остается прежней: она состоит из 1,8-литровой бензиновой "четверки" и электромотора общей мощностью 136 л. с. Стоимость начальной версии – 32 тыс. долларов.

Lincoln

Lincoln MKC – первый компактный вседорожник американской марки. Автомобиль длиной 4,5 м построен на платформе Ford Kuga. Во внешнем виде просматриваются фамильные черты Lincoln – разделенная пополам хромированная радиаторная решетка и фонари на всю ширину кузова. В то же время расширенные крылья и спойлер прибавляют MKC динамизма. Салон декорирован кожей, деревом и полированным алюминием. Циферблаты приборов получили оплитронную подсветку. Вседорожник получил парковочный автопилот, технологии слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения. На выбор будут доступны два бензиновых двигателя с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива – 2,0-литровый 240-сильный и 2,3-литровый 275-сильный. Все MKC оснащены 6-ступенчатой автоматической



Lexus CT200h



трансмиссией, а полный привод доступен за доплату. Цены начинаются с отметки в 38 тыс. долларов.



Lincoln MKC



Mini

В Калифорнии дебютировало четвертое поколение хэтчбэка Mini. Автомобиль сохраняет знакомый дизайн с малым углом наклона стоек крыши, крупными овальными фарами и продолговатыми фонарями с хромированными ободками. Решетка радиатора несколько увеличена в размерах. Длина Mini прибавила 100 мм и достигла 3850 мм, а колесная база выросла до 2495 мм. В салоне преобладают скругленные линии. Спидометр переместили с центральной панели на рулевую колонку, а его место занял 8,8-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Хэтчбэк стал просторнее внутри, а объем багажника возрос до 211 л. Перечень доступного оборудования расширили адаптивный круиз-контроль, парковочный автопилот и система распознавания дорожных знаков. Отныне все доступные двигатели получили турбонаддув и непосредственный впрыск топлива. Это бензиновые моторы объемом 1,5 л (136 л. с.) и 2,0 л (192 л. с.), а также 1,6-литровый 116-сильный турбодизель. Mini также оснащен полностью новой задней подвеской. Базовая версия модели стоит 19 700 евро.



Mercedes-Benz

Изящный Mercedes-Benz Vision Gran Turismo напоминает знаменитое купе 300SL Gullwing. У него длинный капот, высокая оконная линия, аркообразная форма крыши и, конечно же, поднимающиеся вверх двери. Широкая радиаторная решетка сочетается с раскосыми фарами. Сзади предусмотрено выдвижное антикрыло. Масса автомобиля – 1385 кг, ведь в конструкции широко использован карбон. Углеродокно преобладает и во внутренней отделке. Показания приборов выведены на дисплей, а руль напоминает авиационный штурвал. Под капотом Vision Gran Turismo – 5,5-литровый бензиновый V8 с двойным турбонаддувом, развивающий 585 л. с. Купе получило и карбоново-керамические тормоза. Оно предвещает появление новой компактной модели, которая придет на смену Mercedes-Benz SLS AMG.



Mercedes-Benz S65 AMG



Mercedes-Benz S45 AMG



Mercedes-Benz SL

Сам SLS AMG предстал в Лос-Анджелесе в своей прощальной версии GT Final Edition. Отличить купе можно по капоту из неокрашенного карбона, а также заднему антикрылу и особым 20-дюймовым колесным дискам. Под капотом установлена 6,3-литровая 591-сильная "восьмерка". Автомобиль стоит 225 тыс. евро.

Подразделение AMG подготовило еще два автомобиля. Седан S65 AMG – флагман линейки S-Class. Его 6,0-литровый V12 с двойным турбонаддувом развивает 630 л. с. и обладает 1000 Н·м крутящего момента. Разгон до 100 км/ч занимает 4,3 с. У седана доработаны подвеска и рулевое управление.



Mercedes-Benz SLS AMG GT Final Edition



Mercedes-Benz Vision Gran Turismo

Оснащение включает четырехзонный климат-контроль, подогрев и вентиляцию задних сидений, систему ночного видения. Отличить автомобиль можно по аэродинамическому обвесу. Цена Mercedes-Benz S65 AMG – 232 тыс. евро.

Вторая модель – концепт-кар GLA45 AMG, оснащенный 2,0-литровым 360-сильным турбомотором. Вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 5 с. У него перенастроены ходовая и система полного привода, а на крыше появился спойлер. Серийная модель появится в следующем году.



Mercedes-Benz Vision Gran Turismo

Nissan

Линейка Nissan GT-R пополнилась версией Nismo. Купе получило обвес и заднее антикрыло, выполненные из карбона, а также 20-дюймовые легкосплавные диски. Салон декорирован алькантарой, там установлены новые приборы с красными циферблатами и иное рулевое колесо. Также предусмотрены особые ковшеобразные кресла с каркасом из углеволокна. Мощность 3,8-литрового бензинового V6 с двойным турбонаддувом увеличена до 595 л. с., а максимальный крутящий момент – до 652 Н·м. Автомобиль разгоняется до 100 км/ч менее чем за 3 с. Также установлены новые амортизаторы и стабилизаторы поперечной устойчивости. Nissan GT-R Nismo стоит 140 тыс. евро.



Nissan GT-R Nismo



Nissan GT-R Nismo

Porsche

Macan – младший брат Porsche Cayenne. Вседорожник сохраняет знакомый силуэт с аркообразной формой крыши и слегка раздутыми боковинами. У него схожие каплевидные фары и широкая решетка радиатора, а на верхней кромке пятой двери установлен спойлер. При этом он на 146 мм короче Cayenne (4681 мм в длину), а платформа для него позаимствована у Audi Q5. В отделке салона использованы кожа и алюминий, а за доплату доступны вставки из карбона. Циферблаты приборов размещены в отдельных колодцах, а центральная панель наклонена. Объем багажника составляет 500 л. Среди доступных опций – адаптивный круиз-контроль с функцией автоматического торможения,

системы распознавания дорожных знаков, соблюдения полосы движения и слежения за "слепыми" зонами. На выбор доступны бензиновые турбомоторы объемом 3,0 л (340 л. с.) и 3,6 л (400 л. с.), а также 3,0-литровый 258-сильный турбодизель.

Обязательными являются 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями и полный привод с системой изменения вектора тяги, а за доплату предложена пневмоподвеска. Цена начинается с отметки в 58 тыс. евро.



Porsche Macan



Subaru

Отныне Subaru WRX стал отдельной моделью, хотя до сих пор базируется на седане Impreza. У него расширенные крылья, увеличенная решетка радиатора и воздухозаборник на капоте. На крышке багажника размещен спойлер, а в заднем бампере установлен диффузор. Салон декорирован кожей, а на педалях появились металлические накладки. Установлено новое рулевое колесо с плоским ободом снизу, заменены и циферблаты приборов. Оппозитная 2,0-литровая "четверка" с турбонаддувом развивает 268 л. с. Седан может быть оснащен 6-ступенчатой механической трансмиссией или вариатором, а полный привод является обязательным. Подвеска и рулевое управление модернизированы, предусмотрена и система настройки шасси Si-Drive. Начальная цена седана – около 40 тыс. долларов.

Subaru Legacy Concept показывает, как будет выглядеть новое поколение одноименной модели. Он заметно больше серийного Legacy – 4930 мм в длину при колесной базе в 2880 мм. Преобразился и дизайн: концепт-кар выглядит стремительно благодаря клиновидному профилю и ниспадающей форме крыши. Большая хромированная решетка радиатора сочетается с С-образными светодиодными фарами. Вместо зеркал заднего вида – камеры. Сзади заметны спойлер и диффузор. В салоне установлены четыре отдельных кресла. В отделке сочетаются кожа и алюминий, а подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы. Legacy Concept получил гибридную силовую установку и полный привод.



Subaru Legacy Concept



Subaru WRX

Токийское автошоу-2013:

С ВОСТОЧНЫМ КОЛОРИТОМ



The 43rd
**TOKYO
MOTOR SHOW
2013**

Compete! And shape a new future.

Из всех мировых автосалонов Токийский – пожалуй, самый необычный. Наверное, именно в столице Японии можно увидеть столько причудливых концепт-каров. Да и некоторые серийные модели выглядят как минимум оригинально – сказываются специфические автомобильные вкусы в Стране Восходящего солнца. Оно и неудивительно, на автошоу всегда преобладают местные производители.

Нынешний автосалон – уже 43-й по счету, а впервые его провели в 1954 году. Сейчас это одна из крупнейших автомобильных выставок в Азии. Она прошла под лозунгом "Соревнуйтесь! И творите новое будущее!". В павильонах центра Makuhari Messe общей площадью свыше 75 тыс. кв. м. состоялось свыше четырех десятков мировых и японских премьер. Значительная их часть – компактные автомобили, которые пользуются популярностью в загруженных японских городах.



Daihatsu

Daihatsu готовит новое поколение кабриолета Kopen, а пока его предвещает практически одноименный концепт-кар Kopen. Новинка сохраняет небольшие размеры (3,4 м в длину, 1,5 м – в ширину), но выглядит более грозно – с широкой решеткой радиатора, рельефными боковинами и раскосыми фарами. Капот выпуклый, а колесные арки раздуты. В крышку багажника интегрирован спойлер. Также была подготовлена версия XMZ с черным пластиковым обвесом. Салон декорирован кожей, алюминием и карбоном. Комбинация приборов и центральная панель заменены цветными дисплеями. Под капотом установлен двухцилиндровый 660-кубовый турбомотор мощностью 70 л. с., а в паре с ним работает вариатор. Серийная модель появится в 2014 году.



Daihatsu Kopen



Honda

Honda Vezel – городской вседорожник на платформе хетчбэка Jazz. Он отличается стремительным дизайном с аркообразной линией крыши и профилированными боковинами. Широкая решетка радиатора сочетается с раскосыми фарами. Ручки задних дверей спрятаны в стойках крыши. "Корму" подчеркивают Г-образные фонари, а панорамное заднее стекло сверху прикрыто спойлером. В отделке салона преобладает двухцветная кожа. Центральная панель повернута к водителю и увенчана 6,1-дюймовым сенсорным дисплеем. Поначалу автомобиль получит гибридную силовую установку, состоящую из 1,5-литровой бензиновой "четверки" и электромотора общей мощностью 135 л. с. На Vezel дебютирует трансмиссия с двумя сцеплениями. Стоимость вседорожника составит от 20 тыс. долларов.

Honda S660 – концептуальный компактный кабриолет. Переднеприводный 3,5-метровый автомобиль привлекает рубленым дизайном с короткими свесами кузова и клиновидной оконной линией. Большая радиаторная решетка и продолговатые фары роднят S660 с седаном Accord. В заднем бампере размещен диффузор, а фонари растянуты на всю ширину кузова. Салон декорирован кожей и карбоном, а руль выполнен в стиле болидов "Формулы-1". Кабриолет получит 660-кубовый двигатель с турбонаддувом.



Honda S660



Honda Vezel



Очень необычно выглядит индивидуальное средство передвижения Uni-Cub ?. С виду это стул на колесах, способный развить 6 км/ч благодаря электромотору. Запаса батарей хватит на 6 км. Управляется Uni-Cub ? наклоном тела подобно скутеру Segway.



Honda Uni-Cub



Lexus RC

Lexus

Lexus RC – заднеприводное купе на платформе седана IS. Автомобиль достигает 4,7 м в длину, а в его внешнем виде преобладают грани. У него длинный капот, ниспадающая форма крыши и высокая оконная линия. Широкая веретенообразная решетка радиатора и стреловидные фары – черты современных Lexus. В крышку багажника интегрирован спойлер, а в заднем бампере – диффузор. В салоне сочетаются кожа и алюминий. Приборы наделены оптической подсветкой. На наклоненной центральной консоли установлены часы и 7-дюймовый дисплей. Для навигации в меню мультимедийной системы предусмотрена сенсорная панель. На выбор доступны 3,5-литровый 306-сильный V6 или гибридная силовая установка общей мощностью 223 л. с. Обе версии оснащены 8-ступенчатым "автоматом", а позже в качестве опции предложат полный привод. Цена Lexus RC – 45 тыс. долларов.



Mitsubishi

На стенде Mitsubishi представили три концептуальных вседорожника. GC-PHEV длиной 5 м предвещает новое поколение Pajero. У него классический двухобъемный профиль с вертикальными задними стойками, раздутые колесные арки и широкая радиаторная решетка. Вся оптика — светодиодная. Двери распашные, а центральные стойки отсутствуют. Внутри установлены четыре отдельных кресла, разделенных высоким трансмиссионным тоннелем. Показания приборов выведены на дисплей, еще один экран установлен на центральной панели.

Гибридная силовая установка состоит из 3,0-литрового компрессорного V6 мощностью 335 л. с. и 94-сильного электромотора. Средний расход топлива составляет 6,7 л/100 км, а на электротяге GC-PHEV может проехать 40 км.

Mitsubishi AR сочетает в себе черты вседорожника и мини-вэна. Автомобиль длиной 4,3 м вмещает шестерых. Он выглядит подтянуто благодаря высокой оконной линии и коротким свесам. Фары и фонари растянуты на всю ширину кузова. Пятая дверь — полностью прозрачная. У AR также гибридный привод: 1,1-литровый 134-сильный турбомотор работает в tandem с электродвигателем мощностью 13 л. с.

Точно такая же силовая установка и у Mitsubishi XR-PHEV. По своим размерам он напоминает концепт-кар AR, но смотрится динамичнее. Клиновидный профиль с приподнятой задней частью, выпуклые боковины и раздутые колесные арки выделяют вседорожник. Трапецевидная решетка радиатора сочетается с черной вставкой в бампере, а узкие фары — светодиодные. Задние стойки отличаются оригинальным изломом, а в них установлены фонари.



Mitsubishi AR



Mitsubishi GC-PHEV



Mitsubishi XR-PHEV



Nissan

Линейка Nissan GT-R пополнилась версией Nismo. Купе получило карбоновые обвес и заднее антикрыло, а также 20-дюймовые легкосплавные диски. Салон декорирован алькантарой, там установлены новые приборы с красными циферблатами и иное рулевое колесо. Также предусмотрены особые ковшеобразные кресла с каркасом из углеволокна. Мощность 3,8-литрового бензинового V6 с двойным турбонаддувом увеличена до 595 л. с., а максимальный крутящий момент – до 652 Н•м. Автомобиль разгоняется до 100 км/ч менее чем за 3 с. Также установлены новые амортизаторы и стабилизаторы поперечной устойчивости. Nissan GT-R Nismo стоит 140 тыс. евро.

Nissan Dayz Roox – городской микро-вэн. Его длина – 3,5 м, но при этом высота составляет целых 1,6 м. Решетка радиатора покрыта хромом, а фары растянуты на крылья. Задние двери выполнены сдвижными. Автомобиль очень просторный внутри и обладает большой площадью остекления. Клавиши на центральной панели – сенсорные. Dayz Roox оснащен 600-кубовым бензиновым турбомотором.

Концепт-кар Nissan BladeGlider привлек всеобщее внимание дельтавидной формой кузова, способствующей увеличению прижимной силы. У него очень узкий "нос" и расширенная задняя часть. Двери поднимаются вверх, а лобовое стекло – панорамное. Вся оптика – светодиодная. В салоне размещены три кресла, причем водитель сидит спереди, а два пассажира – сзади. Руль по форме напоминает авиационный штурвал, а прямо на него вынесены клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля, а также дисплей индикатора заряда батареи. На другой дисплей выведены остальные



Nissan BladeGlider



Nissan BladeGlider



Nissan Dayz Roox

показания приборов. В каждом из задних колес установлено по электромотору. Ожидается, что автомобиль может стать серийным через несколько лет.

Рядом расположились два концептуальных купе IDx Nismo и IDx Freeflow, созданных молодыми стилистами Nissan. Своим лаконичным угловатым внешним видом эти 4,1-метровые автомобили напоминают знаменитое купе Skyline GT-R 1969 года. У обоих длинный капот, малые углы наклона стоек крыши и короткая, будто обрзанная, задняя часть. IDx Freeflow

можно отличить по четырем круглым фарам, тогда как у IDx Nismo передняя оптика узкая и установлен аэродинамический обвес. В салоне IDx Freeflow преобладает классический стиль: здесь много хрома в отделке и приборы в старинном стиле. IDx Nismo внутри смотрится более современно: заметен голый карбон, а обод руля плоский сверху и снизу. Концепт-кары оснащены бензиновыми турбомоторами объемом 1,6 л у Nismo и 1,2 л у Freeflow, а также вариатором.



Nissan IDx Freeflow



Nissan IDx Nismo

Subaru

Вскоре на базе Subaru Impreza появится универсал, и подтверждает это практически готовый к производству концепт-кар Levorg. Он очень напоминает собрата с кузовом седан благодаря большому углу наклона лобового стекла, расширенным колесным аркам и знакомым дверным ручкам. Хромированная решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами, а на капоте расположен воздухозаборник. Задние стойки также наклонены на большой угол, а на крыше установлен спойлер. В салоне установлены спортивные сиденья и рулевое колесо. У приборов – оптоволоконная подсветка, а на центральной панели – два дисплея. Опозитный турбомотор объемом 2,0 л развивает 300 л. с., а по средствам вариатора крутящий момент передается на обе оси. Серийная модель появится в 2014 году.

Subaru Cross Sport Design являет собой сочетание купе и универсала повышенной проходимости. Спереди он похож на модель BRZ – сохранены широкая решетка радиатора, узкие фары и длинный капот. Но задняя часть у него полностью новая, с практически вертикальными стойками крыши и двухсекционной третьей дверью. Крылья расширены, дорожный просвет увеличен, а нижняя часть кузова по периметру прикрыта защитными накладками. В отделке салона использованы кожа и алькантара, а пол багажника покрыт деревом, как палуба корабля. Внутри установлены четыре отдельных кресла. Под капотом – 2,0-литровая оппозитная "четверка" мощностью 200 л. с.



Subaru Cross Sport Design



Subaru Levorg



Subaru Levorg

Suzuki

В Suzuki подготовили к автосалону в Токио три концептуальных компактных вседорожника. Hustler – угловатый автомобиль с двухъёмным профилем. У него круглые фары и массивные бамперы, а колесные арки расширены. В салоне много ярко-оранжевых вставок. На приборной панели размещен крупный спидометр, а центральная панель увенчана цветным дисплеем. Автомобиль получил гибридную силовую установку и полный привод.

Suzuki X-Lander – минималистическое багги, у которого отсутствуют крыша и боковые окна, а лобовое стекло небольшое. В дверях размещены щели. Решетка радиатора выполнена в виде зубьев, а фары – светодиодные. За сиденьями размещены дуги безопасности. Обод рулевого колеса плоский снизу, а показания выведены на дисплей. Установлены и спортивные сиденья с профилированными спинками. Бензиновую 1,3-литровую "четверку" и систему полного привода X-Lander позаимствовал у вседорожника Jimny. Также предусмотрен и электромотор.

Обтекаемый Suzuki Crosshiker привлекает элегантными формами. Короткие свесы кузова сочетаются с рельефными боковинами и расширенными колесными арками. Каплевидные фары растянуты на крылья, а решетка радиатора напоминает улыбку. Сзади по краям кузова установлены овальные фонари. В салоне руль похож на авиационный штурвал, а приборной панелью служит цветной дисплей. Сиденья разделены высоким центральным тоннелем. Вседорожник весом 810 кг оснащен 1,0-литровым трехцилиндровым двигателем.



Suzuki Crosshiker



Suzuki Crosshiker



Suzuki Hustler



Suzuki X-Lander



Suzuki X-Lander

Toyota

Целая россыпь концепт-каров расположилась на стенде Toyota. Седан FCV получил силовую установку с водородными топливными ячейками. Запаса топлива хватает, чтобы проехать 480 км. Автомобиль привлекает стреловидным профилем с заостренной передней частью, аркообразной формой крыши и высокой оконной линией. В переднем бампере установлены три огромных воздухозаборника. Оптика FCV – полностью светодиодная. Колесные арки автомобиля расширены. Сзади установлены Г-образные фонари.

Toyota JPN Taxi скоро станет серийным таксомотором в некоторых японских городах. Автомобиль достигает 4,3 м в длину, а его высота – целых 1,7 м. У стоек крыши – малый угол наклона. Хромированная решетка радиатора сочетается со светодиодными фарами. Зеркала заднего вида вынесены на капот. В салоне кресла водителя и пассажиров окрашены в разные цвета. Приборы и клавиши на центральной панели заменены дисплеями, еще один экран предусмотрен для задних пассажиров. Мини-вэн оснащен гибридной силовой установкой, причем двигатель внутреннего сгорания может работать на бензине или газе.

Пожалуй, самый оригинальный прототип – Toyota FV2. Это одноместная каплевидная капсула на трех колесах. Дверью служит стеклянный колпак, как в самолете. На кузов могут проецироваться различные изображения. Автомобиль наделен искусственным интеллектом, который может поддерживать беседу с водителем и распознавать его жесты.

Кроме того, на стенде Toyota показали два концептуальных кабриолета. Основой для одного послужило купе GT86, а для другого – хэтчбек Prius C.



Toyota FCV



Toyota FCV



Toyota FV2



Toyota Aqua Air



Toyota GT86 Open Concept



Toyota Prius C



Toyota JPN Taxi



Yamaha

Известный производитель мото-техники представил компактный автомобиль Yamaha MOTIV.e. Разработал его известный конструктор Гордон Мюррей, прославившийся как автор легендарного McLaren F1. Длина двухместного хэтчбека – менее 3 м, а масса – 725 кг. У него мускулистый дизайн с обратным углом наклона задних стоек крыши. Спартанский салон декорирован алькантарой, а приборной панелью служит дисплей. Электромотор мощностью 34 л. с. обладает огромным крутящим моментом в 896 Н•м. Разгон до 100 км/ч занимает 15 с. Заряда аккумуляторных батарей хватает, чтобы проехать 160 км.



Yamaha MOTIV.e

Что год новый нам готовит?

Каждый год в автомобильном мире происходят десятки премьер. Автолюбители, поклонники отдельных марок с нетерпением ждут появления новых моделей. Иногда эти дебюты ожидаемы, но иногда они становятся настоящим сюрпризом не только для автолюбителей, но и для экспертов отрасли. Но многое о будущих новинках можно узнать по шпионским фотоснимкам автомобилей во время испытаний. Рассмотрим же наиболее ожидаемые премьеры 2014 года.

Audi

Немецкая марка готовит две новых модели. В частности, следует ожидать появление второго поколения вседорожника Audi Q7. Известно, что он станет сразу на 360 кг легче, а дизайн станет более обтекаемым. Изначально будут представлены версии с бензиновой 3,0-литровой "шестеркой" с компрессором мощностью 333 л. с., а также турбодизелями объемом 3,0 л (245 л. с.) и 4,2 л (385 л. с.). Позже появится гибридная модификация. Премьера Audi Q7 запланирована на мартовское автошоу в Женеве.

Также в 2014 году, предположительно на автосалоне в Париже, увидит мир новый Audi R8. Его угловатый внешний вид будет выполнен в стиле концепт-кара Nanuk. Массу купе снизят примерно до 1500 кг за счет более широкого использования карбона в конструкции. Мощность начального 4,2-литрового V8 поднимут до 450 л. с., а 5,2-литрового V10 — до 570 л. с. Интересно, что моторы оснастят системами отключения цилиндров и глушения при остановках. Обязательными будут трансмиссия с двумя сцеплениями, полный привод и карбоново-керамические тормоза.

Chrysler

Уже на январском автошоу в Детройте покажут новое поколение Chrysler 200. Седан радикально преобразился и обрел элегантный стиль с аркообразной линией крыши. Платформа для него позаимствована у Dodge Dart и Alfa Romeo Giulietta.



Audi Q7



Audi R8

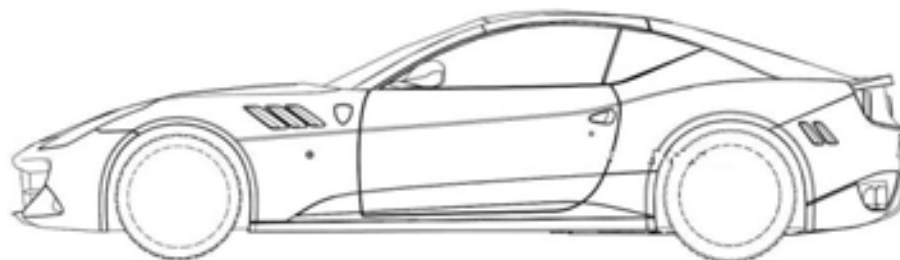


Chrysler 200

А под капотом следует ожидать 1,4-литровый 160-сильный турбомотор или 2,4-литровую 185-сильную атмосферную "четверку". Возможно появление и 9-ступенчатой автоматической коробки переключения передач.

Ferrari

Ferrari California второй генерации проходит активные тесты перед премьерой на Женевском автосалоне. Кабриолет сохранит металлическую складывающуюся крышу и кузов из алюминиевых сплавов. С виду он станет похож на старших братьев FF и F12 Berlinetta. California также обозначит возвращение Ferrari к турбонаддуву. Его 3,8-литровый V8 с двумя турбинами позаимствовали у Maserati Quattroporte, а его мощность составит не менее 530 л. с. Также его укомплектуют новой мультимедийной системой и технологией Side Slip angle Control, позволяющей контролировать поведение машины во время заноса.



Ferrari California

Fiat

"Семейство" Fiat 500 пополнится компактным вседорожником 500 X. Агрегаты для него будут позаимствованы у мини-вэна 500 L, а позже на этой платформе построят и компактный Jeep. Автомобиль сохранит знакомый стиль 500-го с круглыми фарами, мягкими формами и обилием хрома. На выбор будут предложены бензиновые турбомоторы объемом 0,9 л (105 л. с.) и 1,4 л (135 л. с.), а также 1,6-литровый 105-сильный турбодизель. Fiat 500 X также стоит ожидать на выставке в Женеве.



Fiat 500X

Honda NSX



Honda

В 2014 году появится возрожденный Honda NSX. Среднемоторное купе не будет сильно отличаться от предсерийного концепта. То есть у него рубленый дизайн со сдвинутым вперед салоном и светодиодной оптикой. Внутри заметны цифровая приборная панель и высокая центральная консоль. Гибридная силовая установка состоит из 3,5-литрового бензинового V6 с непосредственным впрыском топлива и трех электромоторов. Суммарная мощность превысит 400 л. с. NSX также получит трансмиссию с двумя сцеплениями и полный привод.

Lamborghini

Преемник Lamborghini Gallardo, скорее всего, получит имя Huracan. Граненный стиль с клиновидным профилем делает купе похожим на старшего брата Aventador. А вот платформа будет такой же, как у нового Audi R8. Конечно, Huracan сохранит среднелитровую компоновку. Его 5,2-литровый V10 с непосредственным впрыском топлива форсируют примерно до 610 л. с. Разгон до 100 км/ч займет около 3,2 с. Автомобиль получит новую коробку переключения передач с двумя сцеплениями и традиционный полный привод.

В продписи к фото Lamborghini нужно тоже исправить на Huracan



Lamborghini Cabrera

Land Rover

В Land Rover готовят третье поколение внедорожника Freelander. Он использует платформу Range Rover Evoque и немного схож с ним по дизайну. У него увеличен угол наклона лобового стекла, на крыше размещен спойлер, а фары растянуты на крылья. Скорее всего, у Evoque позаимствуют и двигатели – 2,0-литровую 240-сильную бензиновую "четверку" с турбонаддувом, 2,2-литровые турбодизели мощностью 150 и 190 л. с. Следует ожидать и 9-ступенчатую автоматическую трансмиссию.



Land Rover Freelander

Mercedes-Benz

Модельный ряд Mercedes-Benz S-Class пополнится сразу двумя версиями. Так, следует ожидать удлиненный до 5,5 м седан Pullman. Он сменит Maybach и станет флагманом



Mercedes-Benz S-Class Coupe



Mercedes-Benz S-Class Pullman



Mercedes-Benz SLA

немецкой марки. Кроме того, появится двухдверный S-Class Coupe. Внешние отличия от концепт-кара будут минимальными, то есть купе сохранит длинный капот, аркообразный силуэт крыши и высокую оконную линию. В салоне заметны новое рулевое колесо (не такое, как у седана) и два больших дисплея на приборной панели и центральной консоли. На первых порах автомобиль получит 4,6-литровый 455-сильный турбированный V8, а затем появятся версии от AMG с моторами объемом 5,5 л (585 л. с.) и 6,0 л (630 л. с.).

На смену Mercedes-Benz SLS AMG придет купе SLC. Оно компактнее (4,5 м в длину) и легче (1500 кг). Дизайн останется схожим – с длинным капотом большим углом наклона задних стоек крыши и выдвижным антикрылом. А вот от поднимающихся вверх дверей откажутся. SLC оснастят 4,0-литровым V8 с двумя турбинами мощностью 500 л. с. Модель представят летом на Гран-при Германии.

Renault

Renault Twingo третьего поколения представят на автосалоне в Париже. Хэтчбек позиционируют как молодежную модель, а потому предложат широкие возможности для персонализации автомобиля. Что касается дизайна, то он будет выполнен в стиле концепт-кара Twin-Run. Платформ-

ма позаимствована у будущего Smart. На выбор предложат бензиновые моторы объемом 0,9 л (90 л. с.) и 1,2 л (75 л. с.), а также 1,5-литровый 90-сильный турбодизель.

Subaru

Осенью 2014 года дебютируют новые Subaru Legacy и Outback. Седан и универсал немного увеличатся в размерах, а дизайн будет выполнен в стиле Impreza и Forester. Как и ранее, автомобили оснастят оппозитными четырехцилиндровыми моторами – бензиновыми объемом 2,0 л (250 л. с.) и 2,5 л (173 л. с.), а турбодизелем объемом 2,0 л (148 л. с.). На выбор доступны механическая трансмиссия или вариатор, а постоянный полный привод является обязательным.



Renault Twin-Run – предвестник будущего Twingo



Subaru Legacy

BMW M3 и M4:

Традиционно заряженные версии моделей BMW, созданные в подразделении Motorsport, носят обозначение M. У истоков этой линейки стоял BMW M3, который впервые появился в 1985 году. Поскольку год назад показали очередное поколение седана 3 Series, то теперь пришло время для дебюта нового M3. Параллельно с ним было представлено и купе M4 – теперь это отдельная модель, как и обычный двухдверный BMW 4 Series.



ставка – на турбонаддув





Оригинальный М3 был оснащен турбомотором и теперь в BMW решили вернуться к этой технологии. Поэтому на смену атмосферному V8 предшественника пришла рядная 3,0-литровая "шестерка" с двумя турбинами. Она мощнее – 431 л. с. при 5400 об/мин, а пиковые 550 Н•м крутящего момента доступны в диапазоне 1850-5500 об/мин. Разгон до 100 км/ч занимает 4,1 с. Максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч, а за доплату этот порог будет поднят до 280 км/ч. При этом средний расход топлива снижен до 8,3 л/100 км, а выхлоп соответствует экологическим нормам Евро-6.

На выбор доступны 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач или 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Кроме того, установлен активный задний дифференциал. Конечно, подвеска и рулевое управление доработаны,

а среди опций впервые появились карбоново-керамические тормозные диски. Также предусмотрена технология настройки шасси с комфортным и спортивным режимами.

Седан и купе сохраняют традиционный дизайн BMW. У них мускулистые пропорции с рельефными боковинами и короткие свесы кузова. Впрочем, их можно легко отличить от стандартных моделей. Новый передний бампер с увеличенными воздухозаборниками делает переднюю часть более грозной на вид. В передних крыльях появились "жабры". Раздутые колесные арки указывают на расширенную колею. Также автомобили получили аэродинамический обвес и задний диффузор, из которого выгладывают четыре выхлопных трубы. Новый капот – выпуклый; он, как и передние крылья, выполнен из алюминия. А крыша и крышка багажника – карбоновые, что позволило снизить

массу на 80 кг – до 1497 кг. Стандартные колесные диски – 18-дюймовые, а колеса диаметром 19 дюймов доступны за доплату. Растяжка из углеволокна под капотом увеличивает жесткость кузова.

Карбон можно заметить и во внутренней отделке. В салоне заметны новое трехспицевое рулевое колесо и иной рычаг трансмиссии. Заменены и циферблаты приборов. К тому же, установлены спортивные передние сиденья с улучшенной боковой поддержкой.

BMW M3 и M4 будут представлены на автосалоне в Детройте в январе. Начальная стоимость седана и купе составит около 70 тыс. евро.





Технические характеристики BMW M3	
Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Снаряженная масса, кг	1595
Длина/ширина/высота, мм	4671/1877/1424
Колесная база, мм	2812
Колея передняя/задняя, мм	1579/1603
Объем багажника мин./макс., л	480
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	2979
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	431 при 5400
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	550 при 1850–5500
Топливо/емкость бака	Аи-95/57 л
Трансмиссия	
Тип привода	задний
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, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	255/40 ZR18 спереди, 275/40 ZR18 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,1
Максимальная скорость, км/ч	280
Расход топлива, л/100 км	
– смешанный цикл	8,3
Стоимость автомобиля в Европе, евро	70 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Ford Mustang:

продолжение легенды

Ford Mustang – воистину легендарный американский автомобиль. Доступная спортивная модель в 1964 году сотворила настоящий переворот. Особенно оценила ее молодежь, и всего за полтора года "табун" Mustang уже насчитывал миллион единиц (см. "Тест-Драйв" за май 2009 года). Всего же до наших дней собрано свыше 9 миллионов машин. Следующей весной Ford Mustang отпразднует свое 50-летие и к юбилею подготовили полностью новое его поколение.





Как и его предшественник, Ford Mustang шестой генерации сохраняет классический стиль и очень напоминает модель 1970 года. У него длинный рельефный капот, салон сдвинут назад, а крышка багажника небольшая. Стремительности профилю прибавляют высокая оконная линия и аркообразная форма крыши с большим углом наклона задних стоек. Сохранена и фирменная широкая радиаторная решетка, а вот узкие фары со светодиодными "жабрами" — это уже дань современной моде. Дополнительные воздухозаборники размещены на капоте. Колесные арки расширены, а боковины — рельефные. Сзади установлен заостренный спойлер, а расширенные "плечи" крыльев подчеркнуты шестью узкими фонарями. Из диффузора в бампере выглядывают две выхлопные трубы.

Длинна и колесная база купе остались на прежнем уровне — 4783 мм и 2720 мм, соответственно. При этом купе и кабриолет на 40 мм шире (1920 мм) и на 35 мм ниже (1377 мм), а потому в анфас смотрится более приземисто.

В салоне также видны черты старинных Mustang. Например, знакомая форма у передней панели и трехспицевого рулевого колеса. Циферблаты спидометра и тахометра помещены в отдельные колодцы, а между ними — цветной дисплей бортового компьютера. Цвет подсветки можно изменять нажатием кнопки. На центральной панели размещен сенсорный экран мультимедийной системы SYNC. Передние сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем. Салон стал несколько просторнее. Список опций дополнили адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления и технология слежения за "слепыми" зонами.

Поначалу будут предложены на выбор двигателя, знакомые по предшественнику. Бензиновый V6 объемом 3,7 л развивает 305 л. с., а 5,0-литровый — 425 л. с. Более мощный вариант способен разогнаться до 100 км/ч примерно за 4,5 с, а его максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. При резком старте с

пробуксовкой борется система Launch control. Позже, специально для европейского рынка, будет предложен 2,3-литровый четырехцилиндровый турбомотором мощностью 310 л. с.

Как и ранее, Mustang может быть оснащен 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач или 6-ступенчатым "автоматом". Заднеприводное купе получило полностью новую подвеску: McPherson спереди и "многорычажка" сзади. Впервые автомобиль укомплектован технологией настройки шасси Selectable Drive Modes, позволяющей нажатием кнопки изменять остроту рулевого управления, чувствительность педали акселератора и характеристики автоматической трансмиссии. Диаметр передних тормозных дисков увеличен до 380 мм.

Новый Ford Mustang будет официально продаваться не только в Северной Америке, а по всему миру. Производство стартует в 2014 году: начальная версия в США будет стоить примерно от 25 тыс. долларов, а 5,0-литровая версия — около 30 тыс.







Технические характеристики Ford Mustang GT	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2+2
Длина/ширина/высота, мм	4783/1920/1377
Колесная база, мм	2720
Колея передняя/задняя, мм	1582/1668
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	4951
Тип	бензиновый
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	425 при 6500
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	529 при 4250
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	6-ст. механическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, AdvanceTrak, Traction control
Количество подушек безопасности	6
Размер шин	235/50 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,5
Максимальная скорость, км/ч	250
Стоимость тестируемого автомобиля (в США), долларов	30 000
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000

Hyundai Genesis:

второй дубль

В 2008 году марка Hyundai пришла в бизнес-класс с новой моделью Genesis. Седан неплохо зарекомендовал себя и пользовался популярностью как в Южной Корее, так и за ее пределами. Развитие Hyundai Genesis решили продолжить и теперь представили второе его поколение.





Автомобиль использует доработанную заднеприводную платформу предшественника. Его длина осталась на прежнем уровне (4990 мм), а вот колесная база при этом выросла на 75 мм – до 3010 мм. Ширина равна 1890 мм, а высота – 1480 мм. Дизайн Hyundai Genesis преобразился – стал более выразительным. Широкая хромированная решетка радиатора сочетается с раскосыми фарами. В профиль седан выглядит динамично благодаря длинному капоту, аркообразной форме крыши и высокой оконной линии. Пороги кузова украшены хромированными молдингами. В крышку багажника интегрирован спойлер, а ширину задней части подчеркивают продолговатые фонари. В бампере размещены две узкие выхлопные трубы. Спереди и сзади вместо традицион-

ного логотипа Hyundai – значки в виде распростертых крыльев.

Во внутренней отделке сочетаются кожа, дерево и полированный алюминий. Циферблаты приборов разделены цветным экраном бортового компьютера. Показания приборов могут проецироваться и на лобовое стекло. На широкой центральной панели установлен 9,2-дюймовый дисплей мультимедийной системы, а под ним – аналоговые часы. Genesis стал просторнее внутри, а в салоне теперь больше отделений для мелкой поклажи. Объем багажника вырос до 493 л. Список опций дополнили электропривод крышки багажника с сенсорным открытием, камеры кругового обзора, адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления, технологии соблюдения полосы движения и слежения за "слепыми" зонами.

Начальная версия оснащена 3,0-литровым 257-сильным бензиновым V6. Также доступны "шестерки" объемом 3,3 л (282 л. с.) и 3,9 л (315 л. с.). Флагманский вариант оснащен 5,0-литровым V8 мощностью 425 л. с., он разгоняется до 100 км/ч за 5,4 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 240 км/ч. Все версии получили 8-ступенчатую автоматическую трансмиссию, а за доплату впервые предложены полный привод и адаптивные амортизаторы. Также появилась технология настройки шасси с четырьмя режимами работы.

Hyundai Genesis второго поколения уже начали продавать на родине, в Южной Корее. В других странах седан появится с 2014 года. Его начальная стоимость составляет около 40 тыс. долларов, а 5,0-литровый вариант обойдется в 50 тыс.



Технические характеристики Hyundai Genesis	
Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Длина/ширина/высота, мм	4990/1890/1480
Колесная база, мм	3010
Объем багажника мин./макс., л	493
Диаметр разворота, м	11,4
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	5038
Тип	бензиновый
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	425 при 6000
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	530 при 5000
Топливо/емкость бака	A-95/73 л
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	8-ст., автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, Traction control
Количество подушек безопасности, шт.	8
Размер шин	235/45 R19
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,4
Максимальная скорость, км/ч	240
Стоимость тестируемого автомобиля, долларов	50 000
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000

Mercedes-Benz

смена поколений



Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА

z C-Class:

Mercedes-Benz C-Class ведет свою родословную от модели 190 1982 года. За три десятилетия выпущено свыше 10 миллионов автомобилей четырех поколений. Теперь пришло время для полностью нового C-Class с заводским индексом W205. Первым традиционно появится седан.





Новая генерация модели преобразилась внешне. Дизайн стал элегантнее, а его черты позаимствованы у старшего брата S-Class и младшего CLA. У него длинный капот и укороченная задняя часть. Широкая решетка радиатора по центру украшена большой трехлучевой звездой. Раскосые фары дополнены изогнутыми светодиодными ходовыми огнями. В переднем бампере увеличены воздухозаборники. Форма крыши теперь аркообразная, а боковины украшены изогнутыми штампованными линиями. В крышку багажника интегрирован спойлер, а ниже размещен хромированный молдинг. По краям кузова размещены каплевидные фонари, а из бампера выглядывают продолговатые выхлопные трубы.

Седан построен на полностью новой платформе. Он стал длиннее на 95 мм (4685 мм), а колесная база увеличена на 80 мм – до 2840 мм. Интересно, что при этом масса снижена примерно на 100 кг (до 1395 кг

в начальном исполнении) за счет широкого использования в конструкции алюминиевых сплавов. А коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,24.

В салоне селектор автоматической трансмиссии переключался на рулевую колонку. Циферблаты приборов C-Class помещены в отдельные колодцы и разделены цветным экраном бортового компьютера. Показания приборов могут выводиться и на лобовое стекло. К наклоненной центральной консоли прикреплен дисплей мультимедийной системы Comand, а навигация в меню осуществляется с помощью сенсорной панели. Ниже установлены аналоговые часы. Седан стал просторнее внутри, а объем багажника увеличен до 480 л.

Начальная комплектация включает 9 подушек безопасности, системы автоматического замедления и определения усталости водителя. Перечень опций дополнили беспроводной Интернет, парковочный автопилот, технология распознавания дорожных

знаков и камеры кругового обзора.

На первых порах будут предложены на выбор три двигателя. Это бензиновые турбированные "четверки" объемом 1,6 л (156 л. с.) и 2,0 л (184 л. с.), а также 2,1-литровый 170-сильный турбодизель. Вскоре линейку дополнят 2,0-литровый 238-сильный и 3,0-литровый 333-сильный бензиновые моторы, турбодизели объемом 1,5 л (115 л. с.) и 2,1 л (204 л. с.). А позже появится и гибридная 231-сильная модификация E300 Hybrid, расходующая в среднем 3,9 л/100 км.

M4C-Class доступен с 6-ступенчатой механической трансмиссией или 7-ступенчатым "автоматом", с задним либо полным приводом. У него полностью новая двухрычажная передняя подвеска, а в списке опций появилась пневмоподвеска.

В Германии уже начали принимать заказы на новый Mercedes-Benz C-Class. Начальная версия модели стоит 33 560 евро. А мировая премьера седана состоится в январе на автосалоне в Детройте.





Технические характеристики Mercedes-Benz C-Class		
Тип кузова	седан	
Количество дверей/мест, шт.	4/5	
Снаряженная масса, кг	1445	1550
Длина/ширина/высота, мм	4686/1810/1442	
Колесная база, мм	2840	
Колея передняя/задняя, мм	1588/1570	
Объем багажника, л	480	
Диаметр разворота, м	11,2	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1994	2143
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	184 при 5500	170 при 3000
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	300 при 1200–4000	400 при 1400–2800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/48	Дт/48
Трансмиссия		
Тип привода	задний	
Коробка передач	6-ст. механическая, 7-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	
Количество подушек безопасности, шт.	9	
Размер шин	205/55 R16	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,5 (7,3)*	8,1 (7,8)
Максимальная скорость, км/ч	237 (235)	234 (233)
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	7,3 (7,2)	5,0 (5,5)
загородный цикл	4,7 (4,7)	3,7 (3,9)
смешанный цикл	5,7 (5,6)	4,2 (4,5)
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	33 560 – 38 675	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

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

Porsche 919 Hybrid:

нацелился на Ле-Ман



На счету Porsche – сотни побед в самых различных гонках. Это триумфы и в ралли Монте-Карло, и в изнурительном марафоне "Париж-Дакар", и в многочисленных кольцевых сериях. Но, пожалуй, самыми ценными считаются трофеи, добытые в соревнованиях на выносливость. Прежде всего, это целых 16 побед в знаменитой 24-часовой гонке во французском Ле-Мане. Первая была одержана в 1970 году, а последняя (на данный момент) – в 1998. По этому показателю с Porsche пока не сравнится никто, хотя уже есть достойный соперник – команда Audi, выигрывавшая там 12 раз. Наверное, потому в Штутгарте решили вернуться и отстоять свой лидерский статус, и недавно был представлен спортпрототип Porsche 919 Hybrid.



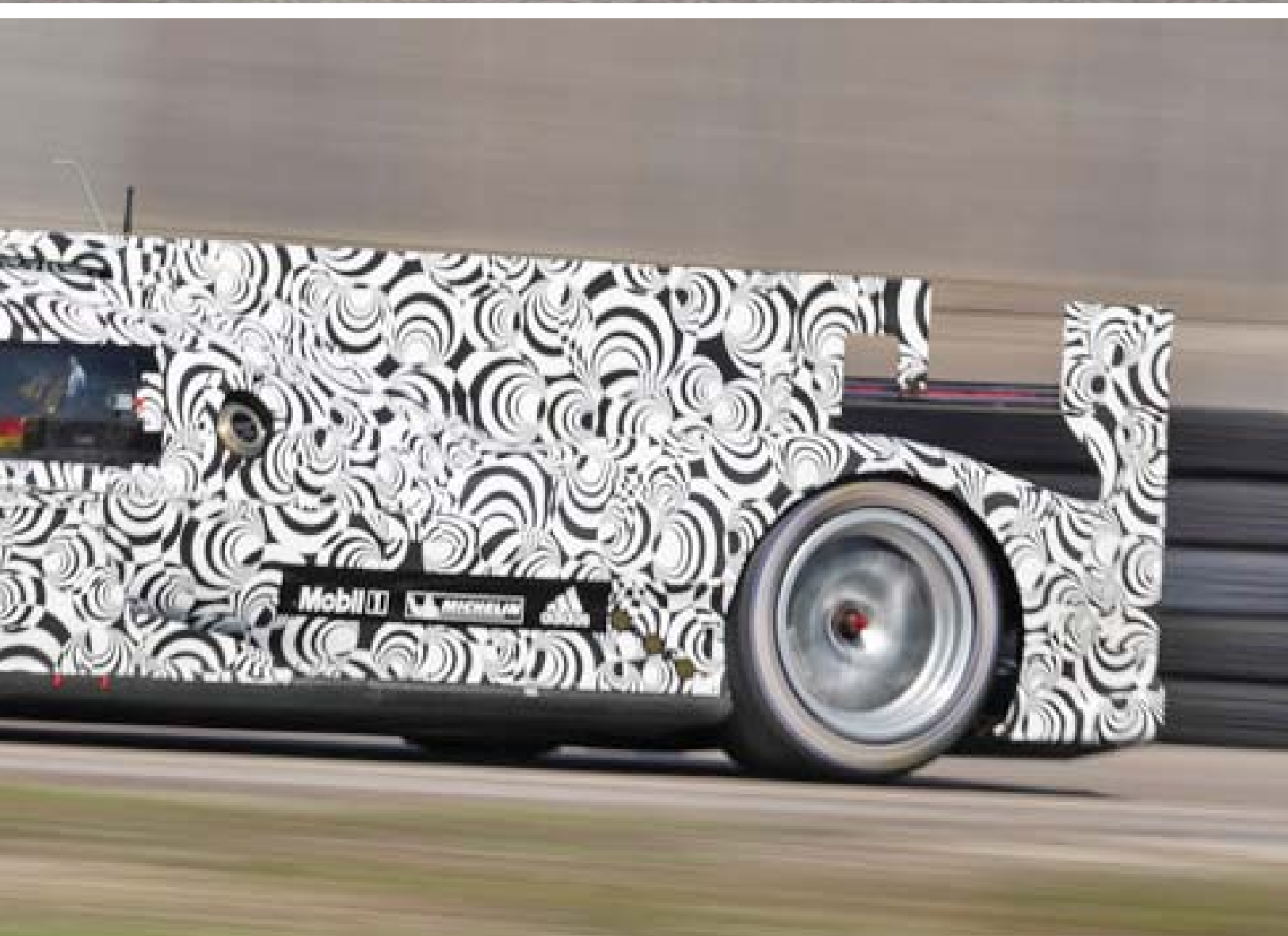
Название для новинки выбрано не зря: оно как бы намекает на продолжение традиций легендарного победителя Ле-Мана 1970 года Porsche 917 и дальнейшее развитие технологий гибридного Porsche 918. Естественно, 919 Hybrid будет выступать в самом престижном классе LMP 1. Перед нами – обтекаемое среднечемпионское купе, которое весит всего 900 кг благодаря карбоновому монококу. Его дизайн подчинен, в первую очередь, аэродинамике. Огромный киль за кокпитом призван улучшить курсовую устойчивость на скорости свыше 300 км/ч. А передний спойлер и громадное заднее антикрыло увеличивают

прижимную силу. Оптика – полностью светодиодная, что снижает энергозатраты силовой установки. Панорамное лобовое стекло призвано улучшить обзорность.

Porsche 919 Hybrid оснащен 2,0-литровой бензиновой "четверкой" с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива, а также электромотором. Суммарная мощность превышает 500 л. с. Пополнить заряд аккумуляторов можно с помощью технологии рекуперации тормозной энергии (KERS). По средствам 6-ступенчатой секвентальной коробки переключения передач крутящий момент передается на заднюю ось.

Пока Porsche 919 Hybrid проходит испытания, но уже вскоре он вступит в бой на гоночных трассах. К Ле-Ману будут подготовлены два экипажа, в каждом – по три пилота. Лидером команды станет звезда "Формулы-1" Марк Уэббер. Компанию ему составят опытные Тимо Бернхард и Ромэн Дюма, ранее уже побеждавшие в 24-часовой гонке. К ним присоединятся Нил Яни, Брендон Хартли и Марк Лиеб. Так что в Ле-Мане-2014 ожидается интересное противостояние. Особенно, если учесть тот факт, что Porsche и их главные конкуренты Audi являются подразделениями одного концерна – Volkswagen.







Aston Martin Vanquish Volante:

Год назад Aston Martin представил новую флагманскую модель – возрожденный Vanquish, пришедший на смену купе DBS. Первое поколение Vanquish прославилось как одно из транспортных средств агента 007 Джеймса Бонда. Но предшественник был доступен только с кузовом купе. У его наследника линейка стала шире, ведь появился кабриолет Volante.

**быстрый и
роскошный**

Aston Martin Vanquish Volante привлекает внимание грациозным силуэтом с длинным капотом, аркообразной линией крыши и укороченной задней частью, увенчанной заостренным спойлером. Подчеркивают профиль огромные 20-дюймовые колесные диски. Знакомая по многим Aston Martin узкая радиаторная решетка сочетается с изящными фарами. На капоте и в передних крыльях размещены стильные "жабры". Расширенные задние крылья подчеркнуты С-образными светодиодными фонарями. На общем фоне выделяется аэродинамический обвес из неокрашенного карбона. В переднем бампере установлен изогнутый сплиттер, на порогах – накладки, а сзади – диффузор, из которого выглядывают два широких сопла выхлопных труб.

Многослойная тканевая крыша складывается с помощью электропривода за 14 с. Потеря жесткости компенсирована дополнительными силовыми элементами. За спинками сидений спрятаны дуги безопасности, выстреливающие при переворачивании. А выдвижной экран спасает от ветра.

В конструкции автомобиля широко использован карбон. В частности, из него выполнены все кузовные панели. Тем не менее, кабриолет на центнер тяжелее купе – 1844 кг. Впрочем, Vanquish Volante получился немаленьким – 4720 мм в длину, 1905 мм – в ширину и 1294 мм – в высоту при колесной базе в 2740 мм.

Двери кабриолета при открытии приподнимаются вверх на небольшой угол. Салон декорирован кожей, алькантарой и лакированным деревом.

Трехспицевое рулевое колесо окрашено в черный цвет, а его обод плоский по бокам. На приборной панели преобладают большие циферблаты спидометра и тахометра с серебристыми ободками и стрелками, движущимися в разные стороны.

Центральная панель немного наклонена, а сверху на ней расположен выдвижной 6,5-дюймовый дисплей навигационной системы. Ниже установлены прозрачные клавиши управления режимами трансмиссии, напоминающие кристаллы. А вот кнопки блоков аудиосистемы и





климат-контроля выполнены сенсорными.

Посадка за рулем очень низкая. Передние сиденья с интегрированными подголовниками не только обладают отличной боковой поддержкой, но и очень комфортабельные. Они оснащены электроприводом регулировок и подогревом, а за доплату доступна функция вентиляции. Кресла разделены высоким трансмиссионным тоннелем, на котором установлен удобный подлокотник. Бокс в нем довольно вместительный (его объем — 3 л), а внутри его установлен USB-разъем.

Vanquish Volante может быть как с посадочной формулой 2+2, так и строго двухместным. По желанию

покупателя сзади установят два сиденья либо полку для багажа. Места на втором ряду немного, поэтому кресла подойдут только для детей. Объем багажника небольшой (279 л), но зато он не зависит от того, поднята крыша или опущена.

Конечно, столь недешевый автомобиль оснащен богато: 6 подушек безопасности, климат-контроль, электропакет, аудиосистема мощностью 1000 Вт, парктроник, связь Bluetooth, круиз-контроль. За доплату доступен беспроводной Интернет.

Под капотом кабриолета — знакомый по многим Aston Martin 6,0-литровый V12 с системой регулировки фаз газораспределения. Его мощ-

ность составляет 573 л. с. при 6750 об/мин, а максимальный крутящий момент — 620 Н•м при 5500 об/мин. Пусть это и высокооборотистый мотор, но он достаточно тяговит и на низких оборотах. А это делает кабриолет неплохо приспособленным для повседневного использования. Автомобиль оснащен технологией Launch control, препятствующей пробуксовке при резком старте. Как и купе, Aston Martin Vanquish Volante разгоняется до 100 км/ч за 4,1 с и может развить 295 км/ч. То есть это самый быстрый кабриолет в истории британской марки. Усовершенствована и 6-ступенчатая автоматическая трансмиссия, знакомая по модели

DB9: она работает столь же плавно, как и ранее, но переключения передач происходят на треть быстрее. Расход топлива составляет 21,4 л/100 км в городском цикле и 10,4 л/100 км – в загородном.

Хотя вес кабриолета немаленький, он демонстрирует похвальную управляемость. Рулевое управление оснащено классическим гидроусилителем, а потому неизменно острое и точное. Отличному поведению автомобиля на извилистых дорогах способствуют низкий центр тяжести и идеальное (50:50) распределение веса по осям. Vanquish Volante сбалансирован и прекрасно слушается

руля. А недостаточная поворачиваемость проявляется очень редко – ее помогает побороть дифференциал повышенного трения. Даже с отключенной системой стабилизации кабриолет легко контролируем и демонстрирует отличное сцепление с дорогой. Также предусмотрены адаптивные амортизаторы. В режиме Sport оно становится жестче, но при этом и так небольшие крены кузова становятся еще меньше. К тому же, в этом случае повышается чувствительность педали акселератора, переключения передач происходит при более высоких оборотах двигателя. Также в

выхлопной системе открывается перепускной клапан и рык могучего V12 становится громче, что особенно заметно с опущенной крышей. Карбоново-керамические тормоза диаметром 398 мм спереди и 360 мм сзади обеспечивают молниеносное замедление. Но если выбрать режим Normal, то Aston Martin преобразается: езда становится мягче, а двигатель – тише. С поднятой крышей шумы ветра и шин не слышны при 130 км/ч.

Aston Martin Vanquish Volante уже поступил в продажу в Европе, несмотря на холодную пору. Стоимость кабриолета составляет 240 тыс. евро.





Технические характеристики Aston Martin Vanquish Volante	
Тип кузова	кабриолет
Количество дверей/мест, шт.	2/2+2
Снаряженная масса, кг	1844
Длина/ширина/высота, мм	4720/1905/1294
Колесная база, мм	2740
Колея передняя/задняя, мм	1585/1582
Клиренс (дорожный просвет), мм	120
Объем багажника мин/макс, л	279
Диаметр разворота, м	12,3
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	573 при 5750
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	620 при 5500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/78
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	6-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC, Traction control, Launch control
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	255/35 ZR20 спереди, 305/30 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,1
Максимальная скорость, км/ч	295
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	21,4
загородный цикл	10,4
смешанный цикл	14,4
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	240 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Chevrolet SS:

возвращение к традициям

Марка Pontiac не существует с 2010 года – она стала жертвой мирового экономического кризиса. Однако некоторые ее модели все же были очень удачными и от них не нужно отказываться. Это поняли в руководстве концерна General Motors и решили возродить флагманский Pontiac G8, пусть и под другой маркой. Так в линейке Chevrolet появился седан SS. Интересно, что сначала была представлена специализированная полицейская модификация и лишь затем – серийная модель.





Конечно, сменой названия не обошлось, автомобиль прошел модернизацию. Он построен на заднеприводной платформе GM Zeta, которую также использует Chevrolet Camaro. SS – немаленький, достигает 4966 мм в длину при колесной базе в 2915 мм. Ширина равна 1897 мм, а высота – 1471 мм. Седан легче, чем аналогичный G8 примерно на 30 кг (1780 кг), ведь капот и крышка багажника теперь выполнены из алюминиевых сплавов.

Немного преобразился и дизайн. Конечно, Chevrolet сохраняет классический профиль спортивного седана с короткими свесами кузова, длинным капотом и укороченной задней частью. Увеличенную колею подчеркивают раздутые колесные арки, а в боковинах заметны узкие "жабры". Вместе с тем, передняя часть выглядит свежо и не столь грозно, как у предшественника. Компактная радиаторная решетка сочетается с боль-

шим воздухозаборником в бампере. По бокам размещены каплевидные ксеноновые фары со светодиодными лампами дневного света. Стандартное оснащение включает аэродинамический обвес, диффузор и 19-дюймовые полированные колесные диски. На крышке багажника установлен небольшой спойлер, а крупные фонари визуально расширяют "корму". Из бампера выглядывают два хромированных наконечника выхлопных труб.

В базовой версии салон декорирован черной кожей с ярко-красными швами и полированным алюминием, присутствуют и вставки "под карбон". Передняя панель выполнена V-образной. Обод трехспицевого рулевого колеса выполнен плоским снизу, а кожа на нем перфорированная. Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы, причем внутри спидометра размещен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру – цвет-

ной экран бортового компьютера, причем на него также выводятся данные о боковом ускорении и компас. Показания могут проецироваться и на лобовое стекло.

Широкая центральная консоль наклонена, а сверху на ней установлен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы MyLink. Она включает навигацию, связь Bluetooth и голосовое управление. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля находятся под рукой так, что дотянуться к ним совсем нетрудно. Однако некоторые из них мелковаты.

Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету, а спортивные передние сиденья оснащены электроприводом. Они широкие, но при этом их профилированные спинки отлично удерживают тело в поворотах. Украшают их надписи SS. Предусмотрены также функции подогрева и вентиляции. Кресла разделены высоким

трансмиссионным тоннелем, на котором установлены два подстаканника и широкий подлокотник с отделением внутри.

Внутреннее пространство практически одинаковое и на первом, и на втором ряду – это заслуга большой колесной базы. Сзади можно спокойно вытянуть ноги. Другое дело, что наклоненные задние стойки ограничивают пространство над головой. Задний диван профилирован под двоих пассажиров, однако он весьма широкий и там поместятся трое. У него регулируется угол наклона спинки. Объем багажника составляет 465 л.

Chevrolet SS доступен в одном достаточно богатом варианте оснаще-

ния. Он получил систему доступа без ключа, отдельный климат-контроль, электропакет, аудиосистему Bose с CD-чейнджером и 9 динамиками, камеру заднего вида, адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, система стабилизации StabiliTrak, технологии слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения. В списке опций значатся люк с электроприводом и парковочный автопилот.

Единственный доступный двигатель – 6,2-литровый бензиновый V8 с клапанным механизмом OHV. Его мощность – 415 л. с. при 5900 об/мин. Он отзывается приятным низкочастот-

ным ревом и очень быстро набирает обороты. Хотя пик крутящего момента в 560 Н·м достигается при высоких 4600 об/мин, тяги в среднем диапазоне оборотов более чем достаточно. При резком старте помогает технология Launch control – она препятствует пробуксовке колес. Поэтому SS демонстрирует неплохую динамику – разгоняется до 100 км/ч за 5,0 с, а стандартный заезд на 400 метров осуществляется за 13,3 с. Максимальная скорость ограничена на отметке в 260 км/ч. Конечно, столь большой двигатель отличается приличным "аппетитом" – 16,8 л/100 км в городском цикле и 11,2 л/100 км – в загородном.





Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия отличается плавностью работы, а переключения происходят быстро. При желании можно выбрать ручной режим и воспользоваться подрулевыми лепестками.

Большой седан довольно неплох в управлении. Его рулевое управление острое и точное, несмотря на электроусилитель. Практически равное распределение массы по осям и низкий центр тяжести способствуют хорошему поведению в виражах. С не-

достаточной поворачиваемостью успешно борется дифференциал повышенного трения. Однако если отключить систему стабилизации, то заднюю ось нетрудно сорвать в занос. Адаптивные амортизаторы помогают уменьшить крены кузова на извилистых дорогах и вместе с тем обеспечивают неплохой комфорт езды на прямых шоссе. Вентилируемые тормозные диски Brembo диаметром 355 мм обеспечивают отличное замедление: остановка со 100 км/ч осуществляют-

ся на отрезке длиной 32,6 м. На больших скоростях в салоне тихо, разве что иногда слышен шум шин.

Chevrolet SS уже поступил в производство и вскоре начнутся его продажи. Стоимость седана в США составляет 45 000 долларов, что неплохо для столь мощной и скоростной модели. В Украине автомобиль будет доступен неофициально и по почти в два раза большей цене – около 650 тыс. гривен.



Технические характеристики Chevrolet SS	
Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Снаряженная масса, кг	1780
Длина/ширина/высота, мм	4966/1897/1471
Колесная база, мм	2915
Колея передняя/задняя, мм	1592/1608
Клиренс (дорожный просвет), мм	110
Объем багажника мин./макс., л	465
Диаметр разворота, м	11,4
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	6162
Тип	бензиновый
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/1
Макс. мощность, л. с. при об/мин	415 при 5900
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	560 при 4600
Топливо/емкость бака	A-95/73 л
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	6-ст., автоматическая
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, StabiliTrak, Traction control
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	245/40 R19 спереди, 275/35 R19 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,0
Максимальная скорость, км/ч	260
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	16,8
загородный цикл	11,2
смешанный цикл	14,1
Стоимость автомобиля в США, долларов	45 000
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000



Lincoln MKZ:

В концерне Ford Motor марка Lincoln позиционируется как премиальная и специализируется на выпуске дорогих и роскошных автомобилей. Начальной моделью в ее линейке является седан D-класса Lincoln MKZ. Впервые его представили в 2005 году, а теперь эстафету приняло второе поколение MKZ. Оно радикально преобразилось и перешло на новый уровень.

**Воплощение
элегантности**

Lincoln MKZ теперь использует платформу европейского Ford Mondeo. У него такая же колесная база (2850 мм), а вот длина несколько больше – 4930 мм. Автомобиль сделали немного шире (1864 мм) и выше – 1478 мм. В отличие от собрата, он доступен только с кузовом седан. Несколько больше и масса MKZ – 1682 кг в начальном исполнении. Коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,27.

Дизайн модели можно назвать неоклассическим. Во внешнем виде

преобладают элегантные плавные линии, а аркообразная форма крыши делает седан похожим на купе. Решетка радиатора покрыта хромом и разделена пополам – как на знаменитых Lincoln Continental 30-х годов. Впрочем, с ней гармонично сочетаются современные продолговатые фары со светодиодными ходовыми огнями. Воздухозаборник в бампере напоминает улыбку, а в нем установлены активные заслонки. Профиль подчеркивают широкая оконная линия и

большие 18-дюймовые колесные диски (колеса диаметром 19 дюймов доступны за доплату). Крышка багажника увенчана заостренным спойлером, а светодиодные фонари растянуты на всю ширину кузова.





В задний бампер интегрированы продолговатые хромированные наконечники выхлопных труб.

Уже в базовой версии салон декорирован кожей, деревом и полированным алюминием. Передняя панель по форме напоминает распростертые крылья. На ободе трехспицевого рулевого колеса кожа перфорированная, а в районе хвата рук предусмотрены наплывы. Оно, кстати, multifunctionальное, на него вынесены клавиши управления аудиосистемой, круиз-контролем и телефоном. Циферблаты приборов получили белую оптоволоконную подсветку. Внутри спидометра установлен датчик остатка топлива в баке, а в тахометре — указатель температуры двигателя. Центральное место занимает цветной дисплей бортового компьютера.

Центральная панель наклонена, а сверху на ней установлен 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы SYNC. Предусмотрена и функция голосового управления меню. Кстати, переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля также сенсорные. Для их нажатия достаточно легкого касания, но пользоваться ими не ощупь не очень

удобно. Интересно, что рядом с ними установлены кнопки выбора режимов трансмиссии, ведь традиционный рычаг здесь отсутствует. Его место занимают подстаканники, прикрытые крышкой.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья не только комфортабельные, но и неплохо удерживают спину. Они оснащены подогревом, а у водителя — ского сиденья предусмотрен электропривод регулировок. На высоком трансмиссионном тоннеле размещен подлокотник с боксом внутри.

На втором ряду места для ног более чем достаточно, а салон вполне широкий, чтобы здесь с удобством поместились трое взрослых пассажиров. Однако характерная форма крыши несколько ограничивает пространство над головой, что почувствуют люди ростом свыше 180 см. Объем багажника составляет 436 л.

Базовый MKZ получил систему доступа без ключа, электропакет, датчики освещения и дождя, климат-контроль, аудиосистему с CD-плеером, связь Bluetooth. Кроме того, предусмотрены 8 подушек безопасности (две из них защищают колени

водителя и переднего пассажира), системы стабилизации и контроля давления в шинах, технология подачи сигнала бедствия при аварии. Пакет опций Equipment Group добавляет камеру заднего вида, навигационную систему, обогрев задних сидений и рулевого колеса, электроприводы рулевой колонки и крышки багажника. Можно заказать 700-ваттную аудиосистему, панорамную крышу, парковочный автопилот, адаптивный круиз контроль с технологией автоматического экстренного замедления, системы соблюдения полосы движения, и слежения за "слепыми" зонами.

Линейку двигателей открывает 2,0-литровая бензиновая "четверка" с турбонаддувом мощностью 240 л. с. Она знакома по заряженному Ford Focus ST. Ее преимущество — отличная тяга на низких оборотах, ведь уже с 1900 об/мин в распоряжении приличные 366 Н·м крутящего момента. Мотор очень эластичный и не очень громкий. Разгон до 100 км/ч занимает 7,4 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 220 км/ч. При этом расход топлива очень умеренный — 10,7 л/100 км в городе и 7,6 л/100 км — на трассе.

Выше в иерархии стоит 3,7-литровый атмосферный V6 мощностью 305 л. с. У этого двигателя характер более спокойный, он работает очень тихо и плавно. Максимальный крутящий момент у него, конечно, несколько больше, чем у 2,0-литровой версии – 375 Н·м, но достигается он при высоких 4000 об/мин. Зато динамика несколько лучше – 6,7 с до 100 км/ч. "Аппетит", правда, также вырос – до 12,4 л/100 км в городском цикле и 8,4 л/100 км – в загородном.

Впрочем, если на первом месте стоит экономичность, то стоит обратить внимание на гибридную модификацию, расходующую

в среднем 5,2 л/100 км. Бензиновый 2,0-литровый мотор мощностью 141 л. с. работает в тандеме с 118-сильным электродвигателем. Суммарно они развивают 188 л. с., что дает возможность достичь 100 км/ч за 9,4 с.

Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия отличается плавностью работы и быстротой реакций. За доплату предложен подключаемый полный привод. Хотя даже переднеприводная версия демонстрирует отличное сцепление с дорогой. Руль седана, хотя и оснащен электроусилителем, но все равно очень точный и, на удивление, информативный. Широкая колея способствует

отличному поведению на извилистых дорогах, да и на прямых шоссе автомобиль демонстрирует отличную курсовую устойчивость. Мягкая подвеска обеспечивает комфортабельную езду, а адаптивные амортизаторы неплохо борются с кренами в поворотах. На скорости 130 км/ч ощущается качественная шумоизоляция – в салоне очень тихо. Тормоза MKZ также неплохо себя проявили: для полной остановки со скорости 100 км/ч понадобится отрезок длиной всего 36,9 м.

Lincoln MKZ уже начали продавать в США, и там седан стоит от 36 тыс. долларов. В Украине модель будет представлена неофициально.





Технические характеристики Lincoln MKZ		
Тип кузова	седан	
Количество дверей/мест, шт.	4/5	
Снаряженная масса, кг	1682	1743
Длина/ширина/высота, мм	4930/1864/1478	
Колесная база, мм	2850	
Колея передняя/задняя, мм	1582/1575	
Клиренс (дорожный просвет), мм	130	
Объем багажника, л	436	
Диаметр разворота, м	13,0	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1999	3726
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	бензиновый
Расположение	спереди, поперечно	
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	237 при 5500	305 при 6500
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	366 при 1900	375 при 4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/62	
Трансмиссия		
Тип привода	передний или подключаемый полный	
Коробка передач	6-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	
Количество подушек безопасности, шт.	8	
Размер шин	245/45 R18	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,4	6,7
Максимальная скорость, км/ч	220	220
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	10,7	12,4
загородный цикл	7,6	8,4
смешанный цикл	9,1	10,7
Стоимость автомобиля (в США), долларов	36 000 – 52 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

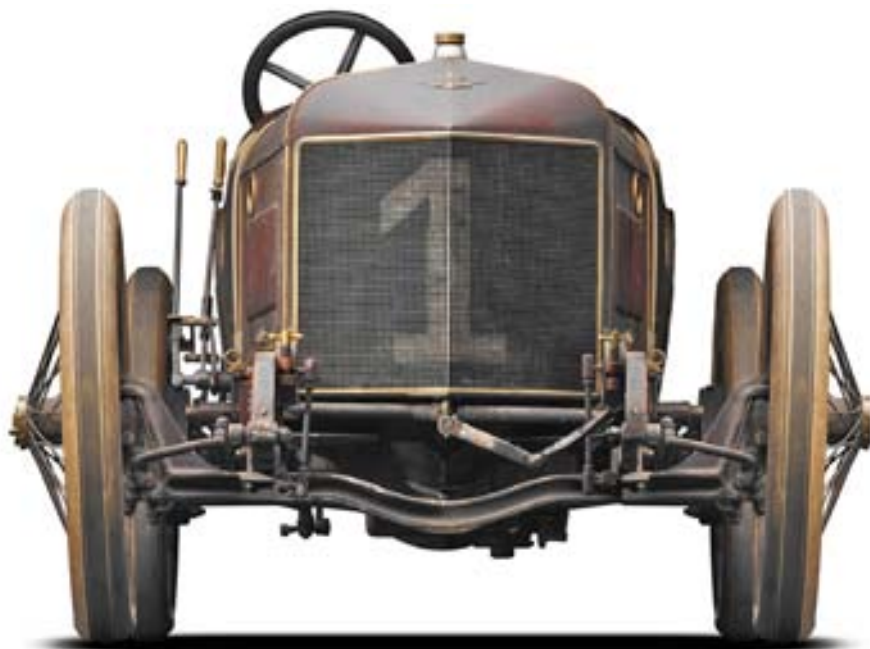


Hispano-Suiza: воплощение роскоши

Мы привыкли, что в авангарде мировой автомобильной промышленности стоят несколько стран – Великобритания, Германия, Италия, США, Франция, Южная Корея, Япония и Швеция. Впрочем, это не значит, что известные автопроизводители не появлялись и в других странах. Например, в первой половине XX века прославилась испанская марка Hispano-Suiza. Эти роскошные автомобили стали транспортными средствами элиты, настоящим эксклюзивом.

История Hispano-Suiza началась в 1898 году, когда офицер-артиллерист Эмилио де ла Куадра основал в Барселоне предприятие по выпуску электромобилей La Cuadra, а разрабатывать их нанял швейцарского инженера Марка Биркигта. Четыре года спустя компания сменила владельца и переориентировалась на изготовление автомобилей с двигателями внутреннего сгорания. Заодно было изменено и название на La Hispano-Suiza F^{abrica de Automviles}.

Марк Биркигт в 1902-1904 годах разработал целую палитру роскошных моделей с четырехцилиндровыми и шестицилиндровыми двигателями объемом 3,8-7,4 л. Они собирались вручную и изготавливались мелкими партиями, но сразу обрели популярность у зажиточных испанцев благодаря высокому качеству. Вскоре марка вышла на международный уровень и



Первый Hispano-Suiza Alfonso XIII – победитель кубка Каталонии 1910 года



Hispano-Suiza Alfonso XIII Double Berline 1911 года



Hispano-Suiza Type 32 1918 года



Hispano-Suiza H6, 1919 год

даже открыла филиал в Париже.

С 1905 года постоянным клиентом Hispano-Suiza стал король Испании Альфонсо XIII. Со временем в его гараже было уже около 30 этих автомобилей. Монарх увлекался автоспортом и даже организовал соревнования – Кубок Каталонии. Конечно, руководство Hispano-Suiza хотело добиться победы на глазах у главы государства и Брикигг разработал



Hispano-Suiza T49 1924 года



Hispano-Suiza H6B 1924 года



Hispano-Suiza H6B Coupe de Ville 1924 года



Hispano-Suiza H6C гонщика Андре Дюбоннэ с кузовом из тюльпанового дерева

специально для гонки новую модель. В 1910 году она добилась успеха, и было решено начать ее серийное производство. Назвали автомобиль Alfonso XIII.

Для своего времени Alfonso XIII действительно стал королем дорог. Рядная 3,6-литровая "четверка" развивала 64 л. с. и делала его одним из самых быстрых серийных автомобилей своего времени – 128 км/ч. Покупатель мог выбрать для Hispano-Suiza самые эксклюзивные кузова: от двухместного кабриолета до лимузина. Модель оказалась очень популярной, и за три года было собрано свыше 500 машин.

Уменьшить производство заставила Первая Мировая война. Испания осталась нейтральной, но, естественно, потеряла рынки сбыта в Европе. Часть автомобилей начали экспортировать в Северную и Южную Америку. В частности, для Нового света была создана более доступная модель Type 18 с 4,7-литровым 30-сильным мотором.

Впрочем, в Hispano-Suiza нашли себе и новую сферу деятельности – занялись выпуском авиационных двигателей. Эти V8 и V12 отличались высокой мощностью (200-300 л. с.), потому их устанавливали на скоростные французские истребители SPAD. Всего было собрано около 50 тыс. моторов. Конструкция оказалась настолько удачной, что их развитие решили продолжить и в послевоенное время.

Тем временем, Марк Биркигт с подчиненными уже работали над полностью новым Hispano-Suiza H6, который был представлен в 1919 году. При создании его шестицилиндрового двигателя пригодился опыт, полученный в самолетостроении: по сути это была половинка авиационного V12. Этот 6,6-литровый мотор с верхним распределением развивал 135 л. с. и позволял достичь 137 км/ч. Среди новшеств следует отметить тормоза всех колес с гидроусилителем.

H6 оказался настоящим долгожителем – его выпускали на протяжении 14 лет. В 1922 году появился усовершенствованный вариант H6B, а два года спустя – модификация H6C с 8,0-литровой 160-сильной "шестеркой", способная развить 175 км/ч. Интересно, что сборка была налаже-



Hispano-Suiza H6C Convertible Sedan, 1928 год



Hispano-Suiza H6C Landaulet 1930 года



Hispano Suiza J12 1931 года



Огромный 9,4-литровый V12 в Hispano Suiza J12 развивал 220 л. с.



Hispano-Suiza HS26 1934 года



Hispano Suiza J12 барона Ротшильда



Hispano-Suiza K6 Cabriolet, 1935 год



Hispano-Suiza K6 Sedan 1934 года



Hispano-Suiza T56 1935 года

на не только в Испании и Франции, но и в Чехословакии на заводе Skoda, а один из лимузинов использовал президент Чехословакии Томаш Гариг Массарик. Всего заводские цеха покинуло 2350 автомобилей. Большинство из них были кабриолетами, седанами и лимузинами. Хотя встречались и особые версии. Например, гонщик Андре Дюбоннэ заказал себе для гонки Targa Florio специальный кабриолет с 200-сильным двигателем. Интересно, что кузов выполнили из тюльпанового дерева, что сделало его не только красивым, но и легким.

Позже Дюбоннэ заказал еще один необычный Hispano-Suiza H6C – Xenia, чей дизайн разработал французский стилист украинского происхождения Яков Савчик. Своими обтекаемыми раздутыми формами и каплевидным профилем купе напоминало маленький дирижабль. Его крышу выполнили съемной, а двери впервые в мире сделали сдвижными.

Конечно, модель H6 была недешевой и доступной далеко не каждому. Поэтому в 1924 году появилась его дешевая версия – T49 с 3,8-литровым мотором. Пять лет спустя на смену ему пришел 4,6-литровый 95-сильный HS26. Кроме того, был налажен выпуск 46-сильной модели T56.

С конца 20-х годов в Hispano-Suiza шла разработка новой флагманской модели. Ее назвали J12 и показали в 1931 году. Для своего времени модель стала действительно необычной. Под капотом был установлен громадный 9,4-литровый V12, развивавший 220 л. с. и отличавшийся необычайной плавностью работы. Максимальный крутящий момент в 529 Н•м позволял трогаться с места на второй передаче и делал двигатель очень эластичным. Автомобиль предлагали



Hispano-Suiza K6 Convertible 1935 года

с несколькими вариантами колесной базы (3429-4016 мм), а масса превышала две тонны. Тем не менее, J12 разогнался до 150 км/ч. Конечно, он был баснословно дорогим, даже по меркам Hispano-Suiza – 10 тыс. долларов, тогда как доступный Ford, Fiat или Chevrolet стоил в то время 400-500 долларов. Да и экономическая депрессия существенно понизила спрос. Поэтому неудивительно, что модель нашла только 120 покупателей. Среди них был, например, известный миллионер барон Ротшильд. Часть автомобилей оснастили 11,3-литровыми моторами мощностью 250 л. с.

Два года спустя появился и более доступный Hispano-Suiza K6. Он был поменьше (колесная база 3420 мм) и получил 5,2-литровую 120-сильную "шестерку". Максимальная скорость составила 145 км/ч. Однако удалось собрать лишь 204 автомобиля. Планам помешала гражданская война в Испании.

Автомобильное предприятие Hispano-Suiza было закрыто в 1938 году. Компания сосредоточилась на сборке авиационных двигателей и просуществовала до середины 60-х годов. Попытки возродить марку предпринимались в начале XXI века, и даже были представлены несколько концепт-каров. Но до серийных моделей дело не дошло. Hispano-Suiza стали воплощением роскоши и технического совершенства. Сейчас их стоимость на аукционах достигает нескольких миллионов долларов.



Hispano-Suiza K6 Coupe 1936 года



Hispano-Suiza H6C Xenia 1938 года создан стилистом Яковом Савчиком



Президент Чехословакии Томаш Гариг Массарик и его Hispano-Suiza H6



Концепт-кар Hispano-Suiza HS21 2000 года



Концептуальный Hispano-Suiza K8 2001 года

www.cosmolady.com.ua

COSMOLADY

Ж У Р Н А Л Ж Е Н Щ И Н

№12 | декабрь | 2013 |
#1 | январь | 2014 |

ТЕМА
НОМЕРА
**В ВИХРЕ
ПРАЗДНИКОВ**

ДЛЯ НЕГО
СТИЛЬ ДЕНДИ

ДЛЯ НЕЁ
ПРОСТО ЗВЕЗДА!

МУЖСКОЙ СЛЕД
АКЦЕНТЫ 2013

Светлана Адарич

**RUDRA —
ЭТО ВОПЛОЩЕНИЕ
МОЕЙ МЕЧТЫ**



ИНТЕРВЬЮ
О СЧАСТЬЕ
Виктор
Логинов
О МЕЧТЕ
Ферги

А ТАКЖЕ
МЕРИЛ СТРИП
В стиле
Cosmo Lady

СПЕЦПРОЕКТ
**ПОДВОДИМ
ИТОГИ**

ЗАПИТУЙТЕ У МІСЦЯХ
РОЗПОВСЮДЖЕННЯ ПРЕСИ