

Тест-Драйв

Март 2014

АВТОСАЛОН В ЖЕНЕВЕ
SALON INTERNATIONAL DE L'AUTO-2014



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

Март 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**



4

**Автосалон в
Женева Salon International de l'Auto-2014:**
автомобильная весна

34

**Концепт-кар
Renault Kwid:**
в молодежном стиле

40

**Концепт-кар
Volkswagen Taigun:**
почти серийный

44

**Дебютант
Jaguar F-Type Coupe:**
сочетание элегантности и скорости

52

**Дебютант
McLaren P1:**
разрушает стереотипы

58

**Дебютант
Porsche Macan:**
вседорожник с "огоньком"

64

**Дебютант
Volkswagen Golf R:**
"мощь по разумной цене"

70

**Страницы истории
Ferrari:**
лучшие "жеребцы" в табуне

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.

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

Автосалон в Женеве Salon International de l'Auto-2014: автомобильная весна



Ежегодно приход весны в автомобильном мире обозначается автосалоном в Женеве Salon International de l'Auto. Впервые он открыл двери еще в 1905 году, а в последние годы выставка проводится ежегодно, что ставит ее в один ряд с Детройтским автошоу. Это удивительно, учитывая тот факт, что своей автомобильной промышленности у Швейцарии нет.

Нынешний автосалон – уже 84-й по счету, он прошел с 4 по 16 марта. Проводят его в огромных павильонах комплекса Palexpo. На площади в 110 тыс. кв. м. разместили стенды 250 компаний – производителей автомобилей, запчастей и аксессуаров к ним. Всего демонстрировалось свыше 900 автомобилей, из которых около сотни – мировые и европейские новинки.

По заведенной традиции все премьеры состоялись в первых два дня автосалона, специально отведенных для прессы и представителей отрасли. Всего в Женеву приехало свыше 10 тыс. журналистов. Если ранее Salon International de l'Auto был бенефисом электромобилей и гибридных моделей, то теперь преобладают другие новинки. Сразу несколько компаний (Citroen, Opel, Peugeot, Renault, Toyota) представили компактные модели А-класса. Кроме того, состоялись презентации сразу нескольких заряженных хэтчбэков. И, конечно же, не обошлось без традиционных для Женевы мощных спорткупе и элегантных кабриолетов. Оно и не удивительно: модели со складывающейся крышей как раз кстати весной.

Всего автошоу посетили свыше 700 тыс. человек, среди них – и президент Швейцарской Конфедерации Дидье Буркхальтер. Одними премьерами, конечно же, дело не обошлось. Отдельный павильон был выделен под "зеленые" технологии, организовали и площадку для тест-драйвов новых моделей. Подготовили также экспозицию классических моделей и выставку, посвященную 90-летию 24-часовой гонки в Ле-Мане.

Alfa Romeo

Вскоре к купе Alfa Romeo 4C присоединится кабриолет, носящий традиционное название Spider. Пока его предваряет предсерийный концепт. Тканевая трехслойная крыша выполнена съемной. Также появилась карбоновая дуга безопасности, спасающая при переворачивании. Несколько изменены фары – они дополнены прозрачными колпаками. Кузов усилили элементами жесткости, но масса все равно меньше 1000 кг. Как и купе, 4C Spider оснащен 1,8-литровым 240-сильным турбомотором, а вот выхлопная система – новая, изготовленная из титана.



Audi

Главная премьера на стенде Audi – третье поколение ТТ. Своим профилем с короткими свесами кузова, высокой оконной линией и аркообразным силуэтом крыши купе очень схоже с предшественником. Тем не менее, можно заметить свежую хромированную решетку радиатора и узкие фары со светодиодной оптикой. А сзади установлено выдвижное антикрыло. Да и платформа полностью новая – ее позаимствовали у Volkswagen Golf VII. Благодаря ей, масса снижена на 50 кг, хотя длина выросла до 4180 мм, а колесная база – до 2505 мм. В салоне, прежде всего, бросаются в глаза рулевое колесо с плоским ободом снизу и цифровая панель приборов. Центральная консоль повернута к водителю. Объем багажника вырос до 305 л. На выбор предложены бензиновые 2,0-литровые турбомоторы мощностью 230 и 300 л. с., а также 184-сильный турбодизель такого же объема. Как и ранее, за доплату доступны трансмиссия с двумя сцеплениями, полный привод и адаптивные амортизаторы. Стоимость Audi TT – 35 тыс. евро.

Предвестником заряженного Audi TT-RS является концептуальный TT Quattro Sport. Он отличается расширенными колесными арками, черной



решеткой радиатора, аэродинамическим обвесом, а его антикрыло – фиксированное. В салоне установлены спортивные кресла. Мощность 2,0-литрового двигателя увеличена до 420 л. с.

В Женеве дебютировал и флагман линейки A1 – Audi S1. Он также получил 2,0-литровый турбомотор, выдающий 231 л. с., а потому способен разогнаться до 100 км/ч за 5,8 с и достигать 250 км/ч. Обязательными являются 6-ступенчатая

механическая коробка переключения передач и полный привод. Кроме того, улучшены подвеска, тормоза и рулевое управление, а дорожный просвет уменьшен. Также предусмотрены аэродинамический обвес, спойлер на крыше и новая решетка радиатора. В салоне заменены сиденья, комбинация приборов и рулевое колесо. Стоимость Audi S1 – 30 тыс. евро.





Bentley Flying Spur V8

Bentley

Bentley Continental GT Speed – самый мощный и быстрый автомобиль в истории британской марки. Его 6,0-литровый W12 развивает 635 л. с. и обладает внушительным крутящим моментом в 820 Н*м. С 8-ступенчатой автоматической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 4,2 с, а максимальная скорость – 331 км/ч. Купе и кабриолет получили 21-дюймовые легкосплавные диски и аэродинамический обвес. Стоимость купе – 200 тыс. евро.

Седан Bentley Flying Spur получил 4,0-литровый V8 с турбонаддувом мощностью 500 л. с.



Bentley Continental GT Speed



BMW

BMW 2 Series Active Tourer – первый мини-вэн в истории немецкой марки. Построен он на переднеприводной платформе Mini и достигает 4,3 м в длину. Его дизайн – весьма стремительный, с большим углом наклона лобового стекла, профилированными боковинами и капотом. Раскосые фары сочетаются с V-образным бампером. Сзади по краям кузова установлены крупные фонари. В салоне сохранен традиционный стиль с повернутой к водителю центральной панелью. Приборы дополнены ярко-красной подсветкой, показания также могут проецироваться на лобовое стекло. Объем багажника составляет 468 л в обычном состоянии и 1510 л – со сложенными задними сиденьями. На выбор доступны бензиновые турбомоторы объемом 1,5 л (136 л. с.) и 2,0 л (231 л. с.), а также 2,0-литровый турбодизель мощностью 150 л. с. Начальная стоимость мини-вэна – 26 тыс. евро.

Линейку BMW 4 Series пополнил пятидверный хетчбэк Gran Coupe. Он привлекает внимание динамичным дизайном с длинным капотом, укороченной задней частью и аркообразной линией крыши. При длине в 4683 мм и колесной базе в 2810 мм автомобиль несколько крупнее седана 3 Series. В салоне преобладают строгие горизонтальные линии, а высокий трансмиссионный тоннель и повернутая центральная консоль создают впечатление кокпита. Объем багажника составляет 480 л в обычном состоянии и 1300 л – со сложенными задними сиденьями. Поначалу доступны бензиновые турбодвигатели



BMW 2 Series Active Tourer



ли объемом 2,0 л (184 л. с.) и 3,0 л (306 л. с.), а также турбодизели объемом 2,0 л (143 и 184 л. с.). Предложены 6-ступенчатая "механика" или

8-ступенчатый "автомат", а среди опций есть полный привод. BMW 4 Series Gran Coupe стоит от 35 750 евро.



BMW 4 Series Gran Coupe



BMW 4 Series Gran Coupe

Citroen

В экспозиции Citroen центральное место занял C4 Cactus – оригинальный компактный вседорожник. Он достигает 4,16 м в длину при колесной базе в 2,6 м. Его "лицо" выглядит необычно благодаря узким светодиодным фарам дневного света и высокому капоту. Бамперы и боковины прикрыты защитными накладками из специальной резины. Центральные стойки крыши отсутствуют, а заднее стекло выполнено панорамным. В отделке салона использовано натуральное сукно. Приборной панелью служит цветной дисплей. Интересно, что как спереди, так и сзади установлены диваны. Подушка безопасности переднего пассажира размещена не в торпедо, а в потолке. Объем багажника составляет 358 л. Вседорожник будут оснащать бензиновыми двигателями объемом 1,2 л (82 л. с.) и 1,6 л (120 л. с.), а также 1,6-литровым 115-сильный турбодизелем. Цены начинаются с отметки в 20 тыс. евро.

Еще одним новичком стал Citroen C1 второго поколения. Его внешний вид также необычен: чего стоят одни только круглые фары и узкие изогнутые указатели поворотов. В хромированную решетку радиатора интегрирован двойной шеврон, а в бампере размещен широкий воздухозаборник. Пятая дверь всегда окрашена в черный цвет, а список опций включает двухцветную окраску и сдвижную тканевую крышу. C1 подрос до 3,46 м, но при этом стал легче – 840 кг. В салоне компактная приборная панель сочетается с 7-дюймовым цветным дисплеем. Объем багажника увеличен до 196 л. Среди опций появилась система бесключевого доступа. Хэтчбэк можно оснастить бензиновыми двигателями объемом 1,0 л (68 л. с.) и 1,2 л (82 л. с.). Платформа осталась прежней, но установлены новые амортизаторы и задний мост. Базовый Citroen C1 стоит 11 тыс. евро.

Линейку Citroen C5 расширил универсал повышенной проходимости CrossTourer. Его можно отличить по черному пластиковому обвесу и увеличенному дорожному просвету.



Citroen C1



Citroen C1



Citroen C4 Cactus



Ferrari

Ferrari California прошел плановое обновление. Приставка Т в названии указывает на новый 3,8-литровый V8 с двойным турбонаддувом. Двигатель развивает 560 л. с., а максимальный крутящий момент составляет 755 Н•м. С 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями California Т разгоняется до 100 км/ч за 3,6 с и достигает 315 км/ч, а расход топлива снижен на 15%. Также у автомобиля доработана ходовая, а карбоново-керамические тормоза стали частью базовой комплектации. Претерпел изменения и внешний вид. Радиаторная решетка увеличена в размерах, а новые фары дополнены узкими светодиодами. Заменен и капот, а сзади видны иные выхлопные трубы. Внутри заметны новые сиденья и рулевое колесо, а также доработанный 6,5-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Цены начинаются с отметки в 190 тыс. евро.



Ferrari California T



Ferrari California T

Fiat

Fiat Panda Cross – хэтчбэк повышенной проходимости. Его бамперы, пороги и колесные арки прикрыты черными пластиковыми накладками, а днище защищено специальными пластинами. Дорожный просвет увеличен до 160 мм. Кроме того, у Panda Cross новые противотуманные фары и решетка радиатора. В салоне заменена обивка сидений. Автомобиль может быть оснащен 0,9-литровым бензиновым турбодвигателем, мощностью 90 л. с., или 1,3-литровым 80-сильным турбодизелем. Оснащение включает и полный привод. Fiat Panda Cross будет стоить около 12500 евро.

Вседорожная модификация появилась и у Fiat Freemont. Ее обвес несколько скромнее, чем у Panda Cross. В салоне установлены новые сиденья. Freemont Cross доступен с 2,0-литровыми турбодизелями мощностью 140 и 170 л. с. и предложен только в полноприводном исполнении.

"Семейство" заряженных Fiat 500 Abarth пополнилось модификацией 695 Biposto. Его 1,4-литровый 190-сильный турбомотор позволяет разогнаться до 100 км/ч за 5,9 с и достигать 230 км/ч. В целях снижения веса из салона убраны задние сиденья, часть внутренней отделки и шумоизоляции.



Fiat Abarth 695 Biposto

Fiat AbaFiat Freemont Crossrth
695 Biposto



Fiat Panda Cross



Ford

Ford Focus претерпел плановое обновление. Как и модели Fiesta и Mondeo, он отличается хромированной радиаторной решеткой. Установлены и новые узкие фары, а сзади заметны иные фонари. В салоне можно заметить новое трехспицевое рулевое колесо и цветной экран бортового компьютера. А в более дорогих версиях на центральной панели появился 6,5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы SYNC. В перечне дополнительного оборудования теперь есть адаптивный круиз-контроль с технологией автоматического торможения. Появились и новые 1,5-литровые двигатели с турбонаддувом: бензиновые мощностью 150 и 180 л. с. и дизельные, развивающие 95 и 120 л. с. Базовый вариант стоит 16 тыс. евро.



Ford Focus





Honda Civic Type R

Honda

Вскоре появится новый Honda Civic Type R, а пока его предваряет предсерийный концепт-кар. Хэтчбэк выделяется на фоне других Civic благодаря расширенным колесным аркам, аэродинамическому обвесу и 20-дюймовым легкосплавным дискам. В переднем бампере увеличен воздухозаборник, а на крыше появилось антикрыло. Вся оптика Type R – светодиодная. Внутри заметны спортивные сиденья и рулевое колесо. Под капотом хэтчбэка установлена 2,0-литровая бензиновая "четверка" с турбонаддувом мощностью 280 л. с., а в паре с ней работает 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач. Изменения претерпели подвеска, рулевое управление и тормоза. Серийный Honda Civic Type R появится через год и будет мало отличаться от концепт-кара.



Hyundai

Hyundai Intrado – концептуальный компактный вседорожник. Он отличается атлетичным дизайном с расширенными крыльями и короткими свесами кузова. Широкая решетка радиатора сочетается с узкими, будто прищуренными, светодиодными фарами и Г-образными "противотуманками". Ручки задних дверей спрятаны в стойках крыши. Заднее стекло выполнено панорамным, а пятая дверь рельефная. Кузовные панели и силовой каркас изготовлены из карбона, присутствует углеволокно и во внутренней отделке. Обод рулевого колеса выполнен плоским снизу, а приборной панелью служит дисплей. Еще один монитор установлен на центральной панели. Intrado оснащен 136-сильным электромотором, а энергия для него вырабатывается в топливных ячейках. Запаса водорода достаточно, чтобы проехать 600 км.

Концептуальное купе Hyundai PassoCorto создано молодыми стилистами из Туринского института IED. Автомобиль достигает 4100 мм в длину, а его высота – всего 1160 мм. В дизайне преобладают рубленые линии. Салон сдвинут вперед, а в бампере и боковинах видны широкие воздухозаборники. Сзади заметны фонари, растянутые на всю ширину кузова. Кстати, вся оптика PassoCorto – светодиодная. В основе купе лежит монокок из углеволокна, что позволило удержать массу на уровне 840 кг. Среднемоторный автомобиль оснащен 1,6-литровым 270-сильным бензиновым двигателем с двойным турбонаддувом.



Hyundai Intrado



Hyundai PassoCorto

Italdesign

Ателье Italdesign привезло в Женеву необычный концепт-кар Clipper. Этот мини-вэн весом 1800 кг построен на платформе Volkswagen Golf VII. В его дизайне преобладают строгие прямые линии, а "нос" слегка заострен. В фарах использованы светодиодные лампы. Передние и задние двери поднимаются вверх. В салоне – три ряда сидений, рассчитанных на семь человек. Руль похож на авиационный штурвал, а приборной панелью служит цветной монитор. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля заменены 11-дюймовым сенсорным экраном. Clipper приводится в движение двумя 150-сильными электромоторами: один вращает передние колеса, другой – задние. Он способен развить 204 км/ч, а заряда батарей хватает для пробега в 540 км.



Italdesign Clipper





Jeep Renegade

Jaguar

Jaguar XFR-S Sportbrake – спортивный универсал с 5,0-литровым компрессорным V8, развивающим 550 л. с. В паре с двигателем работает 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия.

Автомобиль разгоняется до 100 км/ч за 4,8 с, а его максимальная скорость ограничена на отметке в 300 км/ч. XFR-S Sportbrake получил адаптивные амортизаторы и дифференциал повышенного трения, а его рулевое управление сделали острее. Узнать универ-

сал можно по новому переднему бамперу, воздухозаборникам на капоте, аэродинамическому обвесу и спойлеру на крыше. Внутри заметны спортивные кресла и рулевое колесо. Jaguar XFR-S Sportbrake стоит 110 тыс. евро.



Jaguar XFR-S Sportbrake



Koenigsegg

На стенде Koenigsegg представлено купе One:1, основанное на модели Agera. Отличить его можно по увеличенному V-образному заднему антикрылу и новому переднему сплиттеру. Мощность его 5,0-литрового V8 составляет 1400 л. с., а максимальный крутящий момент превышает 1000 Н•м. Автомобиль весит 1400 кг, то есть на 1 кг массы приходится 1 л. с. В Koenigsegg собираются побить на One:1 рекорд скорости: ожидается, что купе достигнет 450 км/ч. Разгон до 400 км/ч занимает около 20 с. Всего планируют собрать шесть One:1, а стоимость купе составит 1,5 млн. евро.

Lamborghini

В Женеве состоялась официальная презентация Lamborghini Huracan LP610-4 – наследника модели Gallardo. По дизайну новичок немного напоминает старшего брата Aventador. У него выраженный клиновидный профиль с заостренным "носом". Во внешнем виде преобладают грани и углы. Оптика автомобиля – полностью светодиодная. В основе автомобиля лежит карбоновый монокок, из углеволокна изготовлены и кузовные панели. Это позволило снизить массу по сравнению с Gallardo на 80 кг – до 1422 кг. В отделке салона сочетаются кожа, алькантара и карбон. Показания приборов выведены на дисплей. На наклоненной центральной панели установлена кнопка запуска двигателя с красной крышечкой – как на клавишах запуска ядерных ракет. V10 объемом 5,2 л перешел в наследство от предшественника, но стал мощнее – 610 л. с. Появилась и новая 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Сохранены полный привод и адаптивные амортизаторы, а карбоново-керамические тормоза – теперь часть базовой комплектации. Стоимость Lamborghini Huracan LP610-4 – 200 тыс. евро.



Koenigsegg One:1



Lamborghini Huracan LP610-4



Maserati

Концепт-кар Maserati Alfieri намекает, что в скором будущем в линейке марки появится новое спортивное купе. Автомобиль длиной 4,6 м привлекает классическим профилем с длинным капотом, сдвинутым назад салоном и короткими свесами кузова. Элегантные линии кузова и широкая хромированная решетка радиатора делают Alfieri похожим на Maserati A6GCS 1953 года. У задних стоек крыши – большой угол наклона. Салон декорирован кожей и полированным алюминием, а посадочная формула купе – 2+2. Приборная панелью служит дисплей, еще один экран заменяет клавиши на центральной консоли. Сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем. У старшего брата Maserati GranTurismo позаимствован 4,7-литровый 460-сильный V8.



Maserati Alfieri



Mazda

В скором будущем дебютирует новый Mazda 2, а его предвестником является концепт-кар Hazumi. Его дизайн выполнен в стиле Mazda 3 и Mazda 6. Схожесть с братьями просматривается в клиновидном профиле и широкой решетке радиатора, напоминающей улыбку. Передняя и задняя оптика – светодиодная. Крыша выполнена прозрачной, а заднее стекло сверху прикрыто спойлером. Сзади ширину кузова подчеркивают продолговатые фонари. Салон декорирован контрастными белой, черной и красной кожей. Обод трехспицевого рулевого колеса выполнен плоским снизу. Комбинация приборов состоит из аналогового тахометра и двух дисплеев. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий центральный тоннель. Mazda Hazumi получил 1,5-литровый турбодизель. Серийная модель появится в 2015 году.



Mazda Hazumi





McLaren 650S

McLaren

Британская компания привезла в Женеву купе и кабриолет McLaren 650S – особые версии модели MP4-12C. Обозначение в названии указывает на мощность 3,8-литрового V8 – 650 л. с. С 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями разгон до 100 км/ч занимает 3,0 с, а максимальная скорость – 333 км/ч. У автомобиля также новые пружины подвески и амортизаторы, а карбоново-керамические тормоза стали частью базового оснащения. Претерпел изменения и дизайн: передняя часть с изогнутыми фарами выполнена в стиле старшего брата McLaren P1. В отделке салона использованы кожа и алькантара, также установлены спортивные кресла. Стоимость McLaren 650S – 232 тыс. евро.



McLaren 650S Spider

Mercedes-Benz

Mercedes-Benz S-Class Coupe пришел на смену модели CL. Автомобиль достигает 5 м в длину и отличается весьма элегантным дизайном. У него вытянутые капот и багажник, высокая оконная линия и аркообразная форма крыши. По центру широкой радиаторной решетки установлена большая трехлучевая звезда. Крупные фары могут быть украшены стразами Сваровски. Продолговатые фонари соединены хромированным молдингом. Как и у седана S-Class, в салоне установлены два дисплея: на один выведены показания приборов, второй служит экраном мультимедийной системы. А вот трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом – полностью новое. В отделке преобладают кожа, дерево и алюминий. На первых порах будет доступен только вариант S500 с 4,7-литровым V8 с двумя турбинами. Его 455 л. с. хватает, чтобы разогнаться до 100 км/ч за 4,8 с. Базовая комплектация включает пневматическую подвеску. Цена Mercedes-Benz S-Class Coupe – 121 тыс. евро.



Mercedes-Benz S-Class Coupe



Mini

В Женеве представили предсерийный вариант нового Mini Clubman. Универсал подрос до 4223 мм в длину и 1844 мм – в ширину. Он радикально преобразился и обрел традиционные (а не распашные) боковые двери. А вот пятая дверь, как и ранее, состоит из двух половинок. В то же время крупные миндалевидные фары, широкая решетка радиатора и фонари с хромированными ободками однозначно подчеркивают принадлежность к "семейству" Mini. Салон декорирован кожей и алькантарой. Показания приборов выведены на два монитора, еще один круглый дисплей установлен на центральной панели. В салоне расположены четыре сиденья, а по центру их разделяет высокий трансмиссионный тоннель. В багажнике пол выполнен прозрачным, а под ним предусмотрена ниша для хранения одежды.



Mini Clubman





Mini Clubman Nissan Juke

Nissan

Nissan Juke прошел небольшое обновление. Отличить вседорожник можно, прежде всего, по изогнутым указателям поворотов, новым бамперам и фонарям. Кроме того, установлены новые зеркала заднего вида. В салоне улучшили мультимедийную систему и ее 5,8-дюймовый дисплей. Объем багажника увеличен до 354 л. Появился новый базовый двигатель – 1,2-литровый 117-сильный. А самый дорогой заряженный вариант Juke Nismo RS получил улучшенный 1,6-литровый 218-сильный турбомотор. Цены начинаются с отметки в 18 тыс. евро.

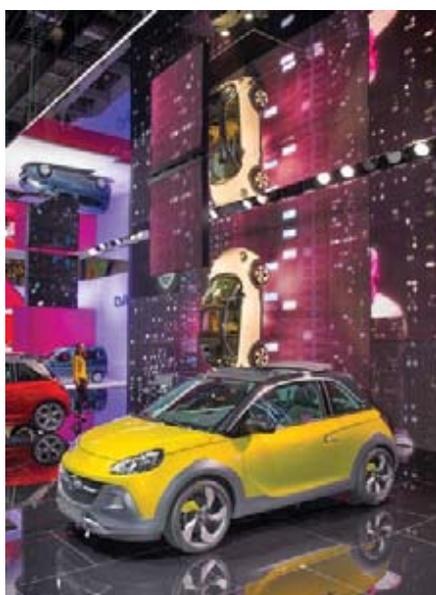


Nissan Juke Nismo RS

Opel

Opel Astra OPC Extreme – заряженный вариант трехдверного хэтчбека Astra. Его мощность увеличена до 300 л. с, что позволяет разогнаться до 100 км/ч менее чем за 6 с. Крыша и капот изготовлены из углеволокна, а крылья – из алюминиевого сплава, что дало возможность снизить массу на 100 кг. От обычного Astra OPC новичка можно отличить по аэродинамическому обвесу, 19-дюймовым легкосплавным дискам и спойлеру на крыше. Кроме того, на капоте появились дополнительные воздухозаборники. Внутри установлены ковшеобразные спортивные кресла.

Сразу две новые версии обрел компактный Opel Adam. Вариант S оснащен 150-сильным турбомотором. А Opel Adam Rocks обрел черты вседорожного стиля. Его клиренс прибавил 15 мм, а нижняя часть кузова по периметру прикрыта черными пластиковыми накладками. Появилась и сдвижная тканевая крыша, а за доплату теперь доступен парковочный автопилот. Линейку двигателей расширили 1,0-литровые трехцилиндровые турбомоторы мощностью 90 и 115 л. с. Adam Rocks будет стоить около 13 тыс. евро.



Opel Adam Rocks



Opel Adam S



Opel Adam Rocks



Opel Astra OPC Extreme



Peugeot 308 SW

Peugeot

Главная новинка в экспозиции Peugeot – компактный хэтчбек 108. Внешний вид стал ярче и выразительнее благодаря раздутым колесным аркам и профилированным боковинам. Хромированная решетка радиатора сочетается с раскосыми фарами. Черная пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а по краям кузова сзади размещены изогнутые фонари. Длина выросла до 3470 мм, а вот масса снижена до 840 кг. Хэтчбек можно индивидуализировать с помощью двухцветной окраски, наклеек на кузове и в салоне, где приборы размещены на рулевой колонке и регулируются вместе с ней. На центральной панели установлен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Объем багажника вырос до 196 л. Для 108 предложены на выбор бензиновые моторы объемом 1,0 л (68 л. с.) и 1,2 л (82 л. с.). Цены начинаются с отметки в 11 тыс. евро.

К хэтчбэку Peugeot 308 присоединился универсал 308 SW. Его удлинити на 33 см (до 4580 мм), а вот колесная база осталась прежней – 2620 мм. Дизайн получился весьма стремительным – с профилированными боковинами и увеличенным углом наклона задних стоек крыши. Объем багажника вырос до 610 л. Peugeot 308 SW можно оснастить бензиновыми двигателями объемом 1,6 л (120 и 156 л. с.), а также турбодизелями такого же объема, развивающими 92 и 115 л. с. Начальная версия будет стоить 18 тыс. евро.



Peugeot 308 SW



Peugeot 108



Qoros 3



Qoros

Китайский производитель Qoros представил в Женеве модель 3 Hatch. Пятидверный хетчбэк отличается строгим рубленным дизайном с высокой оконной линией. Хромированная радиаторная решетка сочетается с продолговатыми фарами. Заднее стекло сверху прикрыто спойлером, а на пятой двери расположен серебристый молдинг. Салон декориро-

ван кожей и черным лакированным пластиком. Обод рулевого колеса выполнен плоским снизу, а на центральной панели установлен 8-дюймовый сенсорный дисплей. Список опций включает навигационную систему и беспроводной Интернет. Qoros 3 Hatch может быть оснащен 1,6-литровыми бензиновыми двигателями мощностью 126 и 156 л. с. Цены начинаются с отметки в 16 тыс. евро.

Renault

Renault Twingo третьего поколения кардинально сменил имидж. Поскольку хетчбэк теперь построен на платформе Smart, то он стал заднемоторным. Twingo привлекает внимание ярким и запоминающимся дизайном с расширенными крыльями, большими фарами, круглыми "противотуманками" и окрашенной в черный цвет пятой двери. Ручки задних дверей спрятаны в стойках крыши, а заднее стекло прикрыто спойлером. Тканевая крыша выполнена сдвижной. В качестве опций предлагают различные наклейки на кузов и полосы на капот и боковины. Внутри аналоговый тахометр сочетается с цифровым спидометром. Интересно, что у хетчбэка два багажника – спереди и сзади. Twingo будут оснащать бензиновыми моторами объемом 0,9 л (90 л. с.) и 1,0 л (70 л. с.), которые вращают задние колеса. Базовая версия будет стоить 11 тыс. евро.



Renault Twingo



Renault Twingo

Rolls-Royce

Rolls-Royce Ghost прошел плановую модернизацию. Внешние изменения – минимальные, заметны новые продолговатые светодиодные фары и увеличенный воздухозаборник в переднем бампере. Также несколько иной дизайн у 19-дюймовых легкосплавных дисков. Внутри заметны свежая комбинация приборов и улучшенные передние сиденья. В базовой комплектации теперь значатся беспроводной Интернет и жесткий диск на 20 Гб. Как и ранее, Ghost оснащен 6,6-литровым турбированным V12 мощностью 563 л. с. А вот 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия и пневмоводвеска претерпели модернизацию.



Rolls-Royce Ghost



Skoda

Изначально в Женеве планировалась премьера Skoda Fabia, но ее перенесли. Вместо этого был представлен элегантный концепт-кар VisionC. Он намекает, что вскоре на базе модели Octavia появится серийное четырехдверное купе. Автомобиль привлекает изящной аркообразной крышей, высокой плечевой линией и длинным капотом. Знакомая широкая решетка радиатора Skoda сочетается с оригинальными треугольными светодиодными фарами. В крышку багажника интегрирован небольшой спойлер, а "плечи" автомобиля подчеркнуты Г-образными фонарями. Салон декорирован черной и белой кожей. Показания приборов выведены на монитор, еще один дисплей установлен на центральной панели. Спортивные кресла разделены высоким трансмиссионным тоннелем. Skoda VisionC оснащен 1,4-литровым 110-сильным турбомотором, работающим на бензине или газе.

Серийный же Skoda Octavia обзавелся вседорожным вариантом Scout. Универсал получил защитные пластиковые накладки на бамперах, колесных арках и порогах, а его клиренс вырос до 187 мм. Octavia Scout также отличается особой кожаной отделкой салона и новым трехспицевым рулевым колесом. Поначалу на выбор предложат три двигателя с турбонаддувом: 1,8-литровый бензиновый мощностью 180 л. с. и турбодизели объемом 1,6 л (105 л. с.) и 2,0 л (150 л. с.). Все версии – полноприводные. Начальная стоимость Skoda Octavia Scout – 28 тыс. евро.



Skoda Octavia Scout



Skoda VisionC



Skoda VisionC



SsangYong

SsangYong XLV предваряет появление нового вседорожника. Концепт-кар привлекает мускулистым дизайном с раздутыми крыльями, высокой оконной линией и массивными бамперами. Узкая решетка радиатора сочетается с продолговатыми светодиодными фарами. Двери выполнены распашными, а центральные стойки крыши отсутствуют. Крыша вседорожника выполнена прозрачной. Салон декорирован черной, белой и синей кожей. Приборной панелью служит дисплей, а клавиши на наклоненной центральной панели заменены телефоном с сенсорным экраном, который вставляется в специальную нишу. На трех рядах кресел поместятся семь человек. Вседорожник получил технологию соблюдения полосы движения и адаптивный круиз-контроль. Турбодизель объемом 1,6 л работает в паре с электродвигателем мощностью 13 л. с.

SsangYong XLV





Subaru

Год назад был представлен концептуальный вседорожник Subaru VIZIV, а теперь подготовлен его новый вариант VIZIV-2. Автомобиль достигает 4,3 м в длину и отличается рубленым лаконичным стилем. Его передние двери поднимаются вверх, а задние открываются против движения. Широкая хромированная решетка радиатора сочетается с C-образными светодиодными фарами. Фонари соединены хромированным молдингом. В салоне приборной панелью служит дисплей, показания могут выводиться и на лобовое стекло. Передние и задние сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем. Гибридная силовая установка состоит из 1,6-литрового оппозитного турбодизеля и трех электромоторов. Два из них приводят в движение задние колеса, а один – передние.

Subaru VIZIV-2





Toyota Aygo

Toyota

На стенде Toyota демонстрировался хэтчбэк Ауго второго поколения. Компактная модель А-класса подросла в длину до 3455 мм, а ее колесная база увеличена до 2340 мм. Как и ранее, платформу Ауго делит с Citroen С1 и Peugeot 108. Дизайн Toyota получился весьма оригинальным. Особенно бросается

в глаза черная Х-образная вставка спереди. Раскосые фары сочетаются с широким воздухозаборником в бампере. Задняя дверь практически полностью выполнена прозрачной, а по бокам от нее установлены продолговатые фонари. В салоне – оригинальная комбинация приборов, прикрепленная к рулевой колонке. Внутри спидометра установ-

лен дисплей бортового компьютера. На центральной панели размещен 7-дюймовый монитор. Автомобиль стал просторнее внутри, а объем багажника вырос до 168 л. Ауго оснащен 1,0-литровым трехцилиндровым бензиновым двигателем мощностью 68 л. с. Начальная цена хэтчбэка – 11 тыс. евро.



Toyota Aygo



Toyota Aygo

Volkswagen

На стенде немецкой марки привлек внимание концепт-кар Т-Рос. Это небольшое вседорожное купе, созданное на платформе хетчбэка Golf. Оно привлекает внимание мускулистым дизайном с короткими свесами кузова и мускулистыми расширенными колесными арками. Хромированная "пасть" решетки радиатора сочетается с продолговатыми светодиодными фарами, а в бампере размещен широкий воздухозаборник. Панели крыши выполнены съемными. На бамперах, колесных арках и порогах установлены пластиковые молдинги, а днище прикрыто металлическими пластинами. Сзади ширину кузова подчеркивают прямоугольные фонари. В салоне обод рулевого колеса выполнен плоским снизу, а показания приборов выведены на дисплей. Из центральной панели выдвигается монитор навигационной системы. Под капотом Т-Рос – 2,0-литровый турбодизель мощностью 184 л. с., расходующий

в среднем 4,9 л/100 км. Также предусмотрены полный привод и трансмиссия с двумя сцеплениями.

Volkswagen Polo приехал в Швейцарию освеженным. Его измененные фары, новые решетка радиатора и капот сделали хетчбэк более похожим на старшего брата Golf. Также заменены бамперы и фонари. Салон выглядит современнее благодаря приборам в отдельных колодцах, новому рулевому колесу и улучшенным клавишам на центральной панели. В списке опций появились редкие для В-класса технологии определения усталости водителя, адаптивный круиз-контроль и мультимедийная система с 6,5-дюймовым сенсорным дисплеем. К тому же, для Polo отныне доступны бензиновые двигатели объемом 1,0 л (60 и 75 л. с.), 1,2 л (90 и 110 л. с.) и 1,4 л (150 и 191 л. с.), а также 1,4-литровые турбодизели мощностью 75, 90 и 105 л. с. Начальная версия стоит 12 500 евро.

Обновили и купе Volkswagen Scirocco.

От предшественника его можно отличить по новым продолговатым фарам и узкой решетке радиатора. В переднем бампере появились "жабры", а фонари стали светодиодными. Внутри заметно рулевое колесо от Golf GTI, а приборы теперь установлены в отдельных желобах. Сверху на центральной панели установлены дополнительные циферблаты, а клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля заменены. Двигатели стали мощнее: 1,4-литровый турбомотор теперь развивает 125 л. с., 2,0-литровые – 180, 220 и 280 л. с., а 2,0-литровый турбодизель – 150 или 184 л. с. Базовый вариант обойдется в 24 тыс. евро.

В модельном ряду Golf появилась гибридная версия GTE. Ее 1,4-литровая 148-сильная "четверка" с турбонаддувом работает в паре с 101-сильным электродвигателем. Средний расход топлива составляет 5,6 л/100 км, а на электротяге хетчбэк может проехать до 50 км.



Volkswagen Golf GTE



Volkswagen Polo



Volkswagen Polo



Volkswagen T-Roc



Volkswagen Scirocco



Volkswagen Scirocco



Volvo Estate

Volvo

У Volvo работают над вторым поколением вседорожника XC90. О том, как он будет выглядеть, нам дает понять концепт-кар Estate. Это спортивный трехдверный универсал с длинным капотом, сдвинутым назад салоном и строгими линиями кузова. Фирменная хромированная решетка радиатора сочетается с продолговатыми светодиодными фарами. Заднее стекло сверху прикрыто спойлером, а в стойках крыши размещены узкие изогнутые фонари. Салон декорирован кожей, шерстью и тиковым деревом. Приборная панель – виртуальная, а вместо переключателей на центральной консоли находится сенсорный экран. Внутри установлены четыре отдельных сиденья, разделенных трансмиссионным тоннелем. Пол в багажнике выполнен прозрачным.

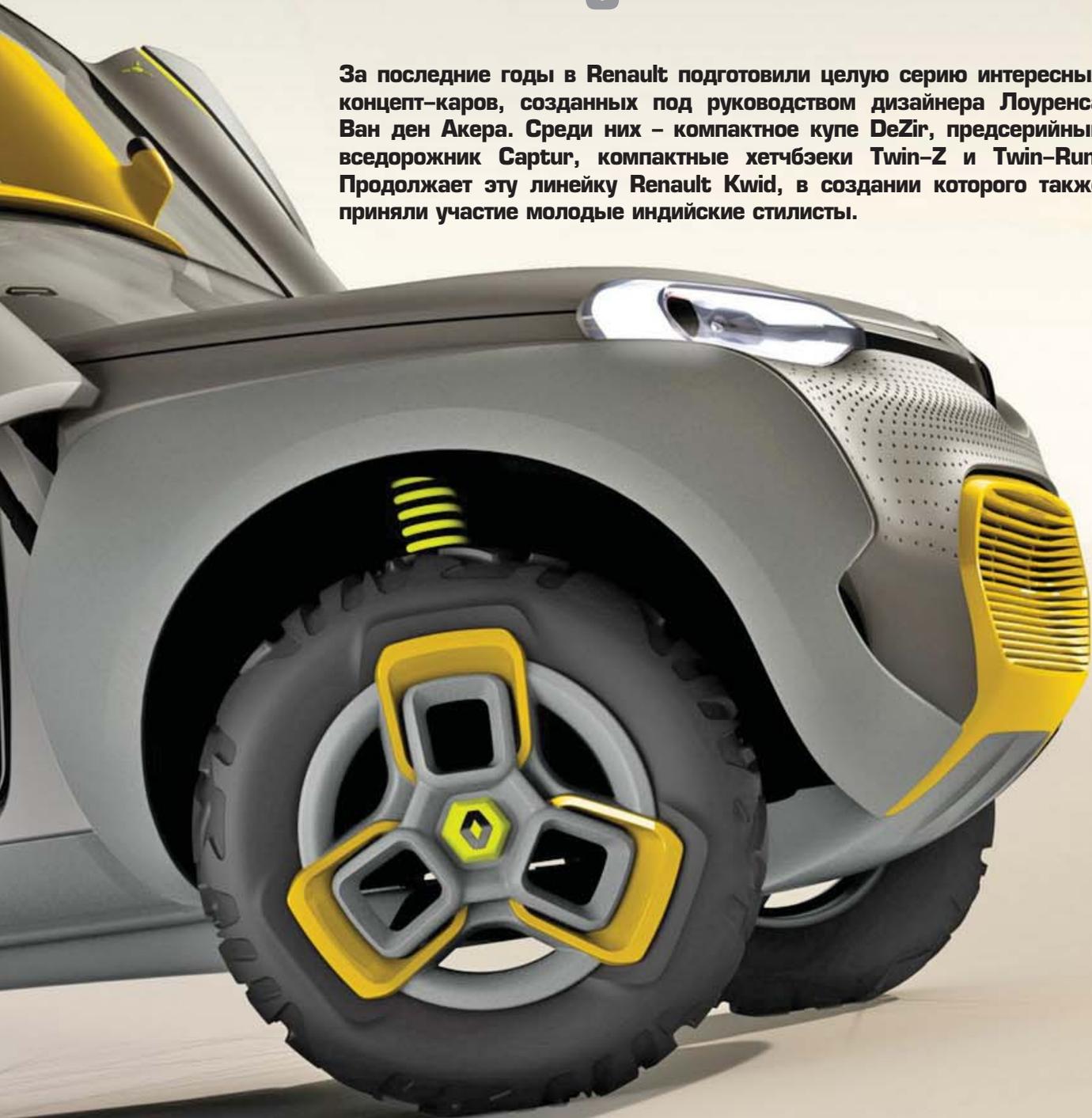


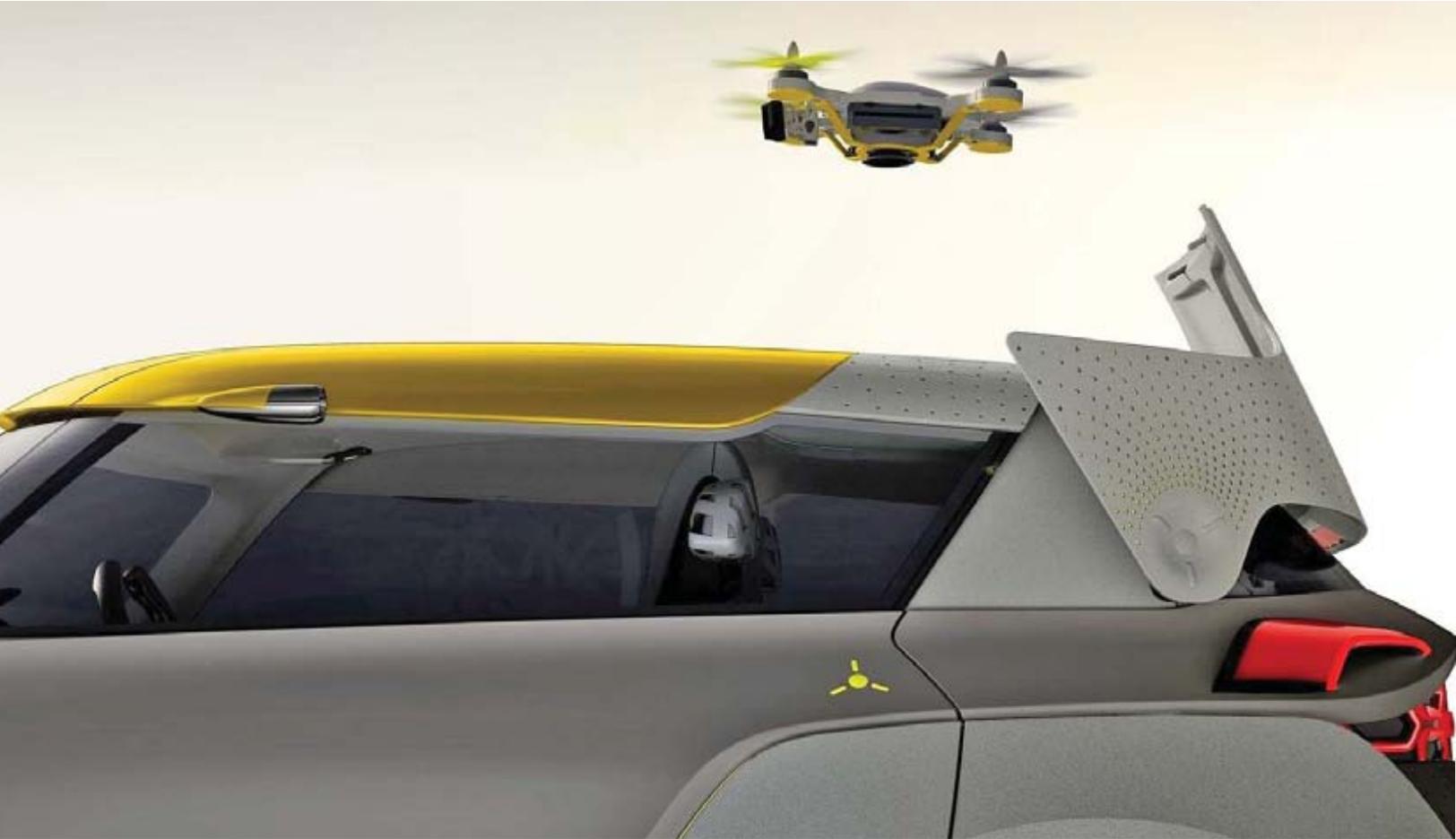


Renault Kwid:

В МОЛОДЕЖНОМ СТИЛЕ

За последние годы в Renault подготовили целую серию интересных концепт-каров, созданных под руководством дизайнера Лоуренса Ван ден Акера. Среди них – компактное купе DeZir, предсерийный вседорожник Captur, компактные хэтчбеки Twin-Z и Twin-Run. Продолжает эту линейку Renault Kwid, в создании которого также приняли участие молодые индийские стилисты.





Renault Kwid – небольшой вседорожник, рассчитанный, прежде всего, на молодежь. Его длина равна 3615 мм, ширина – 1940, а высота – 1565 мм. Он привлекает атлетичным внешним видом с короткими свесами кузова, высокой оконной линией и расширенными колесными арками. По центру узкой решетки радиатора размещен большой логотип Renault, а по бокам размещены овальные светодиодные фары. В бампере заметен широкий воздухозаборник. Он окрашен в желтый цвет, как и крыша, что контрастирует с серым окрасом остальных кузовных деталей. Двери Kwid поднимаются вверх. Зеркала заднего вида заменены камерами. Панорамное заднее стекло сверху прикрыто спойлером, а фонари сложной формы разделены

пополам. По краям бампера размещены две выхлопные трубы.

Салон декорирован особым полимерным материалом, похожим на резину. У Kwid интересная компоновка: на первом ряду установлен трехместный диван, а на втором – двухместный. Водитель сидит по центру, причем его кресло оснащено электроприводом регулировок. Рулевое колесо по форме напоминает авиационный штурвал. Показания приборов выведены на экран, также предусмотрена возможность проецирования данных на лобовое стекло. Слева от руля установлен планшет, служащий дисплеем навигационной системы. Отделка сидений напоминает сплетенное птичье гнездо. Оснащение вседорожника также включает маленький радиоуправля-

емый вертолет, предназначенный для слежения за пробками и фотографирования пейзажей. Взлетает он со специального отделения на крыше.

Под капотом автомобиля – 1,2-литровый бензиновый турбомотор мощностью 120 л. с., позаимствованный у Renault Clio. В паре с ним работает коробка переключения передач с двумя сцеплениями.

Renault Kwid представлен на автосалоне в Дели. Некоторые его черты, скорее всего, появятся на хетчбэке Twingo будущего поколения.







Volkswagen Taigun:

почти серийный

В ближайшее время модельный ряд Volkswagen пополнит компактный вседорожник, классом ниже, чем Tiguan. Скорее всего, назовут его Taigun, чтобы подчеркнуть некое "родство" со старшим братом. Полтора года назад был показан первый прототип автомобиля, а теперь увидел мир второй концепт-кар.





Перед нами – фактически серийная модель. Она построена на платформе NSF, которую использует хетчбэк А-класса Up. Taigun достигает 3859 мм в длину при ширине 1728 мм, высоте 1570 мм и колесной базе в 2470 мм. Масса автомобиля – всего 998 кг. Вседорожник привлекает граненым дизайном с малым углом наклона стоек крыши. У него короткие свесы кузова и выраженные расширенные крылья. Фирменная хромированная радиаторная решетка Volkswagen сочетается с крупными тонированными светодиодными фарами. Ручки задних дверей спрятаны в стойках крыши. Нижняя часть кузова по периметру прикрыта черными пластиковыми накладками, а днище защищено металлическими пластинами. Легкосплавные 17-дюймовые диски "обуты" в покрышки размером 205/50 R17. На крыше размещен спойлер, а рас-

ширенные "плечи" подчеркнуты прямоугольными фонарями. Пятая дверь открывается в сторону, хотя отдельно можно поднять заднее стекло. К ней крепится запасное колесо.

Во внутренней отделке преобладают ткань и пластик контрастных черного и белого цветов, также предусмотрены оранжевые вставки в цвет кузова. Часть деталей позаимствованы у хетчбэка Volkswagen up. Это, например, трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу и комбинация приборов с огромным циферблатом спидометра по центру. Сверху на центральной панели установлены указатели давления масла и наддува, температуры двигателя. Под ними – цветной дисплей мультимедийной системы, а ниже установлены оригинальные подстаканники. Водителю и переднему пассажиру предусмотрены отдельные клавиши

блока управления климат-контролем. Объем багажника – 280 л в обычном состоянии и 996 л – со сложенными задними креслами.

Под капотом Taigun – 1,0-литровый трехцилиндровый бензиновый турбомотор с непосредственным впрыском топлива. Его мощность составляет 110 л. с., а максимальный крутящий момент – 175 Н·м крутящего момента. В паре с ним работает 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач. Вседорожник способен разогнаться до 100 км/ч за 9,2 с и развивает 186 км/ч. А расход топлива составляет 4,5 л/100 км в смешанном цикле.

Концепт-кар Volkswagen Taigun представлен на автосалоне в Нью-Дели. А через год ожидается и серийный вседорожник.





Jaguar F-Type Coupe:

сочетание элегантности и скорости

В 50–60–х годах самые мощные и быстрые модели Jaguar носили обозначения в виде букв латинского алфавита. Знаменитые C–Type и D–Type неоднократно побеждали во многих известных гонках и, в частности, в Ле–Мане. А серийный Jaguar E–Type по праву считается символом своей эпохи, ведь сочетал в себе скорость, стиль и доступность. Сам Энцо Феррари назвал его самым красивым автомобилем в мире. Затем развитие двухдверных Jaguar пошло в несколько другом направлении: последующие модели XJS и XK8 стали более ориентированными на комфорт и роскошь. Однако теперь у E–Type появился достойный преемник. Поскольку в латинском алфавите за буквой "E" следует "F", то его нарекли F–Type. Первым дебютировал кабриолет, а теперь к нему присоединилось и купе.





Во внешнем виде F-Type Coupe сочетаются грациозность и агрессия. Это стремительный автомобиль с длинным капотом, короткими свесами кузова и сдвинутым назад салоном. У него аркообразная форма крыши и высокая оконная линия. Широкая "пасть" радиаторной решетки обрамлена хромом. Продолговатые ксеноновые фары растянуты на крылья, а суровым "взгляд" делают изогнутые светодиодные лампы дневного света. На капоте и в боковинах можно заметить "жабры", призванные отводить тепло из моторного отсека. Дверные ручки утоплены и выдвигаются при нажатии на них пальцем. У задних стоек большой угол наклона и растянуты

они фактически до самой "кормы". Она, кстати, слегка заострена, как у Jaguar E-Type а широкие "плечи" подчеркнуты узкими фонарями. На скорости 100 км/ч приподнимается небольшой спойлер. Самую мощную модификацию F-Type R Coupe можно узнать по аэродинамическому обвесу, увеличенному диффузору, четырем наконечникам выхлопных труб и 20-дюймовым легкосплавным дискам вместо стандартных 18-дюймовых.

Автомобиль создан на укороченной платформе модели XK8. При длине в 4470 мм и колесной базе в 2622 мм это самый компактный современный Jaguar. Вместе с тем F-Type очень широкий (1923 мм) и

низкий (1309 мм), поэтому кажется распластанным по дороге. Все кузовные панели выполнены из алюминиевых сплавов, а масса составляет 1577 кг в начальном исполнении. Жесткость кузова купе на 80% выше, чем у кабриолет.

Салон автомобиля декорирован двухцветной кожей и полированным алюминием. Опциональная панорамная крыша делает его светлее. Трехспицевое рулевое колесо декорировано алькантарой, а в версии R Coupe его обод выполнен плоским снизу. Интересно, что подрулевые переключатели трансмиссии окрашены в ярко-оранжевый цвет так же, как и кнопка запуска двигателя. Прямоугольные дефлекторы вентиляции



ной системы прикрыты специальными крышками, поднимающимися при включении зажигания. Циферблаты приборов установлены в двух отдельных колодцах, причем у тахометра шрифт шкалы значительно крупнее, чем у спидометра. Между ними – цветной экран бортового компьютера. Нежно-синяя подсветка осуществляется с помощью светодиодов.

Водитель и пассажир разделены наклоненной центральной консолью, что делает салон похожим на кокпит гоночного автомобиля. Сверху на ней размещен сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиши блока аудиосистемы напоминают авиационные тумблеры. Ниже заметны три круглых переключателя: вращение их изменяет настройки климат-контроля, а при нажатии на

них активируется подогрев сидений.

Сиденья в F-Type Coupe установлены весьма низко. Они не только хорошо удерживают спину, но и очень комфортабельные. Регулировки осуществляются с помощью электропривода. В R Coupe предусмотрены спортивные ковшеобразные кресла с интегрированными подголовниками, обеспечивающие лучшую боковую поддержку. В купе места над головой несколько больше, чем в кабриолете, что положительно оценят люди ростом свыше 185 см. К тому же, у него и багажник побольше – 407 л.

В базовом оснащении предусмотрены система доступа без ключа, электропакет, двухзонный климат-контроль, и 380-ваттная аудиосистема с CD-проигрывателем. Также установлены 6 подушек безопаснос-

ти и система стабилизации. Среди дополнительного оборудования – подогрев сидений, лобового стекла и обода руля, датчики освещения и дождя, парктроник, круиз-контроль, система слежения за "слепыми" зонами.

Все три доступных двигателя – бензиновые, с непосредственным впрыском топлива и механическим нагнетателем, а также дополнены технологией глушения при остановках. "Шестерка" объемом 3,0 л предложена в вариантах – на 340 и 380 л. с. Он отличается тишиной и плавностью работы. При этом у V6 резвый нрав и он быстро раскручивается до предельных 7000 об/мин. У более мощной версии пиковые 460 Н•м крутящего момента достигаются при 3500 об/мин, что обеспечивает неплохую тягу в среднем диапазоне



оборотов. Купе разгоняется до 100 км/ч за 4,9 с и развивает 275 км/ч. При резком старте с пробуксовкой колес борется система Launch control. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия демонстрирует плавность работы и быстроту реакций. Вместе с тем автомобиль на удивление экономичный – 12,6 л/100 км в городском цикле и 7,0 л/100 км в загородном.

У F-Type R Coupe под капотом – 5,0-литровый V8, развивающий 550 л. с. при 6500 об/мин. Компрессор делает его очень тяговитым на "низах", ведь уже с 3500 об/мин в распоряжении внушительные 680 Н·м. Мотор мгновенно отзывается на малейшее нажатие педали акселератора. Автомобиль достигает 100 км/ч за 4,2 с под сопровождением сочного рыка "восьмерки". Особенно громким он становится на высоких оборотах, когда в выхлопной системе открывается пере-

пускной клапан. Купе легко осуществляет обгон на трассе, ведь двигатель эластичен, а под рукой всегда запас мощности. Максимальная скорость ограничена на отметке в 300 км/ч. Хотя V8 нельзя назвать экономичным: 15,9 л/100 км в городе и 8,3 л/100 км – на трассе.

Купе отлично проявляет себя и на извилистых дорогах. Широкая колея и идеально распределение веса по осям (50:50) обеспечивают отличную управляемость. В 380-сильной версии предусмотрен механический самоблокирующийся задний дифференциал, а в 550-сильной – электронный. Оба они позволяют добиться нейтральной поворачиваемости. Сорвать заднюю ось в занос можно разве что с отключенной системой стабилизации. Рулевое управление очень острое и точное, а его информативность на высоте благодаря отличному настроенному гидроусилителю. Крены кузова в

виражах очень небольшие, но подвеска на удивление не такая уж и жесткая. Комфорт езды по-настоящему страдает только в версии R Coupe с более жесткими пружинами и 20-дюймовыми дисками. Стандартные стальные тормоза обеспечивают купе необходимое замедление, но еще более эффективными являются опционные карбоново-керамические тормоза. Кроме того, предусмотрена система изменения настроек шасси Dynamic Drive. В спортивном режиме педаль акселератора более чувствительная, а адаптивные амортизаторы – жестче. Руль наполняется тяжестью, а переключения передач происходят при более высоких оборотах.

Jaguar F-Type Coupe уже поступил в продажу. Интересно, что модификация с жесткой крышей дешевле кабриолета. Цены начинаются с отметки в 67 000 евро, а R Coupe стоит 103 700 евро.







Технические характеристики Jaguar F-Type Coupe			
Тип кузова	купе		
Количество дверей/мест, шт.	2/2		
Снаряженная масса, кг	1577	1594	1650
Длина/ширина/высота, мм	4470/1923/1309		
Колесная база, мм	2622		
Колея передняя/задняя, мм	1597/1649		
Клиренс (дорожный просвет), мм	100		
Объем багажника мин/макс, л	407		
Диаметр разворота, м	10,9		
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	2995		4999
Тип	Бензиновый, с механическим нагнетателем		
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	V6		V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4		32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	340 при 6500	380 при 6500	550 при 6500
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	450 при 3500–5000	460 при 3500–5000	680 при 3500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/72		
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, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые		
Количество подушек безопасности, шт.	6		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, DSC		
Размер шин	245/45 R18 спереди, 275/40 R18 сзади	245/40 R19 спереди, 275/35 R19 сзади	255/35 R20 спереди, 295/30 R20 сзади
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,3	4,9	4,2
Максимальная скорость, км/ч	260	275	300
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	12,4	12,6	15,9
– загородный цикл	6,8	7,0	8,3
– смешанный цикл	9,0	9,1	11,1
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	67 000 – 103 700		
Первое техобслуживание, км	20 000		
Периодичность техобслуживания, км	20 000		

McLaren P1:

разрушает стереотипы

Компания McLaren прославилась, прежде всего, своими гоночными болидами. На их счету – 12 чемпионских титулов в "Формуле-1" и множество других громких побед. Впрочем, были в истории марки и известные дорожные модели. Одна из них – знаменитый McLaren F1 1994 года, достигший 386 км/ч и удерживавший титул самого быстрого серийного автомобиля в мире на протяжении 12 лет. Теперь у F1 появился достойный преемник – новый McLaren P1, являющийся воплощением всех новейших технологий "Формулы-1".





Своим силуэтом с заостренных "носом" и сдвинутым вперед салоном McLaren P1 очень напоминает своего предшественника F1. Он широкий и низкий, а потому кажется распластанным по земле. Дизайн продиктован, прежде всего, функциональными соображениями. Воздухозаборники в бампере, боковинах и на крыше призваны охлаждать двигатель и тормоза. Поднимающиеся вверх двери облегчают посадку и высадку. Плавные обводы и элегантные изгибы – результат активных испытаний в аэродинамической трубе. Каплевидные фары и узкие фонари – полностью светодиодные. По периметру кузова размещен аэродинамический обвес. В переднем бампере установлены активные закрылки, а в заднем – диффузор. Предусмотрена и технология граунд-эффекта – рельефное днище, благодаря которому купе по сути

"присасывается" к дороге. Еще одна особенность P1 – выдвигаемое антикрыло, служащее еще и аэротормозом. Кроме того, оно дополнено технологией "Формулы-1" DRS. На прямых в нем можно открыть щель, что дает возможность увеличить скорость.

Результат работы инженеров – невероятные 600 кг прижимной силы при 257 км/ч. Коэффициент лобового сопротивления при этом – 0,34. В основе автомобиля лежит карбоновый монокок, из углеволокна выполнены и все кузовные панели, поэтому масса 4,5-метрового P1 составляет 1395 кг.

Во внутренней отделке сочетаются кожа, карбон и алькантара. В целях снижения веса от шумоизоляции фактически отказались, а коврики в салоне доступны в качестве опции. Вентиляционные дефлекторы по форме напоминают турбины. Внутри светло благо-

даря прозрачной крыши. Обод небольшого трехспицевого рулевого колеса выполнен плоским снизу. Показания приборов выведены три цветных дисплея, причем в различных режимах их конфигурация изменяется. Они могут демонстрировать не только данные спидометра и тахометра, но и индикатор работы гибридного привода.

На наклоненной центральной панели установлен еще один монитор. Он сенсорный и отвечает за меню мультимедийной системы. Клавиш здесь немного, а потому разобраться с ними нетрудно. Все сделано, чтобы поменьше отвлекать водителя от дороги.

Ковшеобразные сиденья с интегрированными подголовниками цепкие, как тиски, и отлично удерживают спину. Горизонтальная регулировка осуществляется вручную, а изменить угол наклона спинок можно только в режиме Race (это

сделано намерено, чтобы водитель и пассажир смогли поместиться в салоне в шлемах). Кресла изготавливают индивидуально, с учетом роста и комплекции покупателя. Посадка в P1 низкая, но тоненькие стойки крыши обеспечивают на удивление хорошую обзорность.

Купе получилось довольно практичным. В салоне предусмотрены карманы для мелкой поклажи и три подстаканника. Есть даже небольшой 120-литровый багажник. Оснащение включает систему доступа без ключа, электростеклоподъемники, климат-контроль, аудиосистему, 6 подушек безопасности

и навигационную систему.

У McLaren – сложная гибридная силовая установка. За спинками сидений установлен 3,8-литровый бензиновый V8 с двойным турбонаддувом, знакомый по младшему брату MP4-12C. Но после доработки он развивает 737 л. с. при 7500 об/мин. Двигатель очень отзывчив, отличается резвым характером и довольно тяговит в среднем диапазоне оборотов. Пик крутящего момента в 720 Н·м достигается при 4000 об/мин. Вспомогательный электромотор выдает 179 л. с. Его можно активировать кратковременно нажатием кнопки, а в режиме Race он работает постоянно.

Благодаря ему суммарная мощность составляет 916 л. с., а пиковый крутящий момент составляет приличные 900 Н·м. Но пробуксовки колес при резком старте нет – с ней борется технология Launch control. Разгон до 100 км/ч занимает 2,8 с, до 200 км/ч – 6,8 с, а всего за 16,5 с автомобиль достигает 300 км/ч. Максимальная скорость ограничена на отметке в 350 км/ч. Сочно звучит и звук выхлопной системы, выполненной из сплава никеля и хрома.

Передачи в 7-ступенчатой трансмиссии с двумя сцеплениями переключаются очень быстро. P1 очень послушен и отличается от-





точной управляемостью. Его руль точный, информативный и острый – всего 2,2 оборота от упора до упора. Специальные покрышки Pirelli размером 245/35 ZR19 спереди и 315/30 ZR20 сзади обеспечивают отличное сцепление с дорогой. Поворачиваемость близка к нейтральной благодаря электронному заднему дифференциалу. В режиме Race купе становится более экстремальным, ведь его адаптивные амортизаторы становятся очень жесткими, а антикрыло приподнимается в наивысшую позицию. Результат – факти-

ческое отсутствие кренов кузова в поворотах и отличное поведение на извилистых дорогах. Карбоново-керамические тормозные диски диаметром 390 мм спереди и 380 мм сзади обеспечивают молниеносное замедление и не теряют эффективности при частом использовании.

В то же время, в экономичном режиме E-mode автомобиль преобразуется и усмиряет свой пыл. Его подвеска становится мягче, а руль – легче. Первую скрипку здесь играет электромотор. Заряда аккумуляторов хватает, чтобы

проехать 10 км со скоростью 160 км/ч. Далее подключается V8, но он выполняет только роль генератора – вырабатывает электричество. В этом случае расход топлива составляет 8,3 л/100 км в смешанном цикле.

McLaren P1 – революционное спорткупе, разрушитель стереотипов. Он показывает, что отличные динамика и управляемость могут сочетаться с экономичностью. Всего выпускают лишь 375 таких автомобилей по цене в миллион евро и уже все они раскуплены.



Технические характеристики McLaren P1	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1395
Длина/ширина/высота, мм	4588/1946/1188
Колесная база, мм	2670
Колея передняя/задняя, мм	1658/1604
Клиренс (дорожный просвет), мм	110
Объем багажника, л	120
Диаметр разворота, м	-
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	3799
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	в базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	737 при 7500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	720 при 4000
Тип вспомогательного двигателя	электрический
Макс. мощность, л. с.	179
Макс. крутящий момент, Н·м	260
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/72
Трансмиссия	
Тип привода	Задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
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, Brake Assist, ESP, Traction control
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	245/35 ZR19 спереди, 315/30 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,8
Максимальная скорость, км/ч	350
Расход топлива, л/100 км	
– смешанный цикл	8,3
Стоимость автомобиля в Европе, евро	1 000 000
Первое техобслуживание, км	10 000
Периодичность техобслуживания, км	10 000



Porsche Macan:

вседорожник с "огоньком"

Когда первый Porsche Cayenne увидел мир в 2002 году, мало кто верил в его успех. Многие считали вседорожник недостаточно "чистокровным". Однако, он очень хорошо себя проявил и со временем стал самым массовым Porsche за всю историю марки: и количество выпущенных Cayenne исчисляется сотнями тысяч. Это подтолкнуло руководство компании к созданию более компактной вседорожной модели – Porsche Macan. В переводе с индонезийского его название означает "тигр".

Помощь в создании Macan пришла от партнера по концерну Volkswagen – Audi, предоставивших платформу вседорожника Q5. Macan на 164 мм короче Cayenne (4681 мм), а его колесная база меньше на 88 мм – 2807 мм. При этом автомобиль очень широкий (1923 мм) и не слишком высокий – 1624 мм. Все кузовные панели выполнены из алюминиевых сплавов, хотя все равно он весьма тяжелый – 1865 кг в начальном исполнении.

С виду Porsche Macan напоминает уменьшенный в размерах Cayenne.

В дизайне преобладают скругленные мускулистые формы. В знакомом стиле выполнено "лицо" Porsche: каплевидные фары сочетаются с широкой радиаторной решеткой. Атлетичности профилю прибавляют короткие свесы кузова и аркообразная форма крыши. Капот профилирован, а колесные арки раздуты. Базовая версия получила 18-дюймовые легкосплавные диски, Macan Turbo – 19-дюймовые, а за доплату доступны колеса диаметром 21 дюйм. У задних стоек – довольно большой угол наклона, а

верхняя кромка пятой двери украшена спойлером. Расширенные "плечи" вседорожника подчеркнуты узкими светодиодными фонарями. Из диффузора в заднем бампере выглядывают четыре хромированных наконечника выхлопных труб.





Уже в базовой версии салон декорирован кожей, алькантарой и полированным алюминием, а в качестве опции предложены карбоновые вставки. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Небольшое трехспицевое рулевое колесо с наплывами в районе хвата рук напоминает таковое в эксклюзивном Porsche 918. Циферблаты приборов помещены в отдельных колодцах, причем центральное место традиционно занимает тахометр с индикатором переключения передачи внутри. Слева находится спидометр, а справа – цветной дисплей бортового компьютера.

Центральная панель наклонена, а в модификациях с опционным пакетом Sports Chrono сверху на ней размещен хронометр со счетчиком кругов, пройденных по гоночному треку. Под ним – 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Как в Porsche 911 и Cayenne, клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь достаточно много

и они очень мелкие. Поэтому привыкание к ним займет некоторое время.

Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, а посадка в Macan низкая, по меркам вседорожника. Передние сиденья уже в базовой версии получили электропривод регулировок и подогрев, а за доплату доступна и вентиляция. Они комфортабельные и неплохо удерживают спину, а разделяет их высокий трансмиссионный тоннель с широким подлокотником. В Macan Turbo предусмотрены спортивные кресла с улучшенной боковой поддержкой.

На втором ряду весьма неплохое пространство для ног, а вот место над головой несколько ограничено из-за характерной формы крыши. Ширина салона позволяет без труда разместиться сзади троим взрослым. Объем багажника составляет 500 л в обычном состоянии и 1500 л – со сложенными задними сиденьями, а пятая дверь оснащена электроприводом.

Начальное оснащение Porsche Macan включает электропакет,

двухзонный климат-контроль, парктроник, камеру заднего вида, датчики освещения и дождя, магнитолу с 11 динамиками. Также обязательными являются 6 подушек безопасности, система стабилизации PSM и система контроля давления в шинах. В версии Turbo добавлены биксеноновые фары, 545-ваттная аудиосистема с жестким диском на 40 Гб, и навигационная система. В списке опций есть панорамная крыша, аудиосистема мощностью 1000 Вт, трехзонный климат-контроль, подогрев задних сидений, адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления, технологии распознавания дорожных знаков, соблюдения полосы движения и слежения за "слепыми" зонами.

Все предложенные двигатели оснащены турбонаддувом, непосредственным впрыском топлива и технологией глушения при остановках Start Stop. Под капотом Macan S – 3,0-литровый V6 мощностью 340 л. с., позволяющий разогнаться до 100 км/ч за 5,4 с

и развивать 254 км/ч. Впрочем, лучше проявляет себя Macan Turbo с 3,6-литровой 400-сильной "шестеркой". Приличные 550 Н·м крутящего момента в распоряжении всего с 1350 об/мин, поэтому тяги более, чем достаточно. Вместе с тем, мотор легко раскручивается и до 6700 об/мин. Радует слух и насыщенный звук выхлопа. При резком старте с пробуксовкой борется технология Launch control. Она помогает разогнаться до 100 км/ч за 4,6 с и до 160 км/ч – за 10,9 с. Максимальная скорость составляет 266 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 11,8 л/100 км, а в загородном – 7,8 л/100 км.

Трубодизель объемом 3,0 л развивает 258 л. с., но главное его преимущество – внушительный крутящий момент в 580 Н·м, доступный в диапазоне 1750-2500 об/мин. Это делает двигатель очень эластичным и тяговитым. Вместе с тем он работает на удивление тихо и плавно. Разгон до 100 км/ч занимает 6,3 с, а предел вседорожника – 230 км/ч. Козырь этой версии – экономичность: 6,9 л/100 км в городе и 5,9 л/100 км – на трассе. Позже линейку расширят 2,0-литровые бензиновый и дизельный моторы.

Все Macan получили 7-ступенчатую трансмиссию с двумя сцеплениями

PDK, отличающуюся молниеносными переключениями. Также предусмотрен постоянный полный привод, но в целях улучшения управляемости у него заднеприводной уклон.

У автомобиля приличный дорожный просвет: 205 мм в обычной версии и 180-230 мм – с опциональной пневмоподвеской. А на крутом спуске помогает система Porsche Hill Control.

Вседорожник демонстрирует отличное управление, по меркам своего класса. Его рулевое управление точное, весьма информативное и острое – 2,6 оборота от упора до упора.

Автомобиль послушен и уверенно чувствует себя на извилистых дорогах.





Конечно, подвеска весьма упругая, но зато Macan на удивление мало кренится в поворотах. Комфорт езды улучшает пневматическая подвеска. В модификации Turbo предусмотрены адаптивные амортизаторы, а также установлен электронный задний дифференциал повышенного трения, борющийся с недостаточной поворачиваемостью. Стандартные стальные тормоза обеспечивают хорошее замедление, а за доплату предложены более эффективные карбоново-керамические диски. У вседорожника также неплохая шумоизоляция: при 110 км/ч шумы ветра и шин не дают о себе знать.

Porsche Macan уже начали продавать в Европе. Стоимость 3,0-литровых бензинового и дизельного вариантов одинаковая – 58 тыс. евро. Macan Turbo несколько дороже – 80 тыс. евро. За 2014 год планируют выпустить около 50 тыс. этих вседорожников.

Технические характеристики Subaru WRX	
Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Снаряженная масса, кг	1480
Длина/ширина/высота, мм	4595/1795/1475
Колесная база, мм	2650
Колея передняя/задняя, мм	1530/1540
Клиренс (дорожный просвет), мм	140
Объем багажника, л	460
Диаметр разворота, м	10,4
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1998
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	оппозитно 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	268 при 5600
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	350 при 2000–5200
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/60
Трансмиссия	
Тип привода	постоянный полный
Коробка передач	6-ст. механическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VDC, Traction control
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	235/45 R17
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,4
Максимальная скорость, км/ч	235
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	11,2
– загородный цикл	8,4
– смешанный цикл	9,8
Стоимость автомобиля в США, дол.	28 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000



Volkswagen Golf R:

Volkswagen Golf стоит у истоков создания сегмента заряженных хетчбэков С-класса. Оно и неудивительно, ведь еще с 1976 года в линейке присутствует **Golf GTI**. Эта модель пережила уже семь поколений. С 2002 года у **GTI** появился старший брат – более мощный и быстрый **Volkswagen Golf R**. Теперь начинается производство полностью новой модели, созданной на основе **Golf VII**.

**МОЩЬ ПО
РАЗУМНОЙ ЦЕНЕ**

Издали Volkswagen Golf R трудно отличить не то что от GTI, но и от стандартного хэтчбэка. Он сохраняет характерный сдержанный стиль Golf. Во внешнем виде преобладают строгие прямые линии. Боковины слегка профилированы, а у задних стоек крыши малый угол наклона. Узкая решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами. Впрочем, некоторые элементы все же позволяют выделить Golf R. В частности, автомобиль получил новый передний бампер с увеличенным воздухозаборником. Также заметны U-образные светодиодные фары дневного света. На порогах размещены аэродинамические накладки. Спойлер на крыше увеличен в размерах, а в заднем бампере появился диффузор, из которого выглядывают четыре выхлопных тру-

бы. Фонари хэтчбэка тонированы.

Golf VII построен на новой платформе Volkswagen MQB, что сделало его легче. Это в полной мере касается и Golf R, который "сбросил" 45 кг по сравнению с предшественником и теперь весит 1476 кг. Это при том, что хэтчбэк подрос на 60 мм в длину – до 4276 мм. Кстати, теперь он доступен не только в трехдверном, но и в пятидверном исполнении. Стандартное оснащение включает 18-дюймовые колесные диски, а 19-дюймовые доступны за доплату. Ради понижения центра тяжести дорожный просвет уменьшен на 20 мм.

Лаконичные формы преобладают и в салоне автомобиля. Во внутренней отделке сочетаются кожа и алькантара, также присутствуют серебристые вставки "под алюминий" и черные

лакированные поверхности. На педалях появились металлические накладки. Установлено новое трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу. Заменены и циферблаты приборов, а их стрелки теперь синие. Внутри спидометра размещен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру – цветной экран бортового компьютера.

Центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиши блоков аудиосистемы и кли-





мат-контроля рационально упорядочены и привыкание к ним не займет много времени. А рычаг трансмиссии не только новый, но и расположен несколько ниже.

Водителю и пассажиру предназначены спортивные сиденья с улучшенной боковой поддержкой. Но нужно учитывать, что они достаточно упругие. Зато диапазон регулировок широкий. Спинки украшены вышитыми буквами "R". Подогрев и электропривод регулировок значатся в списке опций. Вместо традиционного "ручника" на центральном тоннеле установлен небольшой рычажок электронного стояночного тормоза. А освобожденное место занимает широкий подлокотник с боксом внутри.

Golf R сохраняет практичность обычного хэтчбэка С-класса. На в

тором ряду достаточно места для ног и над головой для людей ростом 180 см. Хотя диван все же больше подойдет для двоих пассажиров, чем для троих. Доступ назад несложный. Да и объем багажника неплохой – 380 л в обычном состоянии и 1270 л – если сложить задние кресла.

Как флагман модельного ряда Golf, автомобиль оснащен богаче. Предусмотрены электростеклоподъемники, электропривод и обогрев зеркал заднего вида, отдельный климат-контроль, навигационная система с жестким диском на 64 Гб, парктроник, датчики освещения и дождя, адаптивный круиз-контроль с технологией автоматического замедления. Также предусмотрены 7 подушек безопасности, система стабилизации и технология Multi-collision brake system, автомати-

чески применяющая торможение после столкновения, чтобы нейтрализовать кинетическую энергию. Среди дополнительного оборудования – камера заднего вида, беспроводной Интернет, парковочный автопилот. Кроме того, доступны системы управления ближним и дальним светом фар, определения усталости водителя, слежения за "слепыми" зонами, соблюдения полосы движения.

Как и GTI, Golf R оснащен 2,0-литровой бензиновой "четверкой" с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. Ей заменили клапаны и поршни, установили новую турбину и головку блока цилиндров. Результат – прибавка в 70 л. с. теперь мощность составляет 300 л. с. при 5500 об/мин. Двигатель очень тяговит и эластичен, ведь приличные

380 Н·м крутящего момента доступны уже с 1800 об/мин и в распоряжении вплоть до 5500 об/мин. При этом мотор очень быстро набирает обороты и легко достигает своего предела в 6800 об/мин. Под рукой всегда остается запас мощности. С 6-ступенчатой механической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 5,1 с, а с 6-ступенчатым "роботом" с двумя сцеплениями DSG – 4,9 с. Максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. А звук получился сочным и приятным благодаря специальному синтезатору в выхлопной системе. Интересно, что при этом Golf R получил технологию глушения мотора при остановках и поэтому

весьма экономичный – 9,4 л/100 км в городском цикле и 5,9 л/100 км – в загородном.

"Механика" отличается точностью работы. А DSG обеспечивает молниеносные переключения и меньший расход топлива. Полный привод – залог хорошего сцепления как на сухой, так и на мокрой дороге. А с недостаточной поворачиваемостью успешно борется технология XDS+, имитирующая передний и задний дифференциалы повышенного трения. Рулевое управление перенастроено и стало острее – делает всего 2,1 оборота от упора до упора. Конечно, подвеска Golf R более жесткая, хотя благодаря этому автомобиль меньше кренится в

поворотах. Впрочем, за доплату предложены адаптивные амортизаторы с комфортным и спортивным режимами работы. Также предусмотрена технология настройки шасси, позволяющая изменять настройки двигателя, трансмиссии и ходовой. В режиме Race система стабилизации вмешивается позже, а при желании ее можно и вовсе отключить. Также установлены улучшенные тормозные диски диаметром 340 мм спереди и 310 мм сзади.

Volkswagen Golf R поступит в продажу с весны. В Европе его начальная цена составит 38 500 евро, что неплохо для столь мощного автомобиля.





Технические характеристики Volkswagen Golf R	
Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	3/5
Снаряженная/полная масса, кг	1476/1960
Длина/ширина/высота, мм	4268/1790/1436
Колесная база, мм	2637
Колея передняя/задняя, мм	1538/1516
Клиренс (дорожный просвет), мм	128
Объем багажника, л	380/1270
Диаметр разворота, м	10,9
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1984
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	300 при 5500
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	350 при 1500–4400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/55
Трансмиссия	
Тип привода	Передний
Коробка передач	6-ст. механическая, 6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, пружинная многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	225/40 R19
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,1 (4,9)*
Максимальная скорость, км/ч	250 (250)
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	9,4 (8,8)
загородный цикл	5,9 (5,9)
смешанный цикл	7,1 (6,9)
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	38 500
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000



Ferrari:

**лучшие "жеребцы"
в табуне**

С момента своего появления автомобили Ferrari были среди самых мощных и быстрых в мире, задавали моду в своем сегменте. На их счету – десятки громких гоночных побед. Впрочем, со временем даже у этих эксклюзивных "жеребцов" появилась определенная иерархия. Самые совершенные автомобили были выделены в отдельную линейку, которая в этом году празднует свое 30-летие. В свое время они считались флагманами модельного ряда, а начало им положил Ferrari 288 GTO.

Изначально в Ferrari не планировали создавать подобные сверхавтомобили. Модель 288 GTO задумывалась не столько как серийная, сколько как раллийная. На начало 80-х годов итальянская "конюшня" из Маранелло выиграла в автоспорте почти все возможные соревнования. В ее послужном списке были многочисленные чемпионские титулы в "Формуле-1", кузовных сериях и чемпионатах спортпрототипов, победы в гонках на выносливость в Ле-Мане, Себринге, Дайтоне и на Нюрбургринге. А вот в ралли успехов достичь не удалось – просто этой дисциплине в Ferrari никогда не уделяли внимание. И вот сам Энцо Феррари постановил создать автомобиль для чемпионата мира по ралли WRC.

За основу взяли уже существующее среднемоторное купе Ferrari



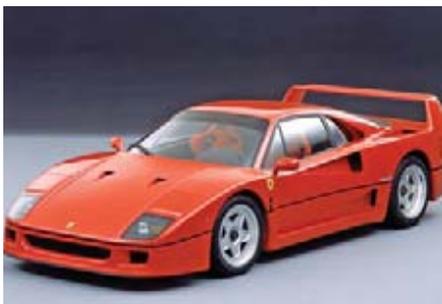
Ferrari 288 GTO 1984 года



Ferrari 288 GTO – первый серийный автомобиль, достигший 300 км/ч



Ferrari 288 GTO Evoluzione 1986 года



Ferrari F40 1987 года

308. Его оснастили новым 2,9-литровым 400-сильным V8 с двойным турбонаддувом, полностью переработали подвеску и тормоза. Масса была снижена до 1160 кг, появился и специальный аэродинамический обвес. На тестах 288 GTO неплохо проявил себя, но до раллийных трас так и не добрался. Дело в том, что в WRC произошла небольшая революция: Audi Quattro обозначил приход полноприводной техники. Ferrari с задними ведущими колесами просто не смог составить ему конкуренцию, поэтому от участия в ралли пришлось отказаться.

Впрочем, программу Ferrari 288 GTO не закрыли – модель сделали серийной. Для своего времени это был самый быстрый автомобиль в мире и первая дорожная модель, достигшая 300 км/ч. Максимальная скорость составила 305 км/ч, а разгон до 100 км/ч занимал 5 с. Конечно, такой эксклюзив не мог быть массовым: всего в 1984-1985 годах собрали 277 машин по цене в 83 тыс. долларов.

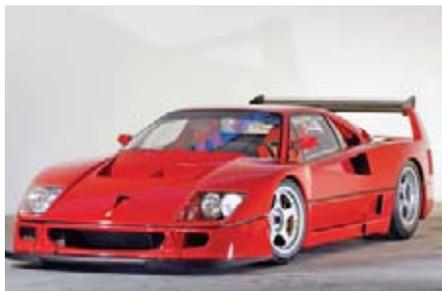
Развитие скоростных Ferrari решили продолжить. Тем более что повод появился: Энцо Феррари решил создать особую модель к 40-летию итальянской марки. Купе 288 GTO стало основой для буду-



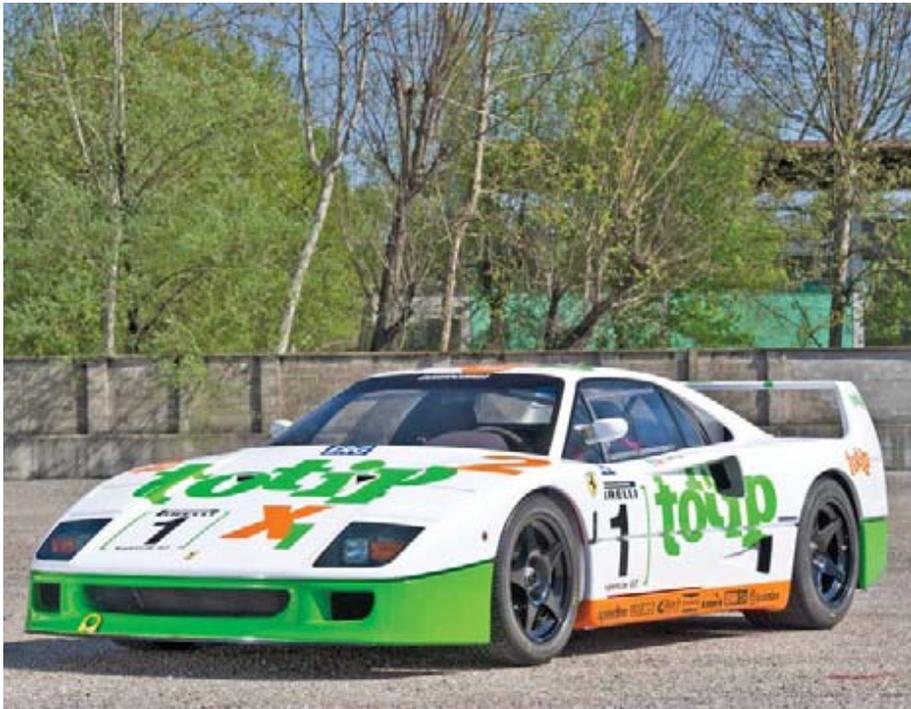
Антикрыло Ferrari F40 призвано обеспечить большую прижимную силу



В конструкции Ferrari F40 широко использованы карбон и кевлар



Ferrari F40 LM 1988 года



Ferrari F40 GT 1989 года

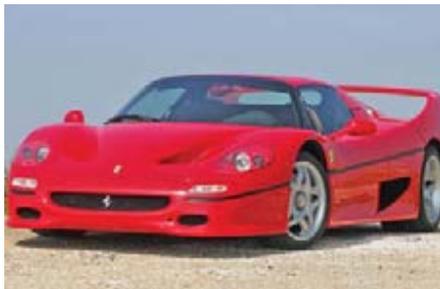
щего автомобиля. На его платформе было построено пять прототипов 288 GTO Evoluzione. Они получили аэродинамический обвес и заднее антикрыло. Поскольку мощность повысили до 650 л. с., а массу снизили до 940 кг, то максимальная скорость выросла до 362 км/ч.

Серийная модель увидела мир в 1987 году и получила название F40, что подчеркивало связь с юбилеем Ferrari. Новичок стал воплощением современных технологий. Впервые в мировой практике в конструкции дорожного автомобиля применили композитные материалы – карбон и кевлар. Ранее они встречались только в космической отрасли, авиации и "Формуле-1". Поэтому при длине в 4,4 м купе получилось легким – 1100 кг. Обтекаемый дизайн был продиктован, в первую очередь, соображениями аэродинамики. Поэтому коэффициент лобового сопротивления получился низким, а большое антикрыло обеспечивало надлежащую прижимную силу. Двигатель 288 GTO после модернизации стал развивать 478 л. с. Это позволяло разогнаться до 100 км/ч всего за 3,8 с и достигать 324 км/ч. Ferrari снова стал самой быстрой серийной моделью в мире. И самой дорогой – 415 тыс. долларов. Тем не менее, за пять лет произвели 1315 F40. Интересно, что практически все они были красными, лишь

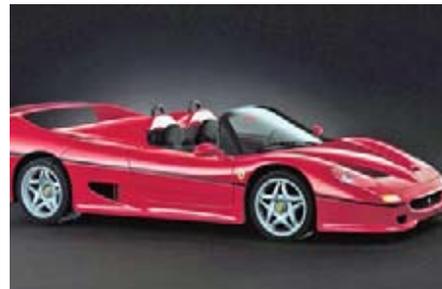
три автомобиля для султана Брунея окрасили в желтый, синий и серебристый цвета. F40 стал последним Ferrari, разработанным при участии самого Энцо Феррари. В 1988 году великий конструктор ушел из жизни.

Помимо стандартных F40 в Ferrari спроектировали несколько интересных модификаций. Так, F40 LM получил 760-сильный турбомотор, а его масса была снижена на 50 кг. Результат – 3,1 с до 100 км/ч и максимальные 367 км/ч. Таких купе существует всего 19. Для гонок создали 560-сильный F40 GT и 660-сильный F40 GTE, но особой славы в автоспорте они не ссыкали.

Наследник F40 – Ferrari F50 – подготовили к полувековому юбилею марки, но представили на два года раньше – в 1995 году. Внеш-



Ferrari F50, 1995 год



Крыша Ferrari F50 – съемная



Ferrari F50 GT 1996 года



Ferrari Enzo 2002 года



Двери Ferrari Enzo поднимались вверх



Ferrari FXX 2005 года



Ferrari FXX Evoluzione, 2008 год



Ferrari P4/5 2006 года

ний вид стал более стремительным и элегантным, хотя огромное заднее антикрыло осталось. Панели крыши выполнили съемными. Атмосферный 4,7-литровый V12 мощностью 520 л. с. спроектировали на основе двигателя болидов "Формулы-1". Разгон до 100 км/ч занимал 3,7 с, а максимальная скорость достигла 325 км/ч. F50 был выпущен ограниченной серией из 349 машин по цене в 480 тыс. долларов. Предпринимались попытки создать гоночный 720-сильный Ferrari F50 GT, но дальше прототипов дело не пошло.

Новый флагманский Ferrari дебютировал в 2002 году и был назван Enzo – в честь отца марки. В разработке автомобиля принял участие семикратный чемпион "Формулы-1" Михаэль Шумахер. Кстати, дизайн передней части с заостренным "носом" как раз выполнен в стиле болидов. Купе получило поднимающиеся вверх двери, а аэродинамику настолько проработали, что необходимую прижимную силу получили без установки антикрыла. V12 объемом 6,0 л развивал 660 л. с. и работал в паре с 6-ступенчатой роботизированной трансмиссией. Это дало возможность развивать 350 км/ч и достигать 100 км/ч за 3,4 с. Среди новшеств следует отметить адаптивные амортизаторы и карбоново-керамические тормозные диски. Enzo выпустили в количестве 399 единиц, а стоимость автомобиля составила 670 тыс. долларов.

Один из Enzo послужил основой для эксклюзивного Ferrari P4/5. По заказу американского коллекционера Джеймса Гликенхауса в ателье Pininfarina для купе разработали элегантный кузов в стиле спортпрототипов Ferrari 60-х годов.



Maserati MC12 2004 года – близкий родственник Ferrari Enzo

На основе Ferrari Enzo было создано несколько интересных моделей. Его близким собратом является Maserati MC12: по сути два автомобиля отличаются только внешне, а с технической точки зрения они очень близки. MC12, кстати, отлично проявил себя в гонках – добыл пять чемпионских титулов в чемпионате FIA GT в 2005-2010 годах.

Enzo же в соревнованиях не участвовал, но все же появились две его версии для гоночных трасс – FXX и FXX Evoluzione. Они находились в свободной продаже и стоили 1,8 млн. долларов. Но владельцы могли использовать их только на специальных автодромах, чтобы почувствовать себя гонщиками. Мощность двигателя выросла до 820 л. с. в FXX и 860 л. с. – в FXX Evoluzione. Последний вариант разогнался до 100 км/ч всего за 2,5 с, а его максимальная скорость – 390 км/ч.

Теперь эстафету принимает новый Ferrari LaFerrari. Он получил весьма прогрессивную силовую установку, состоящую из 6,3-литрового 800-сильного V12 и электромотора мощностью 163 л. с. Купе демонстрирует отличную динамику: разгоняется до 100 км/ч за 2,9 с, а его максимальная скорость превышает 350 км/ч. Все 499 машин уже раскуплены, несмотря на баснословную цену в 1,3 млн. евро. Оно и неудивительно, ведь столь мощные, быстрые и технологичные модели всегда найдут своего покупателя.



Maserati MC12 пять раз побеждал в чемпионате FIA GT



Ferrari LaFerrari 2013 года



Особенность LaFerrari – гибридная силовая установка

afp.
com.ua

Началась подписка
на второе полугодие

ПОДПИСНОЙ ИНДЕКС

40263

Размещайте объявления
через официальный сайт
еженедельника

АВТО
срочно
ПРОДАЖА

www.cosmolady.com.ua

COSMOLADY

№3 | март | 2014 |

Ж У Р Н А Л Д Л Я Ж Е Н Щ И Н

**ТЕМА
НОМЕРА
В ПОИСКАХ
СЧАСТЬЯ**

**ИНТЕРВЬЮ
ДЖЕЙМИ ФОКС
О любви и успехе
АНИ ЛОРАК
Всё только
начинается!**

**СПЕЦПРОЕКТ
8 МОМЕНТОВ
СЧАСТЬЯ**

**А ТАКЖЕ
ВЫБОР ШАРЛИЗ ТЕРОН
Путь звезды
ОЛИВЬЕ РУСТЕН
Гений Balmain
ХУЛИО ИГЛЕСИАС-МЛАДШИЙ
О женских промахах**

Юлия Кудина

**ЖИЗНЬ
HAUTE COUTURE**



ЗАПИТУЙТЕ У МІСЦЯХ
РОЗПОВСЮДЖЕННЯ ПРЕСИ