

Тест-Драйв

Декабрь 2013



BMW 2 Series Coupe • Isuzu MU-X • Lexus RC • Mercedes-Benz S65 AMG • Mini
Nissan Qashqai • Range Rover L • Daihatsu Kopen • Ford Ka • Subaru Levorg
Toyota FCV • Aston Martin V12 Vantage S • Audi A3 Cabriolet • Peugeot RCZ-R • Honda

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

Декабрь 2013

«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»

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



4

Премьера
BMW 2 Series Coupe:
новый уровень

8

Премьера
Isuzu MU-X:
создан для бездорожья

14

Премьера
Lexus RC:
спортивный собрат седана IS

18

Премьера
Mercedes-Benz S65 AMG:
новый флагман

24

Премьера
Mini:
дубль четвертый

30

Премьера
Nissan Qashqai:
смена поколений

34

Премьера
Range Rover L:
вседорожный лимузин

40

Концепт-кар
Daihatsu Kopen:
мал, да удал

44

Концепт-кар
Ford Ka:
почти серийный

48

Концепт-кар
Subaru Levorg:
просторный собрат Impreza

52

Концепт-кар
Toyota FCV:
водород ведет в будущее

56

Дебютант
Aston Martin V12 Vantage S:
маленькая "ракета"

62

Дебютант
Audi A3 Cabriolet:
зима – не помеха

68

Дебютант
Peugeot RCZ-R:
самый быстрый в истории марки

74

Страницы истории
Honda:
полвека прогресса

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.

BMW 2 Series Coupe:

НОВЫЙ уровень

У BMW 1 Series первого поколения помимо трехдверного и пятидверного хэтчбэков были представлены и версии с кузовами купе и кабриолет. Теперь же после смены поколений модификации с двумя дверьми выделили в отдельную линейку 2 Series. Назвали ее так не зря – в честь знаменитого BMW 1602 1966 года. Первым дебютировал BMW 2 Series Coupe.





Заднеприводное купе получилось относительно небольшим – 4432 мм в длину при колесной базе в 2690 мм. Его ширина равна 1774 мм, а высота – 1418 мм. Хотя при этом автомобиль несколько крупнее предшественника 1 Series Coupe. А коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,29.

Дизайн автомобиля атлетичный и подтянутый. У него короткие свесы кузова и длинный капот, а задняя часть слегка приподнята. Фирменная разделенная пополам решетка радиатора и продолговатые фары сочетаются с элегантно V-образным бампером. Аркообразная форма крыши и изгиб оконной линии – характерные черты многих купе от BMW. Профилированные боковины и расширенные колесные арки делают автомобиль

более мускулистым на вид. Сзади по краям кузова размещены обволакивающие L-образные фонари, а в крышку багажника интегрирован спойлер.

Особняком стоит спортивный вариант M235i Coupe. Его можно отличить по увеличенным передним воздухозаборникам, аэродинамическому обвесу, заднему диффузору и двум выхлопным трубам. Кроме того, вместо 16-дюймовых колесных дисков установлены 18-дюймовые.

В салоне преобладают строгие горизонтальные линии. Пластик щедро разбавлен серебристыми вставками. Компактное трехспицевое рулевое колесо обшито кожей, а в районе хвата рук на ободке предусмотрены наплывы. Приборы наделены ярко-красной подсветкой, причем внутри спидометра

установлен аналоговый индикатор расхода топлива. Центральная панель немного повернута к водителю, а сверху из нее выдвигается 8,8-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика. В M235i Coupe установлены спортивные сиденья и особое рулевое колесо, а в отделке салона сочетаются кожа и алюминий. Автомобиль просторнее внутри, а объем багажника вырос до 390 л.

Начальное оснащение 2 Series Coupe включает CD-проигрыватель, климат-контроль и 6 подушек безопасности, а среди опций есть адаптивный круиз-контроль с технологией автоматического замедления, системы соблюдения полосы движения и слежения за "слепыми" зонами.





Технические характеристики BMW 2 Series Coupe	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/5
Снаряженная масса, кг	1530
Длина/ширина/высота, мм	4432/1774/1418
Колесная база, мм	2600
Колея передняя/задняя, мм	1516/1532
Клиренс (дорожный просвет), мм	140
Объем багажника мин/макс, л	390
Диаметр разворота, м	11,1
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	2979
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	326 при 5800
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	450 при 1300–4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/52
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	6-ст. механическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, DSC, EBD, EBA, Traction control
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	225/40 R18 спереди, 245/35 ZR19 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,0
Максимальная скорость, км/ч	250
Расход топлива, л/100 км:	
– городской цикл	10,9
– загородный цикл	6,4
– смешанный цикл	8,1
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	30 000 – 50 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Isuzu MU-X:



Тест-драйв:

ПРЕМЬЕРА

создан для бездорожья

Японская компания Isuzu известна, прежде всего, своими вседорожниками и пикапами. В ее линейке произошло пополнение – представлена новая среднеразмерная модель MU-X, пришедшая на смену Isuzu Rodeo.



Isuzu MU-X – рамный вседорожник длиной 4825 мм при колесной базе в 2845 мм. Он отличается мускулистым внешним видом с серьезно расширенными колесными арками, небольшими свесами кузова и профилированным капотом. Довольно необычно выглядит хромированная решетка радиатора, состоящая из двух щелей. С ней сочетаются раскосые фары. В переднем бампере заметен широкий воздухозаборник, а днище снизу прикрыто защитной металлической пластиной. На порогах размещены подножки, а на крыше – рейлинги для багажника. Задние стойки окрашены в черный цвет, поэтому стекло издали кажется панорамным. По краям кузова установлены треугольные фонари.

В салоне на трех рядах сидений поместятся семь человек. Пластик в отделке разбавлен вставками "под алюминий". На панели приборов крупные спидометр и тахометр разделены экраном бортового компьютера. Широкая центральная консоль по бокам украшена молдингами, на ней заметен оригинальный круглый блок клавиш климат-контроля. Над ним – сенсорный дисплей навигационной системы. В салоне Isuzu MU-X предусмотрены два перчаточных ящика и большой бокс на центральном тоннеле. У кресел второго ряда регулируется угол наклона спинки. В самом дорогом варианте предусмотрены кожаный салон, климат-контроль, 6 подушек безопасности, камера заднего вида и DVD-проигрыватель с

дисплеем для задних пассажиров.

Под капотом MU-X установлен 3,0-литровый четырехцилиндровый турбодизель. Его мощность – 175 л. с., а максимальный крутящий момент в 380 Нм доступен с 1800 об/мин. Расход топлива в городском цикле составляет 10,5 л/100 км, а в загородном – 6,9 л/100 км. Вседорожник можно оснастить 5-ступенчатой механической либо 5-ступенчатой автоматической трансмиссией, задним или полным приводом. Предусмотрена и технология помощи на крутом спуске. Подвеска всех колес – независимая.

Isuzu MU-X начнут выпускать с конца года. Стоимость базовой версии вседорожника составляет 38 500 долларов.





Технические характеристики Isuzu MU-X	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/7
Снаряженная масса, кг	1900
Длина/ширина/высота, мм	4825/1860/1825
Колесная база, мм	2845
Колея передняя/задняя, мм	1507/1507
Клиренс (дорожный просвет), мм	220
Диаметр разворота, м	11,6
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	2998
Тип	дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и число цилиндров	в ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	175 при 3800
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	380 при 1800–2800
Топливо/емкость бака, л	Дт/65
Трансмиссия	
Тип привода	подключаемый полный
Коробка передач	5-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
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	245/70 R16
Эксплуатационные показатели	
Расход топлива, л/100 км:	
– городской цикл	10,5
– загородный цикл	6,9
– смешанный цикл	8,2
Стоимость тестируемого автомобиля, долларов	38 500
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000





Lexus RC:

спортивный собрат седана IS

Марка Lexus традиционно специализируется преимущественно на седанах премиум-класса и внедорожниках. Хотя, конечно, в разное время в ее линейке были и другие модели, среди них и купе. И вот в "семействе" Lexus снова появился двухдверный автомобиль – RC.





Lexus RC использует платформу седана IS. Его длина составляет 4693 мм, а колесная база – 2730 мм. Внешне купе также схоже с родственным седаном. В его дизайне преобладают грани, а аркообразная линия крыши и небольшие свесы кузова делают профиль RC стремительнее. Огромная веретенообразная решетка радиатора сочетается с узкими стреловидными фарами. Довольно грозно смотрятся воздухозаборники в переднем бампере. В крышку багажника интегрирован спойлер, а ширину задней части подчеркивают продолговатые фонари.

Из диффузора выглядывают хромированные наконечники выхлопных труб.

Салон декорирован кожей и алюминием уже в базовой версии. Приборная панель традиционно оплитронная. Сверху на наклоненной центральной консоли установлен 7-дюймовый дисплей, а навигация в меню мультимедийной системы осуществляется с помощью сенсорной панели. Ниже установлены аналоговые часы. Как передние, так и задние кресла разделены высоким трансмиссионным тоннелем.

На первых порах для купе будут доступны на выбор два двигателя.

Бензиновый 3,5-литровый V6 развивает 306 л. с. Альтернатива – гибридная силовая установка, состоящая из 2,5-литрового 180-сильного бензинового мотора и 143-сильного электродвигателя. По средствам 8-ступенчатой автоматической трансмиссии крутящий момент передается на задние колеса.

Официальная премьера Lexus RC состоится на автосалоне в Токио. Стоимость базового купе составит примерно 45 тыс. долларов. В будущем также стоит ожидать заряженный 450-сильный вариант RC-F.



Технические характеристики Lexus RC	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт..	2/4
Длина/ширина/высота, мм	4693/1838/1394
Колесная база, мм	2730
Колея передняя/задняя, мм	1535/1550
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3501
Тип	бензиновый
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	306 при 6400
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	372 при 4800
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VSC, TPMS
Размер шин	255/35 R18
Эксплуатационные показатели	
Стоимость тестируемого автомобиля, долларов	45 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Mercedes-Benz S65

НОВЫЙ флагман



5 AMG:

Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА

С начала 90-х годов на вершине модельного ряда Mercedes-Benz S-Class расположены версии с мощными V12 под капотом. До недавнего времени таких модификаций было две – S600 и S65 AMG. Однако теперь останется только последняя, ведь мода на экологию заставляет постепенно отказываться от двигателей большого объема. Новый Mercedes-Benz S65 AMG дебютирует на автосалоне в Токио.





Главное отличие S65 AMG – его усовершенствованный 6,0-литровый бензиновый V12 с двойным турбонаддувом. Мощность двигателя теперь составляет 630 л. с., а огромный максимальный крутящий момент в 1000 Н·м достигается уже с 2300 об/мин. Впервые флагман получил 7-ступенчатую автоматическую трансмиссию. Благодаря ей улучшена динамика: разгон до 100 км/ч занимает 4,3 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. К тому же, новый "автомат" позволил снизить расход топлива до 11,9 л/100 км в смешанном цикле. Способствует экономии и технология глушения мотора при остановках.

Изменения затронули и ходовую седана. Так, помимо стандартной активной пневмоподвески S65 AMG получил технологию Magic Body Control. Компьютер сканирует дорогу перед автомобилем и позволяет пружинам

и амортизаторам подготовиться к выбоинам. Рулевое управление стало немного острее, а в перечне опций впервые появились карбоново-керамические тормозные диски.

Mercedes-Benz сохраняет строгий дизайн с длинным капотом, ниспадающей линией крыши и профилированными боковинами. Хромированная решетка радиатора сочетается с крупными фарами. Флагманскую версию можно без труда отличить от стандартных собратьев. В переднем бампере увеличены воздухозаборники, а их решетки – хромированные. Появились сплиттер и аэродинамические накладки на боковинах. Сзади же заметен диффузор, из которого выглядывают четыре сопла выхлопных труб. Также S65 AMG получил особые 20-дюймовые легкосплавные диски с покрышками размером 255/40 R20 спереди и 285/35 R20 – сзади.

В отделке салона наряду с кожей и деревом присутствует карбон. Внутри установлены спортивные сиденья и новое рулевое колесо от AMG. Изменена и графика цифровой приборной панели – на ней заметны новые изображения спидометра и тахометра. Данные выводятся и на лобовое стекло. На центральной панели установлен дисплей мультимедийной системы, а навигация в ее меню осуществляется с помощью сенсорной панели, распознающей начертания букв пальцами. Стандартная комплектация пополнена четырехзонным климат-контролем с функцией распыления парфюма, панорамной крышей, электроприводом, подогревом и вентиляцией задних кресел. Также предусмотрены системы ночного видения и автоматического замедления.

Mercedes-Benz S65 AMG поступит в продажу с января 2014 года. Стоимость седана в Европе составит 232 тыс. евро.





Технические характеристики Mercedes-Benz S65 AMG	
Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Снаряженная масса, кг	2100
Длина/ширина/высота, мм	5116/1899/1496
Колесная база, мм	3035
Колея передняя/задняя, мм	1624/1637
Клиренс (дорожный просвет), мм	140
Объем багажника, л	510
Диаметр разворота, м	11,9
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	5980
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V12
Количество клапанов/распредвалов, шт.	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	630 при 4800
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	1000 при 230–4300
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/80
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	7-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	10
Размер шин	255/40 R20 спереди, 285/35 R20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,3
Максимальная скорость, км/ч	250
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	11,9
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	232 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Mini: дубль четвертый

Mini давно уже стал культовым британским автомобилем. Премьера его состоялась еще в 1959 году, и автомобиль сразу произвел фурор. Конечно, с 2000 года выпускается уже совсем другой Mini – он стал комфортнее, мощнее, богаче оснащенный. И если оригинальная модель выпускалась на протяжении четырех десятилетий без радикальных изменений, то за последние 13 лет состоялось уже две смены поколений Mini. Теперь эстафету принимает третья его генерация.





Британские стилисты отличаются заведомой консервативностью, поэтому новый Mini не так уж легко отличить от предшественника, да и черты модели 1959 года в дизайне просматриваются. Он сохраняет знакомый двухобъемный силуэт с малыми углами наклона стоек крыши и высокой оконной линией. Остаются и крупные миндалевидные фары, и продолговатые фонари с хромированными ободками. Оптика, кстати, может быть полностью светодиодной. А вот решетка радиатора несколько увеличена в размерах. В версии Cooper она хромирована, а в заряженном варианте Cooper S – черная.

Mini уже не такой уж и "мини". Он подрос сразу на 100 мм и теперь достигает 3850 мм в длину, то есть на полметра больше, чем легендарный предок. Колесная база достигла 2495 мм, ширина – 1727 мм, а высота – 1414 мм.

Увеличилось и внутреннее пространство, а объем багажника вырос до 211 л. В то же время, стиль салона остался прежним – с обилием круглых элементов. В знакомом духе выполне-

но компактное трехспицевое рулевое колесо. Спидометр перекочевал с центральной панели на более привычное место – к тахометру. Приборы, кстати, регулируются вместе с рулевой колонкой. Данные теперь могут проецироваться и на лобовое стекло. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля напоминают авиационные тумблеры, а над ними размещен 8,8-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Нажатием кнопки можно изменять подсветку салона, а персонализировать автомобиль можно с помощью вставок, имитирующих дерево или карбон. В варианте Cooper S установлены особые спортивные кресла, обшитые кожей.

Список опций расширили новые электронные "помощники". Теперь для Mini доступны парковочный автопилот, адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления, технология распознавания дорожных знаков.

Поначалу для хэтчбека предложат на выбор три двигателя, все с турбо-

наддувом и непосредственным впрыском топлива. Базовый Mini Cooper получил новый 1,5-литровый бензиновый трехцилиндровый мотор мощностью 136 л. с. У Cooper S под капотом – 2,0-литровая 192-сильная "четверка", позволяющая разогнаться до 100 км/ч за 6,8 с и развить 235 км/ч. Есть и Cooper D со 116-сильным турбодизелем (также трехцилиндровым), расходующий в среднем 3,5 л/100 км.

Автомобиль получил новые 6-ступенчатые механическую и автоматическую трансмиссии. У него полностью новая многорычажная задняя подвеска, а за доплату доступны адаптивные амортизаторы. Кроме того, можно выбрать технологию настройки шасси, позволяющую изменять остроту рулевого управления, жесткость подвески и чувствительность педали акселератора.

Mini третьего поколения начнут продавать с весны следующего года. Стоимость хэтчбека в Европе стартует с отметки в 19 700 евро, а Mini Cooper S обойдется в 23 800 евро.



Технические характеристики Mini Cooper S	
Тип кузова	хэтчбэк
Количество дверей/мест, шт.	3/5
Длина/ширина/высота, мм	3850/1727/1414
Колесная база, мм	2495
Колея передняя/задняя, мм	1485/1485
Клиренс (дорожный просвет), мм	140
Объем багажника мин/макс, л	211
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1997
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	192 при 4700
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	300 при 1250
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	6-ст. механическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная, многорычажная со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC
Количество подушек безопасности	6
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,8
Максимальная скорость, км/ч	235
Расход топлива, л/100 км:	
– смешанный цикл	5,7
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	23 800
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000





Nissan Qashqai:

Первый Nissan Qashqai появился в 2006 году, и с того времени выпущено свыше 2 миллионов этих вседорожников. Теперь, шесть лет спустя, пришло время для появления второго поколения модели. Представили новинку в Лондоне.

смена поколений





Qashqai построен на полностью новой платформе. Он стал на 50 мм длиннее (4365 мм), на 20 мм шире (1800 мм) и на 15 мм ниже (1600 мм) своего предшественника. Коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,32. В духе старших братьев Pathfinder и X-Trail его дизайн стал более мускулистым. В частности, капот и боковины теперь рельефные, крылья раздуты, а бамперы более массивные. V-образная решетка радиатора декорирована хромированными накладками. Узкие фары теперь могут быть полностью светодиодными. В переднем бампере установлен широкий воздухозаборник. У задних стоек крыши увеличен угол наклона, а на верхней кромке пятой двери размещен большой спойлер. Расширенные "плечи" подчеркнуты стреловидными фонарями. Нижняя часть кузова по периметру прикрыта черными пластиковыми накладками.

Материалы отделки салона улучшены, а черный пластик теперь щедро разбавлен вставками "под алюминий"

и лакированными накладками. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по седану Nissan Altima. Циферблаты спидометра и тахометра разделены цветным дисплеем бортового компьютера, можно изменять и цвет их подсветки. Центральная панель по форме напоминает щит, а переключатели на ней стали крупнее. Кроме того, здесь установлен 5-дюймовый дисплей мультимедийной системы NissanConnect. Передние сиденья разработаны совместно со специалистами NASA: они снижают нагрузку на спину и способствуют улучшению кровообращения. Вседорожник стал просторнее, а объем его багажника вырос до 430 л.

Автомобиль получил целый набор новых технологий. Теперь Qashqai можно оснастить парковочным автопилотом, системами определения усталости водителя, распознавания дорожных знаков, автоматического замедления, управления ближним и дальним светом фар, слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения.

Поначалу на выбор будут предложены четыре двигателя с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. Это бензиновые моторы объемом 1,2 л (115 л. с.) и 1,6 л (150 л. с.), а также турбодизели объемом 1,5 л (110 л. с.) и 1,6 л (130 л. с.). Все они оснащены системой глушения при остановках, а самый экономичный 110-сильный двигатель расходует 3,8 л/100 км в смешанном цикле.

Qashqai можно оснастить 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач или вариатором, передним либо полным приводом. Он получил новый адаптивный электроусилитель руля с системой изменения настроек. А система стабилизации способна имитировать дифференциал повышенного трения.

Nissan Qashqai второго поколения начнут выпускать с 2014 года. Приблизительная стоимость вседорожника в Европе — от 21 тыс. евро. А вот появление удлинненной семиместной модификации пока под вопросом.







Range Rover стоял у истоков сегмента дорогих вседорожников премиум-класса. Модель всегда сочетала хорошие вседорожные качества с высоким уровнем комфорта и богатым оснащением. Теперь же впервые в истории линейку пополнил удлиненный вариант Range Rover L.

Range Rover L:

вседорожный лимузин



С виду новичок не слишком отличается от стандартного Range Rover. У него строгий граненый дизайн, выраженный двухобъемный профиль и короткие свесы кузова. Хромированная радиаторная решетка сочетается с продолговатыми фарами, растянутыми на крылья. Боковины украшены фирменными "жабрами", а сзади по краям кузова установлены узкие изогнутые фонари. Однако при более детальном осмотре становится ясно, что длина и колесная база вседорожника прибавили по 200 мм – до 5200 и 3122 мм, соответственно. Задние двери Range Rover L несколько боль-

ше, чем у стандартной модели. Поскольку эта версия флагманская, то на выбор предложены легкосплавные диски диаметром 21 либо 22 дюйма.

Range Rover L предложен в самых дорогих вариантах оснащения – Vogue, Vogue SE, Autobiography и Autobiography Black. Во внутренней отделке сочетаются дорогая кожа и натуральное дерево. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей. Широкая центральная консоль наклонена, а вместо рычага трансмиссии установлен выдвижной круглый селектор. На втором ряду пространство для ног

прибавило 140 мм. Покупатель может выбрать трехместный диван или два отдельных кресла с электроприводом, разделенные высокой консолью. В варианте Autobiography Black также установлены выдвижные столики и мониторы в спинках передних сидений. Пятая дверь оснащена электроприводом открытия и состоит из двух половинок. Стандартными для удлиненного Range Rover являются панорамная крыша, электропакет, обогрев рулевого колеса, четырехзонный климат-контроль.

Поначалу на выбор будут предложены три двигателя. Самым мощным



является 5,0-литровый 510-сильный бензиновый V8 с компрессором. Также можно выбрать турбодизели объемом 3,0 л (258 л. с.) и 4,4 л (340 л. с.), а позже появится и гибридная модификация. Обязательными являются 8-ступенчатая автоматическая транс-

миссия, постоянный полный привод и пневмоподвеска. В арсенале Range Rover L также есть технология Terrain Response с режимами для езды по асфальту, грязи, песку, снегу и камням. Также установлены адаптивные амортизаторы и активные стабилиза-

торы поперечной устойчивости.

Производство Range Rover L начнется с марта 2014 года, а начальная версия модели будет стоить около 140 тыс. евро.





Технические характеристики Range Rover L	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	2350
Длина/ширина/высота, мм	5200/2073/1835
Колесная база, мм	3122
Колея передняя/задняя, мм	1690/1683
Клиренс (дорожный просвет), мм	227–303
Объем багажника мин/макс, л	550/2030
Диаметр разворота, м	11,5
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	4999
Тип	бензиновый, с механическим компрессором
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	510 при 6000
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	625 при 2500–5500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/105
Трансмиссия	
Тип привода	постоянный полный
Коробка передач	8-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, DSC, HDC, Terrain Response
Количество подушек безопасности, шт.	8
Размер шин	275/40 R22
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,4
Максимальная скорость, км/ч	225
Расход топлива, л/100 км:	
– городской цикл	20,6
– загородный цикл	9,9
– смешанный цикл	13,8
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	140 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Daihatsu Kopen:

мал, да угал



Марка Daihatsu известна, прежде всего, своими компактными городскими автомобилями. Среди них есть и хэтчбеки, и вседорожники, и мини-вэны. Интересно, что в линейке была и спортивная модель – купе кабриолет Кopen. Его выпускали до 2012 года, а сейчас идет работа над его наследником. Предваряет его слегка переименованный концепт-кар Кopen.



Своими пропорциями концепт-кар очень напоминает Сорен. Его длина осталась на уровне 3395 мм, ширина – 1475 мм, а высота – 1275 мм. У маленького кабриолета, на удивление, длинный капот и сдвинутый назад салон, короткие свесы кузова. Вместе с тем, дизайн преобразился – стал более мускулистым и грозным. Капот и боковины Кореи профилированы, а колесные арки расширены. Огромная "пасть" радиаторной решетки сочетается с раскосыми фарами. "Корму" подчеркивают Г-образные фонари. На крышке багажника расположен спойлер, а в заднем бампере установлен

диффузор, из которого выглядывают две хромированные выхлопные трубы. Также подготовлена версия XMZ с пластиковыми накладками на порогах и колесных арках.

В салоне Daihatsu Kopen сочетаются кожа, карбон и алюминий, хотя в серийной модели материалы внутренней отделки, конечно, будут попроще. Обод трехспицевого рулевого колеса выполнен плоским снизу. Показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей, еще один экран (сенсорный) заменяет клавиши на центральной панели. Внутри установлены два спортивных

кресла, а за их спинками размещены дуги безопасности и экран, защищающий от ветра.

Концепт-кар оснащен 660-кубовым двухцилиндровым бензиновым двигателем с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. Его мощность на серийной модели составляет около 70 л. с., а в паре с ним работает бесступенчатый вариатор CVT.

Премьера Daihatsu Kopen состоялась на автосалоне в Токио в конце ноября. Серийную модель следует ожидать в 2014 году.





Ford Ka: nouămi ceru



Компактный Ка стал первой моделью А-класса от Ford. Хетчбэк появился в 1996 году, а с 2008 года в производстве находится его второе поколение. В планах Ford – полностью новый Ка, а предваряет его одноименный концепт. Представили его в Бразилии, ведь в этой стране Ка выпускают уже свыше 15 лет. Однако там производят модель предыдущей генерации.



Одного взгляда на концепт-кар достаточно, чтобы понять, что это фактически серийная модель. Также заметно, что автомобиль несколько подрос в размерах и впервые стал пятидверным. Внешний вид модели выдержан в "кинетическом" стиле Ford. Широкая хромированная решетка радиатора выдержана в духе старших братьев Fiesta и Mondeo. Раскосые фары растянуты на крылья, а фары в них светодиодные. Передний бампер дополнен продолговатым воздухозаборником. Капот и боковины выполнены

профилированными, а колесные арки расширены. Оконная линия выполнена на клиновидной. У задних стоек крыши увеличен угол наклона, а на крыше установлен спойлер. По краям кузова размещены компактные фонари.

Детали салона пока держат в секрете. Впрочем, известно, что базовое оснащение будет включать кондиционер, USB-порт и электростеклоподъемники, а в списке опций появится мультимедийная система SYNC. Кроме того, Ка станет просторнее внутри, возрастет и объем его багажника.

Ford Ka третьего поколения будет построен на полностью новой платформе. Ему предложат и современные двигатели. Начальная версия получит 1,0-литровый трехцилиндровый бензиновый мотор мощностью 80 л. с. Также будет доступна 1,5-литровая 110-сильная "четверка", способная работать как на бензине, так и на этаноле.

Серийный Ford Ka появится в 2014 году. Новый автомобиль станет "глобальной" моделью – единым для всех частей света.





Subaru Levorg:

просторный собрат Impreza

Модельный ряд Subaru Impreza сейчас включает седан и хэтчбэк. Однако предыдущие его поколения выпускали и с кузовом универсал. В Subaru решили не просто возродить эту версию, а сделать ее отдельной моделью. На автосалоне в Токио был представлен предсерийный концепт-кар Levorg, фактически готовый к производству. Его название получилось в результате трех слов – Legacy, Revolution и Touring ("наследство, революция и туризм").





Хотя Subaru Levorg и использует платформу Impreza, он заметно крупнее собрата. Его длина прибавила 110 мм и достигла 4690 мм. Ширина равна 1780 мм, а высота – 1485 мм. Весит универсал 1540 кг. Впрочем, родство с Impreza просматривается невооруженным глазом. У него характерные раздутые колесные арки и такой же большой угол наклона лобового стекла, даже дверные ручки остались прежними. Знакомая шестиугольная решетка радиатора обрамлена хромом, а по бокам размещены продолговатые фары. Бампер по форме напоминает распростертые крылья, а капот дополнен огромным воздухозаборником. В зеркалах заднего вида размещены повторители поворотов. Легкосплавные 18-дюймовые диски "обуты" в покрышки размером 225/45 R18. Задние стойки крыши также серьезно наклонены, а пано-

рамное стекло сверху прикрыто большим спойлером. Расширенные "плечи" задних крыльев подчеркнуты крупными фонарями, а пятая дверь украшена хромированным молдингом. Из диффузора в заднем бампере выглядывают две выхлопные трубы.

В салоне господствуют грани и прямые линии. Кожа в отделке сочетается с полированным алюминием и черными лакированными вставками. Обод трехспицевого рулевого колеса выполнен плоским снизу. Циферблаты приборов получили голубую оптический подсветку. На центральной панели установлены сразу два цветных дисплея. На первом ряду установлены спортивные сиденья с развитой боковой поддержкой. Оснащение концепт-кара включает 7 подушек безопасности и технологию EyeSight, включающую адаптивный круиз-контроль с системой автоматического

торможения и функцию соблюдения полосы движения.

На серийном Levorg дебютируют новые бензиновые турбомоторы с непосредственным впрыском топлива. Двигатель объемом 1,6 л развивает 170 л. с. и расходует всего 5,8 л/100 км в смешанном цикле. Мощность 2,0-литровой "четверки" составит 300 л. с., а максимальный крутящий момент – 400 Н·м. Универсал оснащен бесступенчатым вариатором Lineartronic и фирменным постоянным полным приводом. Также предусмотрена технология Si-Drive, позволяющая изменять настройки двигателя, ходовой и трансмиссии.

Subaru Levorg дебютировал на автосалоне в Токио. В статусе концепт-кара он будет недолго, ведь уже с января 2014 года начнется серийное производство универсала.







Toyota FCV:

Компания Toyota на протяжении длительного времени ведет разработку серийной модели с водородными топливными ячейками. Уже заявлено, что ее премьера состоится в 2015 году, а пока японская марка интригует публику оригинальными концепт-карами. Два года назад был представлен седан FCV-R, а теперь подготовлен его наследник FCV. Название расшифровывается как Fuel Cell Vehicle ("транспортное средство с топливными ячейками").

**водород
ведет в
будущее**

Toyota FCV – изящный седан длиной 4870 мм, шириной 1810 мм и высотой 1535 мм, а его колесная база составляет 2780 мм. У него вытянутый профиль с аркообразным силуэтом крыши, высокой оконной линией и заостренным "носом", как у акулы. Узкая решетка радиатора сочетается с раскосыми, будто прищуренными, светодиодными фарами. В переднем бампере размещены сразу три огромных воздухозаборника, а дополнительные "жабры" установлены в боковинах. Колесные арки седана слегка расширены, а боковины и капот профилированы. Сзади по краям кузова установлены треугольные

фонари, а в бампере заметен серебристый изогнутый диффузор.

В салоне сразу бросается в глаза двухуровневая цифровая приборная панель. Сверху установлен экран навигационной и мультимедийной системы, а снизу – спидометр и указатель остатка топлива в баке. Обод трехспицевого рулевого колеса плоский сверху и снизу. Центральная панель наклонена, а клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля заменены сенсорным дисплеем. В отделке использованы алькантара и карбон.

В силовой установке главную роль играет электромотор мощностью 136 л. с. Электричество для него

вырабатывается в расположенных в днище автомобиля топливных ячейках в следствие электролиза водорода. Запаса топлива хватает, чтобы проехать 500 км. А выхлоп содержит только водяной пар.

Toyota FCV была официально представлена на Токийском автосалоне в конце ноября.









Aston Martin V12 Vantage S:

В этом году марка Aston Martin празднует свое столетие. А какой лучший подарок к такому юбилею? Конечно же, это новые модели. Отмечать праздник начали с новым Vanquish, затем появились сразу несколько концептов, а теперь начинается производство Aston Martin V12 Vantage S.

**маленькая
"ракета"**

Перед нами – небольшое купе длиной 4385 мм и колесной базой в 2600 мм. Конечно, автомобиль сохраняет изящный стиль Aston Martin со стремительными линиями кузова и элегантным изгибом крыши. У него длинный капот и высокая оконная линия, а салон максимально сдвинут назад. От V12 Vantage обновленную модель можно отличить по широкой решетке радиатора в стиле знаменитых моделей прошлого – Aston Martin DB MkIII и DB5. Каплевидные фары дополнены светодиодными лампами дневного света. На капоте заметны многочисленные "жабры" отводящие тепло из моторного отсека. Зеркала заднего вида теперь карбоновые. Остальные изменения продиктованы соображениями аэродинамики. В переднем бампере появился карбоновый сплиттер, а на боковинах –

аэродинамические накладки. Заостренный задний спойлер увеличен в размерах, новый и диффузор, из которого выглядывают круглые сопла выхлопной системы. Стандартные колеса – 19-дюймовые, с покрышками размером 255/35 ZR19 спереди и 295/30 ZR19 – сзади.

Поскольку в конструкции применено углеволокно, а новая выхлопная система облегчена, то массу удалось снизить на 65 кг – до 1615 кг. Это неплохой показатель для автомобиля с огромным V12 под капотом.

Двери Aston Martin при открытии слегка приподнимаются вверх. В отделке салона наряду с кожей присутствует и легкая алькантара. На черном фоне выделяются контрастные ярко-желтые швы и вставки. Появились и карбоновые накладки, из углеволокна также выполнены

дверные ручки. Особый статус модели подчеркивают именные алюминиевые таблички на порогах кузова. Компактное трехспицевое рулевое колесо обшито перфорированной кожей в районе хвата рук. На приборной панели доминируют крупные спидометр и тахометр, причем стрелки у них движутся в разные стороны. По бокам от них размещены указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя.

Сверху на наклоненной центральной панели размещены кнопки выбора режимов трансмиссии и





гнездо для ключа зажигания. Они декорированы хрусталем, а потому похожи на драгоценные камни. Среди клавишей блоков аудиосистемы и климат-контроля можно заметить небольшие аналоговые часы.

Для водителя и пассажира предназначены спортивные ковшеобразные сиденья Recaro. Они отлично удерживают спину и при этом остаются комфортабельными. Конечно, посадка по-спортивному низкая. Предусмотрены функции электропривода регулировок и подогрева. Интересно, что поскольку центральный тоннель достаточно широкий, то рычаг "ручника" установлен слева от водительского кресла.

Купе получилось довольно практичным. В частности, объем его багажника составляет 300 л, а проем третьей двери широкий. Дополнительное отделение предусмотрено за спинками сидений.

Как и полагается, комплектация V12 Vantage S довольно богатая: предусмотрены электропакет, климат-контроль, парктроник, CD-чейнджер, круиз-контроль. Также предусмотрены 4 подушки безопасности и система стабилизации DSC. Среди опций — система контроля давления в шинах, навигационная система с жестким диском на 30 Гб, а также USB-порт.

Бензиновый 6,0-литровый V12 позаимствован у старшего брата

Vanquish. Его мощность составляет 573 л. с. при 6750 об/мин. Хотя максимальные 620 Н·м крутящего момента достигаются при высоких 5750 об/мин, мотор стал более эластичен и тяговит в среднем диапазоне оборотов, что облегчает использование купе, например, в городских условиях. При включении зажигания двигатель отзывается громким и насыщенным рыком. Даже малейшее нажатие акселератора сопровождается взрывной реакцией и приливом мощи. При резком старте помогает технология Launch control — она препятствует пробуксовке, и соответственно, улучшает разгон. Ураганная динамика способна вдавить водителя

и пассажира в спинку кресла. Купе достигает 100 км/ч за 3,9 с и развивает 330 км/ч. Из всех Aston Martin быстрее только сверхэсклюзивный One-77.

Если ранее V12 Vantage оснащали 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач, то теперь автомобиль получил 7-ступенчатую роботизированную трансмиссию. Смена передач происходит быстро, но сопровождается толчками. В ручном режиме можно воспользоваться подрулевыми лепестками. Зато расход топлива снижен до 14,7 л/100 км в смешанном цикле.

Хотя в купе тяжелый "нос", недостаточная поворачиваемость практически не дает о себе знать. Автомобиль отлично сбалансирован и очень послушен. Сцепление с дорогой также хорошее и сорвать задние колеса в занос можно разве что с отключенной системой стабилизации. Рулевое управление с новым гидроусилителем радует своими точностью и информативностью. Боковое ускорение достигает 1,3g. Интересно, что при этом сохранен традиционный комфорт Aston Martin, но крены в поворотах очень небольшие. V12 VantageS также получил систему настройки

шасси. В спортивном режиме руль становится острее, педаль акселератора – отзывчивее, адаптивные амортизаторы – жестче, а передачи переключаются при более высоких оборотах. В режиме Normal автомобиль умиряет свой пыл – становится тише, мягче, сдержаннее. Карбоново-керамические тормоза диаметром 398 мм спереди и 360 мм сзади обеспечивают отличное замедление, хотя при повседневном использовании они покажутся слишком резкими.

Aston Martin V12 Vantage S уже поступил в продажу в Европе. Стоимость купе составляет 180 тыс. евро.





Технические характеристики Aston Martin V12 Vantage S	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	3/2
Снаряженная/полная масса, кг	1615/1980
Длина/ширина/высота, мм	4380/1865/1250
Колесная база, мм	2600
Колея передняя/задняя, мм	1568/1562
Клиренс (дорожный просвет), мм	88
Объем багажника мин/макс, л	300
Диаметр разворота, м	11,1
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	5935
Тип	бензиновый
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров, шт.	V12
Количество клапанов/распредвалов, шт.	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	573 при 6750
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	620 при 5750
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/80
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная
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, DSC, EBD, EBA, Traction control
Количество подушек безопасности, шт.	4
Размер шин	255/35 ZR19 спереди, 295/30 ZR19 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,9
Максимальная скорость, км/ч	330
Расход топлива, л/100 км:	
– смешанный цикл	14,7
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	180 000
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Aston Martin V12 Vantage S:

маленькая "ракета"

В этом году марка Aston Martin празднует свое столетие. А какой лучший подарок к такому юбилею? Конечно же, это новые модели. Отмечать праздник начали с новым Vanquish, затем появились сразу несколько концептов, а теперь начинается производство Aston Martin V12 Vantage S.





Перед нами – небольшое купе длиной 4385 мм и колесной базой в 2600 мм. Конечно, автомобиль сохраняет изящный стиль Aston Martin со стремительными линиями кузова и элегантным изгибом крыши. У него длинный капот и высокая оконная линия, а салон максимально сдвинут назад. От V12 Vantage обновленную модель можно отличить по широкой решетке радиатора в стиле знаменитых моделей прошлого – Aston Martin DB MkIII и DB5. Каплевидные фары дополнены светодиодными лампами дневного света. На капоте заметны многочисленные "жабры" отводящие тепло из моторного отсека. Зеркала заднего вида теперь карбоновые. Остальные изменения продиктованы соображениями аэродинамики. В переднем бампере появился карбоновый сплиттер, а на боковинах –

аэродинамические накладки. Заостренный задний спойлер увеличен в размерах, новый и диффузор, из которого выглядывают круглые сопла выхлопной системы. Стандартные колеса – 19-дюймовые, с покрышками размером 255/35 ZR19 спереди и 295/30 ZR19 – сзади.

Поскольку в конструкции применено углеволокно, а новая выхлопная система облегчена, то массу удалось снизить на 65 кг – до 1615 кг. Это неплохой показатель для автомобиля с огромным V12 под капотом.

Двери Aston Martin при открытии слегка приподнимаются вверх. В отделке салона наряду с кожей присутствует и легкая алькантара. На черном фоне выделяются контрастные ярко-желтые швы и вставки. Появились и карбоновые накладки, из углеволокна также выполнены двер-

ные ручки. Особый статус модели подчеркивают именные алюминиевые таблички на порогах кузова. Компактное трехспицевое рулевое колесо обшито перфорированной кожей в районе хвата рук. На приборной панели доминируют крупные спидометр и тахометр, причем стрелки у них движутся в разные стороны. По бокам от них размещены указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя.

Сверху на наклоненной центральной панели размещены кнопки выбора режимов трансмиссии и гнездо для ключа зажигания. Они декорированы хрусталем, а потому похожи на драгоценные камни. Среди клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля можно заметить небольшие аналоговые часы.

Для водителя и пассажира предназначены спортивные ковшеобразные

сиденья Recaro. Они отлично удерживают спину и при этом остаются комфортабельными. Конечно, посадка по-спортивному низкая. Предусмотрены функции электропривода регулировок и подогрева. Интересно, что поскольку центральный тоннель достаточно широкий, то рычаг "ручника" установлен слева от водительского кресла.

Купе получилось довольно практичным. В частности, объем его багажника составляет 300 л, а проем третьей двери широкий. Дополнительное отделение предусмотрено за спинками сидений.

Как и полагается, комплектация V12 Vantage S довольно богатая: предусмотрены электропакет,

климат-контроль, парктроник, CD-чейнджер, круиз-контроль. Также предусмотрены 4 подушки безопасности и система стабилизации DSC. Среди опций – система контроля давления в шинах, навигационная система с жестким диском на 30 Гб, а также USB-порт.

Бензиновый 6,0-литровый V12 позаимствован у старшего брата Vanquish. Его мощность составляет 573 л. с. при 6750 об/мин. Хотя максимальные 620 Н·м крутящего момента достигаются при высоких 5750 об/мин, мотор стал более эластичен и тяговит в среднем диапазоне оборотов, что облегчает использование купе, например, в городских условиях.

При включении зажигания двигатель отзывается громким и насыщенным рыком. Даже малейшее нажатие акселератора сопровождается взрывной реакцией и приливом мощи. При резком старте помогает технология Launch control – она препятствует пробуксовке, и соответственно, улучшает разгон. Ураганная динамика способна вдавить водителя и пассажира в спинку кресла. Купе достигает 100 км/ч за 3,9 с и развивает 330 км/ч. Из всех Aston Martin быстрее только сверхэсклюзивный One-77.

Если ранее V12 Vantage оснащали 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач, то теперь автомобиль получил 7-ступенчатую





роботизированную трансмиссию. Смена передач происходит быстро, но сопровождается толчками. В ручном режиме можно воспользоваться подрулевыми лепестками. Зато расход топлива снижен до 14,7 л/100 км в смешанном цикле.

Хотя в купе тяжелый "нос", недостаточная поворачиваемость практически не дает о себе знать. Автомобиль отлично сбалансирован и очень послушен. Сцепление с дорогой также хорошее и сорвать задние колеса в

занос можно разве что с отключенной системой стабилизации. Рулевое управление с новым гидроусилителем радует своими точностью и информативностью. Боковое ускорение достигает 1,3g. Интересно, что при этом сохранен традиционный комфорт Aston Martin, но крены в поворотах очень небольшие. V12 Vantage S также получил систему настройки шасси. В спортивном режиме руль становится острее, педаль акселератора – отзывчивее, адаптивные амор-

тизаторы – жестче, а передачи переключаются при более высоких оборотах. В режиме Normal автомобиль умиряет свой пыл – становится тише, мягче, сдержаннее. Карбоново-керамические тормоза диаметром 398 мм спереди и 360 мм сзади обеспечивают отличное замедление, хотя при повседневном использовании они покажутся слишком резкими.

Aston Martin V12 Vantage S уже поступил в продажу в Европе. Стоимость купе составляет 180 тыс. евро.



Технические характеристики Aston Martin V12 Vantage S	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	3/2
Снаряженная/полная масса, кг	1615/1980
Длина/ширина/высота, мм	4380/1865/1250
Колесная база, мм	2600
Колея передняя/задняя, мм	1568/1562
Клиренс (дорожный просвет), мм	88
Объем багажника мин/макс, л	300
Диаметр разворота, м	11,1
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	5935
Тип	бензиновый
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров, шт.	V12
Количество клапанов/распредвалов, шт.	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	573 при 6750
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	620 при 5750
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/80
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная
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, DSC, EBD, EBA, Traction control
Количество подушек безопасности, шт.	4
Размер шин	255/35 ZR19 спереди, 295/30 ZR19 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,9
Максимальная скорость, км/ч	330
Расход топлива, л/100 км:	
– смешанный цикл	14,7
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	180 000
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000



Peugeot RCZ-R:

Купе Peugeot RCZ обозначило возвращение французской марки в сегмент спортивных автомобилей. Еще в 2007 году он предстал в качестве оригинального концепта, а серийная модель появилась три года спустя. Теперь в линейке появилась новая флагманская версия – заряженный RCZ-R.

**самый
быстрый в
истории марки**

Peugeot RCZ-R сразу привлекает внимание ярким и эмоциональным внешним видом. Перед нами - атлетическое купе с элегантным дизайном и мускулистыми раздутыми колесными арками. В профиль сразу бросаются в глаза короткие свесы и аркообразный силуэт крыши, который подчеркивают окрашенные в черный цвет стойки. Пожалуй, крыша - наиболее интересная его черта, ведь по типу классических купе 50-х годов она украшена двумя наплывами. Передняя часть выполнена в духе современных Peugeot. Трапециевидная радиаторная решетка сочетается с воздухозаборником в бампере, напоминая улыбку. Раскосые фары растянуты на крылья, а "нос" украшен

логотипом французской марки. Оконная линия делает небольшой изгиб. Сзади широкие "плечи" подчеркнуты фонарями со светодиодными лампами, а в бампере размещен диффузор, из которого выглядывают две хромированные выхлопные трубы.

Отличить RCZ-R от стандартной модели можно по аэродинамическому обвесу - переднему сплиттеру и накладкам на боковинах. Кроме того, на крышке багажника появился маленький заостренный спойлер. Дорожный просвет уменьшен на 10 мм. А стандартные колесные диски - 19-дюймовые, с шинами размером 235/40 R19. Кроме того, автомобиль посадили на "диету" - снизили его массу до 1280 кг.

Широкие двери облегчают посадку и высадку. В отделке салона сочетаются кожа и алькантара, а на черном фоне контрастируют ярко-красные швы. Присутствуют также вставки "под алюминий" и черные лакированные поверхности. На педалях заметны металлические накладки, а пороги же украшены молдингами с надписями Peugeot. Обод трехспицевого рулевого колеса выполнен плоским снизу, а в районе хвата рук кожа перфорированная. Большие спидометр и тахометр разместили с отдельных жлобах с хромированными ободками. Между ними поместили экран бортового компьютера, указатели температуры охлаждающей жидкости и остатка топлива в баке.





Наклоненная центральная консоль украшена изящными элегантными часами. Сверху из нее выдвигается дисплей навигационной системы. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь довольно много и некоторые из них слишком мелкие и тесно сгруппированы. Также заметен новый рычаг коробки переключения передач.

Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету. В купе установлены спортивные передние сиденья с интегрированными подголовниками, ук-

рашенные логотипами RCZ-R. Они обеспечивают хорошую боковую поддержку и в то же время весьма комфортабельные. Предусмотрены их электропривод и функция подогрева. Посадка за рулем довольно низкая, что усиливает спортивные впечатления, но серьезно ухудшает обзорность. Удобный центральный подлокотник прячет небольшой бокс.

Посадочная формула купе - 2+2, а это значит, что задние кресла подходят для детей либо людей небольшого роста. Наклоненные задние стойки

существенно уменьшают пространство над головой на втором ряду, да и ногам довольно тесновато. Зато багажник RCZ-R вполне приличный - 384 л, включая 63-литровый подпольный отсек. А со сложенными задними креслами его объем достигает 760 л.

Комплектация довольно богатая. Купе оснащено электропакетом, разделным климат-контролем, CD-проигрывателем, связью Bluetooth, датчиками освещения и дождя, парктроником, круиз-контролем. Обязательными являются 6 подушек безопасности

и система стабилизации ESP. Кроме того, купе можно персонализировать, заказав крышу и зеркала заднего вида из натурального карбона.

Под капотом RCZ-R - знакомый бензиновый двигатель с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива объемом 1,6 л. После доработки и установки новой турбины его мощность выросла с 200 до 270 л. с. при 6000 об/мин. Максимальный крутящий момент также увеличен - до 330 Нм при 1900 об/мин, но вместе с тем стала ощутимой и турбопауза. Впрочем, "четверка" очень быстро раскручивается, а в среднем диапазоне оборотов тяги более, чем достаточно. Звук мотора стал громче и приятнее на слух. Нужно учитывать, что при резком старте у переднеприводного купе проявляется эффект па-

разитного силового подруливания - автомобиль начинает рыскать по дороге. Динамика неплохая: разгон до 100 км/ч занимает 5,9 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. То есть, RCZ-R - самый мощный и быстрый Peugeot за историю марки. При этом двигатель остается экономичным - расходует всего 6,3 л/100 км в смешанном цикле.

Купе доступно исключительно с 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач. Она отличается точностью, а ход рычага короткий. А педаль сцепления достаточно легкая, что кстати при повседневной езде.

RCZ-R демонстрирует неплохую управляемость. Его руль точный наполнен тяжестью, а гидроусилитель де-

лает его более информативным. Автомобиль послушен и демонстрирует хорошее сцепление с дорогой. Конечно, "нос" Peugeot довольно тяжелый, но недостаточной поворачиваемости удастся избежать благодаря механическому дифференциалу повышенного трения. Пружины подвески сделали более жесткими, установлены и увеличенные в размерах стабилизаторы поперечной устойчивости. Поэтому автомобиль стал гораздо меньше крениться в поворотах, хотя и езда уже не столь комфортабельная. Замедляется купе также увереннее, ведь диаметр передних тормозных дисков увеличен до 380 мм.

Peugeot RCZ-R начнут продавать с 2014 года. В Европе купе стоит от 38 тыс. евро, что не так уж и много за особую, "горячую", версию.





Технические характеристики Peugeot RCZ-R	
Тип кузова	купе
Число дверей/мест	2/2+2
Снаряженная масса, кг	1280
Длина/ширина/высота, мм	4287/1845/1359
Колесная база, мм	2612
Колея передняя/задняя, мм	1580/1593
Клиренс (дорожный просвет), мм	120
Объем багажника мин/макс, л	384/760
Диаметр разворота, м	10,6
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1598
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, поперечно
Расположение и число цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	270 при 6000
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	330 при 1900–5500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/55
Трансмиссия	
Тип привода	Передний
Коробка передач	6-ст. механическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, многорычажная со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности	6
Размер шин	235/40 R19
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,9
Максимальная скорость, км/ч	250
Расход топлива, л/100 км:	
– смешанный цикл	6,3
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	38 000
Первое техобслуживание км	20 000
Периодичность техобслуживания км	20 000



HONDA

**Honda: полвека
прозресса**

Послевоенный период – время прорыва японской автомобильной промышленности. Многие компании из Страны Восходящего солнца начинали с производства двухколесной техники – велосипедов, мопедов и мотоциклов, – а уже затем пришли к автомобилям. Ярким примером этого является история марки Honda, которая в этом году празднует полувековой юбилей своей первой четырехколесной модели.

Компания Honda – детище известного японского гонщика и инженера Соичиро Хонды. Он с юных лет увлекался автомобилями и с 16 лет работал механиком в автомастерской. В свободное время Хонда взялся конструировать гоночные машины, а в 1937 году организовал предприятие по выпуску поршневых колец для моделей Toyota. Однако, во время авианалета в 1944 году цеха были разрушены. Соичиро не опустил руки и в октябре 1946 года основал новую компанию Honda Technical Research Institute. Ее специализацией стали мопеды, а штат составлял всего 12 человек. Три года спустя появился и первый мотоцикл. Вскоре фирма сменила название на Honda Motor Company.

На волне японского экономического чуда предприятие Honda очень быстро стало успешным и постоянно наращивало объемы производства. Оно и неудивительно, жители разрушенной



Соичиро Хонда



Первый серийный Honda T360 1963 года



Honda S500 1963 года



Honda RA272 победил на Гран-при Мексики 1965 года



Honda S800 Coupe 1966 года



Honda N600, 1967 год

войной страны не могли позволить себе машину и обращали взоры на двухколесную технику. А поскольку продукция Honda отличалась высокими качеством и надежностью, то вскоре ее начали экспортировать. К 1959 году марка Honda стала мировым лидером по выпуску мотоциклов и добилась многих громких побед в соревнованиях.

Достигнув небывалых высот, Соичиро Хонда понял, что нужно выходить на новый уровень. А потому нанял 50 инженеров и начал строительство цеха по сборке автомобилей. Первые прототипы были готовы в 1962 году – это были компактные пикап T360 и кабриолет S360. Оба были оснащены 356-кубовым 30-сильным четырехцилиндровым мотоциклетным двигателем, причем с двумя распредвалами в головке блока цилиндров.

Сначала в производство поступил Honda T360 – первый пикап сошел с конвейера в августе 1963 года. Простой и неприхотливый он сразу завоевал популярность. Позже появился 38-сильный 530-кубовый вариант T500. Это же двигатель получил и кабриолет, пошедший в серию под названием S500. Для него мощность подняли до 44 л. с. при высоких 9500 об/мин. Автомобиль весом всего 680 кг развивал 130 км/ч и отличался хорошей управляемостью. За четыре года было собрано свыше 100 тыс. пикапов, а вот S500 стал более редким – 1300 единиц.



Honda Z 1970 года



Honda Civic 1972 года



Honda Accord 1976 года



Honda Prelude, 1978 год

В 1964 году увидел мир доработанный 57-сильный Honda S600, а два года спустя появился S800 с 800-кубовой 70-сильной "четверкой". Последний мог достичь уже 160 км/ч и разогнаться до 100 км/ч за 13 с, а наряду с кабриолетом появилось и элегантное купе. Автомобили неплохо проявили себя в ралли.

Параллельно Соичиро Хонда совершил настоящую сенсацию в автогонках: молодая компания представила болид "Формулы-1". Его особенностью стал невероятный 1,5-литровый V12, развивавший 230 л. с. при 12000 об/мин! В 1965 году Ричи Гинтер принес японской команде первую победу на Гран-при Мексика.

Затем Соичиро Хонда обратил взор на более массовые автомобили. В 1965 году увидел мир универсал L800 с дефорсированным мотором от S800. Два года спустя представили 3,0-метровый городской автомобиль – переднеприводной N600. Его, кстати, начали поставлять в Европу и США. А в 1970 году появился оригинальный компактный Honda Z.

По-настоящему успешным во всем мире стал наследник N600 – Honda Civic 1972 года. Хэтчбек был доступным – стоил 2200 долларов, то есть 13 200 долларов по нынешнему курсу. Популярности Honda способствовал топливный кризис. Его 1,2-литровый 53-сильный мотор отличался экономичностью и обеспечивал неплохую динамику машине весом 700 кг. Civic радовал неплохой управляемостью, которую обеспечивали независимая подвеска всех колес и передние дисковые тормоза. За доплату предложили и автоматическую трансмиссию.

В 1976 году японская марка открыла для себя средний класс с седаном Accord. Автомобиль длиной 4,5 м также привлекал отточенной управляемостью и малым расходом топлива 1,6-литровым 72-сильным двигателем. Впервые Honda получил кожаный салон, кондиционер и электростеклоподъемники.

С Civic и Accord компания начала завоевание мирового авторынka. Вскоре японские предприятия уже не могли обеспечить надлежащие объемы производства, поэтому в 1980 году был открыт заводской комплекс в США, а в 1985 году – в Великобритании. С 1986 года началась сборка моделей премиум-сегмента под мар-



Honda Legend 1985 года



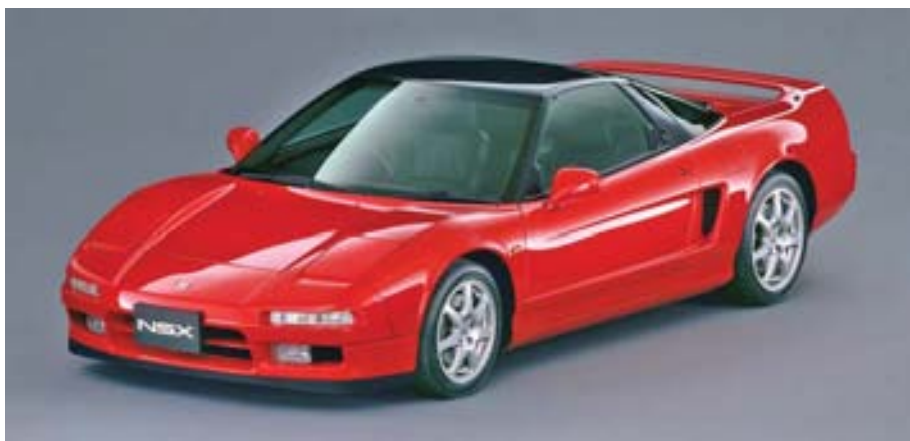
Чемпионский болид McLaren-Honda MP4-4 1988 года



Honda Prelude, 1988 год



Honda Civic CRX 1988 года



Honda NSX 1990 года



Honda CR-V 1995 года



Гибридный Honda Insight 1999 года



Honda S2000, 1999 год

кой Acura. Соичиро Хонда покинул пост президента Honda, но сохранил должность советника вплоть до своей смерти в 1991 году.

Линейку спортивных моделей продолжило купе Prelude. А с 1985 года Honda пришла в бизнес-класс – появился седан Legend. Придлине в 4,8 м он стал самым большим в истории японской марки. Под капотом появились V6 объемом 2,0 и 2,7 л. В конструкции были впервые применены подушки безопасности, антиблокировочная система тормозов ABS и антипробуксовочная система, что было редкостью в то время.

Также 80-е годы – эпоха громких гоночных побед Honda. Японские турбодвигатели начали устанавливать на болиды "Формулы-1" Williams и порой их мощность достигала 1400 л. с.! Результат – чемпионский титул Нельсона Пике в 1987 году и два Кубка Конструкторов (1986-1987 годы). С 1988 года моторы Honda получили болиды McLaren, что сделало их непобедимыми. Легендарный дуэт Айртон Сенны и Алена Проста принес в 1988-1991 годах четыре чемпионства как в личном, так и в командном зачете. Кроме того, автомобили Honda успешно выступали в европейских кузовных чемпионатах.

Технологии "Формулы-1" воплотили в серийном Honda NSX. Среднемоторное купе позиционировали, как конкурента Ferrari Porsche. Его 3,0-литровый



Honda FCX Clarity 2008 года
использует водородные
топливные ячейки



Honda Pilot 2008 года

V6 с системой регулировки фаз газораспределения VTEC развивал 270 л. с. и позволял развить 270 км/ч и достичь 100 км/ч за 5,9 с. Монокок был изготовлен из алюминиевых сплавов, а усилитель руля сделали электрическим. В работе над NSX принимал участие Айртон Сenna.

Впрочем, такие новшества, как VTEC, были использованы и на более доступных моделях – таких, как Civic и купе на его базе CRX. В частности, это позволило поднять мощность 1,6-литровой "четверки" до 160 л. с. Вскоре, VTEC стал визитной карточкой Honda, им стали оснащать практически все моторы.

В середине 90-х линейку японской марки расширили компактный вседорожник CR-V и первая в мире серийная модель с гибридным приводом Insight. Новое тысячелетие в Honda встретили с кабриолетом S2000, оснащенный 2,0-литровым 240-сильным двигателем. А в 2008 году был запущен в производство уникальный FCX Clarity с водородными топливными ячейками.

Сейчас модельный ряд Honda широкий и разнообразный. Он включает как компактный Jazz, так семиместный вседорожник Pilot и пикап Ridgeline. Эстафету CRX приняло гибридное купе CR-Z, такого же типа силовая установка будет и в нового NSX. Остаются в строю Civic и Accord. Предприятия Honda работают в 18 странах мира. Помимо автомобилей и мотоциклов компания выпускает лодочные моторы, солнечные батареи, реактивные самолеты и даже роботов.



Honda Jazz 2009 года



Honda CR-Z 2010 года



Honda Accord, 2012 год



Honda Civic 2012 года



Возрожденный Honda NSX 2014 года

arendagazeta.com.ua
АРЕНДА

www.arendagazeta.com.ua

Желаете дорого и выгодно сдать в АРЕНДУ?



REALTYCOMFORT
KIEV.UA

www.realtycomfort.kiev.com.ua

Желаете выгодно продать НЕДВИЖИМОСТЬ?



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

**PUDRA —
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