

Тест-Драйв

Апрель 2014



Porsche Cayman • David Brown Automotive Speedback
• Eagle E-Type Low Drag GT • Hyundai Sonata
• GTSCitroen DS 5LS R • BMW X4 • Alfa Romeo Giulietta
• Chrysler 200 • Hyundai Genesis • Mercedes-Benz GLA • MG

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

Прием объявлений в издания на сайтах

www.afp.com.ua

www.arendagazeta.com.ua

www.realtycomfort.kiev.ua



Читайте на сайтах распространения электронной прессы, качайте pdf-файлы.
Обогащайтесь информацией со всех источников.

Апрель 2014

«Тест-Драйв» автомобильный журнал

Над номером работали:

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

Главные редакторы

Краев Василий
Чумак Владимир

Подписной индекс: **90022**

Свидетельство о регистрации КВ 7445 от 17.06.03.

Подписано в печать 08.06.13.

Отпечатано в типографии ООО «Формула-1»

Тираж — 15 000. Цена договорная.

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

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

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

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

Отдел распространения: (067) 547-85-20

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



4

**Премьера
BMW X4:**
младший брат X6



10

**Премьера
David Brown Automotive Speedback:**
дань прошлому



14

**Премьера
Eagle E-Type Low Drag GT:**
классика на новый лад



20

**Премьера
Hyundai Sonata:**
дубль седьмой



24

**Премьера
Porsche Cayman GTS:**
получил прибавку в мощности



28

**Концепт-кар
Citroen DS 5LS R:**
элегантный "спортсмен"



32

**Дебютант
Alfa Romeo Giulietta:**
легкое обновление



38

**Дебютант
Chrysler 200:**
смена поколений



44

**Дебютант
Hyundai Genesis:**
продолжение истории



50

**Дебютант
Mercedes-Benz GLA:**
вседорожник для города



56

**Страницы истории
MG:**
взлеты и падения

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 получить 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 X4:

младший брат X6

В 2008 году в линейке BMW появилась модель X6, сочетающая в себе черты внедорожника и купе. Шесть лет спустя у нее появился младший брат – представлен новый, более компактный, BMW X4.



Если в основе BMW X6 лежит платформа X5, то X4 использует узлы и агрегаты более компактного BMW X3. При неизменной колесной базе в 2810 мм он немного длиннее донора (4671 мм), а вот высота уменьшена до 1624 мм. Коэффициент лобового сопротивления равен 0,33. Начальная версия весит 1810 кг.

С виду новичок очень напоминает своего более крупного родственника X6. У него характерный динамичный профиль с небольшими свесами кузова, аркообразной формой крыши и высокой оконной линией. Фирменная разделенная пополам решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами. Кстати, за доплату оптика может быть полностью светодиодной. Капот и боковины выполнены рельефными, а колесные арки расширены. В пятую дверь интегрирован заостренный спойлер, а расширенные "плечи" вседорожника подчеркнуты изогнутыми фонарями.

Версию с пакетом M Sport можно отличить по увеличенным воздухозаборникам в переднем бампере, аэродинамическому обвесу и уменьшенному дорожному просвету. Кроме

того, в этом случае доступны легкосплавные диски диаметром до 20 дюймов.

В салоне господствуют строгие горизонтальные линии, а многие черты знакомы по X3. Это, например, трехспицевое рулевое колесо и комбинация приборов, состоящая из четырех циферблатов. Крупные спидометр и тахометр сочетаются с меньшими указателями остатка топлива в баке и температуры двигателя. Показания могут проецироваться и на лобовое стекло. Центральная панель немного повернута к водителю, а сверху на ней установлен сенсорный дисплей мультимедийной системы. Кресла в BMW X4 установлены ниже, чем в X3. Покупатель может выбрать трехместный задний диван или два отдельных сиденья. Объем багажника составляет 500 л, но его можно увеличить до 1400 л.

Начальное оснащение включает двухзонный климат-контроль, парктроник и подогрев передних кресел. Список опций включает электропривод пятой двери, парковочный автопилот, камеры кругового обзора, системы слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения, адаптивный круиз-контроль

с функциями движения в заторах и автоматического торможения. А пакет M Sport подразумевает установку спортивных сидений.

Все доступные двигатели получили турбонаддув, непосредственный впрыск топлива и систему глушения при остановках. Можно выбрать бензиновые моторы объемом 2,0 л (184 и 245 л. с.) и 3,0 л (306 л. с.). Также предложены турбодизели объемом 2,0 л (190 л. с.) и 3,0 л (258 и 313 л. с.). Самый мощный X4 разгоняется до 100 км/ч за 5,2 с, расходуя при этом в среднем 6,1 л/100 км. Вседорожник может быть укомплектован 6-ступенчатой механической трансмиссией или 8-ступенчатым "автоматом", а полный привод является обязательным.

BMW X4 поступит в продажу летом. Начальная стоимость автомобиля составит около 45 тыс. евро.



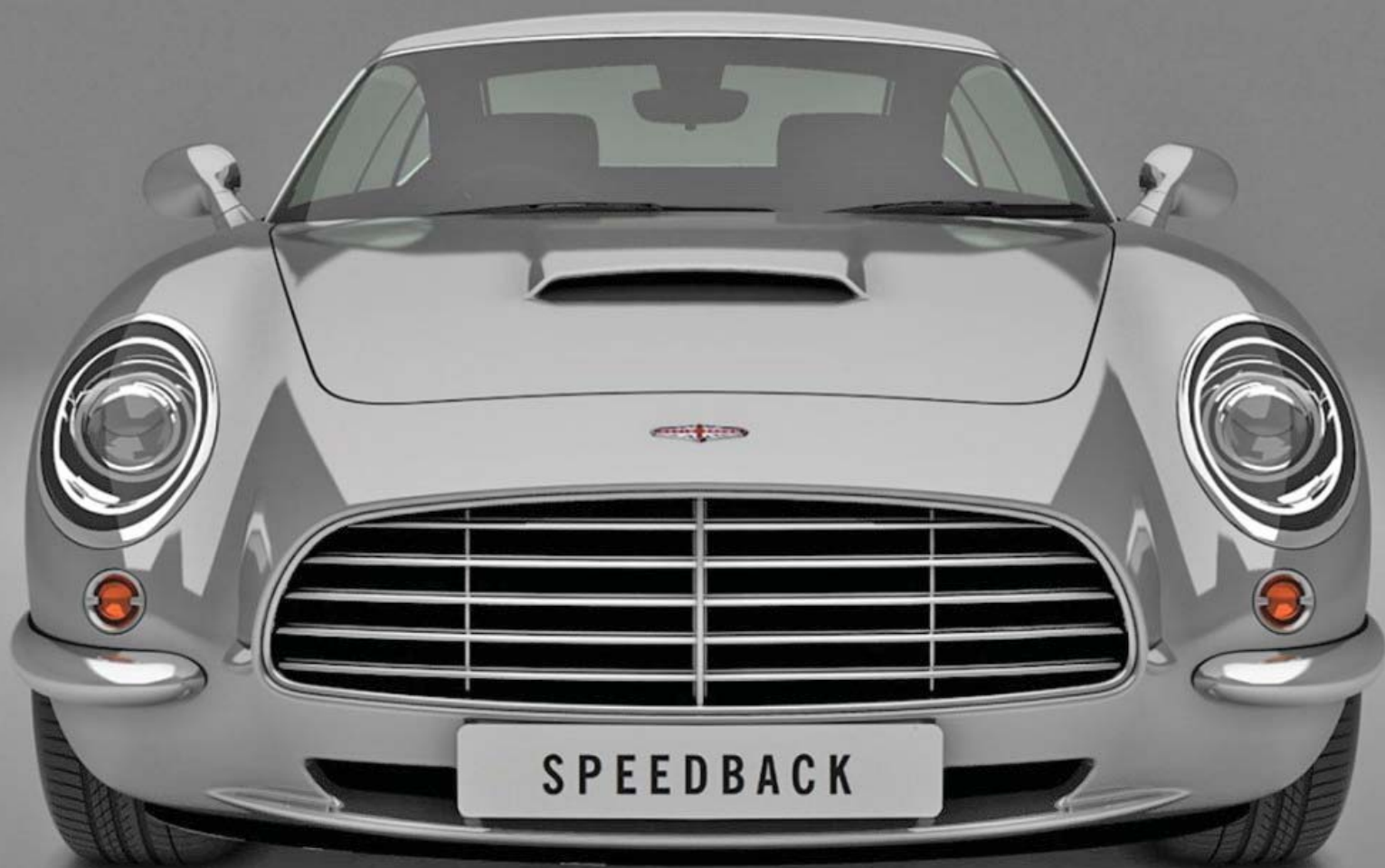






Технические характеристики BMW X4	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1935
Длина/ширина/высота, мм	4671/1880/1624
Колесная база, мм	2810
Колея передняя/задняя, мм	1534/1508
Клиренс (дорожный просвет), мм	204
Объем багажника, л	500/1400
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	2993
Тип	дизельный, 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	313 при 4400
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	630 при 1500–2500
Топливо/емкость бака, л	Дт/67
Трансмиссия	
Тип привода	постоянный, полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	245/50 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,2
Максимальная скорость, км/ч	247
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	6,6
– загородный	5,7
– смешанный цикл	6,1
Стоимость автомобиля в Европе, евро	45 000 – 70 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

David Brown Automotive Speedback: дань прошлому



Пожалуй, одним из самых ярких автомобилей 60-х годов считается Aston Martin DB5. Он не только привлекал элегантным аристократичным внешним видом, но и отличался неплохими ходовыми характеристиками. А еще DB5 прославился, как транспортное средство агента 007 Джеймса Бонда. Пленило это купе Aston Martin и британского промышленника Дэвида Брауна, который, между прочим, является полным тезкой многолетнего президента Aston Martin. Бизнесмен создал компанию David Brown Automotive и представил современное видение Aston Martin DB5 – оригинальный Speedback.



Издали David Brown Automotive Speedback действительно можно спутать с легендарным DB5. В его внешнем виде преобладают изящные плавные линии. У купе длинный капот, высокая оконная линия и большой угол наклона задних стоек крыши. В знакомом стиле выполнена передняя часть: широкая решетка радиатора сочетается с каплевидными фарами, утопленными в крылья. На капоте и в боковинах предусмотрены воздухозаборники. Спидованные колеса выполнены в духе 60-х годов. Сзади бросаются в глаза характерные "кили", в каждом из которых — по три круглых фонаря. В крышку багажника интегрирован спойлер, а четыре выхлопных трубы покрыты

хромом. Внутри прячется платформа Jaguar XKR, а все кузовные детали выполнены из алюминиевых сплавов.

В отделке салона кожа сочетается с дорогим деревом и алюминием. Центральная панель практически полностью полирована, а выполнили ее методом лазерной сварки множества слоев никеля. На ней установлен вполне современный дисплей мультимедийной системы. Спортивные передние сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем, а задние кресла рассчитаны преимущественно на детей.

Под капотом Speedback установлен 5,0-литровый V8 с механическим нагнетателем, также позаимствованный у Jaguar XKR. Его мощность состав-

ляет 510 л. с., а максимальный крутящий момент — 625 Н•м. С 6-ступенчатой автоматической коробкой переключения передач разгон до 100 км/ч занимает 4,6 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Также известно, что ходовая автомобиля больше настроена на комфорт, ведь это туристическое купе.

David Brown Automotive Speedback представят на шоу эксклюзивных автомобилей Top Marques в Монте-Карло. За первые 12 месяцев планируют выпустить 50 купе, но затем объемы производства собираются довести до 200 машин в год. Стоимость эксклюзивного Speedback составит около 250 тыс. евро.



Технические характеристики David Brown Automotive Speedback	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2+2
Колесная база, мм	2752
Двигатель	
Рабочий объем, см3	5000
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
Топливо/емкость бака	A-98/72 л
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	6-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC, Traction control
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,6
Максимальная скорость, км/ч	250
Стоимость автомобиля в Европе, евро	250 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000

Eagle E-Type Low Drag GT

классика на новый лад



Jaguar E-Type по праву считается культовой моделью. Элегантный скоростной автомобиль стал символом 60-х годов, а весьма доступная цена сделала его достаточно массовым. Всего по миру разъехалось свыше 70 тыс. E-Type. Среди их владельцев – известные знаменитости, эти Jaguar нередко снимали в кинофильмах. А Энцо Феррари назвал его самым красивым автомобилем в мире.



Сейчас Е-Туре пользуется популярностью у коллекционеров и существует довольно много фирм, специализирующихся на реставрации этих машин. Одна из них – Eagle Engineering. Но британцы пошли дальше: сначала начали заниматься модернизацией Е-Туре, а затем приступили к созданию собственных моделей в стиле знаменитого Jaguar. Последнее их творение – Eagle E-Type Low Drag GT.

Своим элегантным дизайном Low Drag GT повторяет гоночный Jaguar E-Type Lightweight Low Drag Coupe 1963 года. У него длинный капот, салон сдвинут максимально назад, а бамперы отсутствуют. Миндалевидные фары и овальная решетка радиатора роднят купе со знаменитым предком. Изящно выглядят изгибы линии крыши и крышки багажника, а "корма" слегка заужена. В классическом стиле выполнены и 16-дюймовые колесные диски, а вот

покрышки современные.

В основе автомобиля лежит легкая стальная рама, а все кузовные панели выполнены из алюминиевых сплавов. Купе весит всего 1038 кг, а по размерам оно несколько больше, чем оригинальный Jaguar.

Внутри господствует атмосфера 60-х годов. В отделке сочетаются кожа, алькантара и гофрированный алюминий, а большое трехспицевое рулевое колесо декорировано деревом. На приборной панели установлены только циферблаты спидометра и тахометра, остальные указатели вынесены на центральную консоль. Переключатели напоминают авиационные тумблеры. Впрочем, оснащение включает климат-контроль, обогрев лобового стекла и аудиосистему, а за доплату предложен усилитель руля. Спортивные ковшеобразные сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем.

Под капотом Е-Туре Low Drag GT – полностью новая рядная "шестерка" объемом 4,7 л. Разработанный специалистами Eagle двигатель развивает 345 л. с. при 4800 об/мин и работает в паре с 5-ступенчатой механической коробкой переключения передач. Легкий автомобиль разгоняется до 100 км/ч за 4,5 с и может достичь 260 км/ч. Улучшить управляемость призван дифференциал повышенного трения. Купе также получило современную подвеску на двойных поперечных рычагах и вентилируемые дисковые тормоза диаметром 315 мм спереди и 280 мм – сзади.

Eagle E-Type Low Drag GT будут изготавливать вручную и исключительно под заказ. Его стоимость немалая – 775 тыс. евро. Но с другой стороны, оригинальный гоночный Jaguar E-Type обойдется еще дороже, ведь всего выпущено лишь несколько таких машин.







Технические характеристики Eagle E-Type Low Drag GT	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1038
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	4693
Тип	бензиновый
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	345 при 4800
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	490 при 3600
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	5-ст. механическая
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
Размер шин	225/55 R16 спереди, 245/55 R16 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,5
Максимальная скорость, км/ч	260
Стоимость автомобиля в Европе, евро	775 000



Hyundai Sonata:

Hyundai Sonata представляет корейскую марку в D-классе с 1985 года. За это время было выпущено свыше 6,8 млн. этих седанов, что сделало Sonata одним из самых массовых Hyundai за всю историю марки. Теперь эстафету принимает полностью новая модель седьмого поколения.

дубль
седьмой

Автомобиль использует платформу предшественника, но ее доработали, что позволило увеличить жесткость кузова на 35%. Длина увеличена на 35 мм (до 4855 мм), а колесная база – на 10 мм (до 2805 мм). Sonata также немного шире (1865 мм) и выше – 1475 мм.

Своим силуэтом с аркообразной формой крыши новый Hyundai напоминает модель прошлого поколения. Вместе с тем он обрел черты старших братьев Grandeur Genesis. В частности, его хромированная трапециевидная решетка радиатора сочетается с раскосыми фарами, а боковины стали более профилированными. В крышку багажника интегрирован заостренный спойлер. Ширину задней части подчеркивают продолговатые светодиодные фонари.

В салоне на смену плавным формам пришли строгие прямые линии, а качество материалов отделки улучшено. Оригинально выглядит

четырёхспицевое рулевое колесо с трапециевидной ступицей. Экран бортового компьютера теперь цветной. Центральная панель отныне повернута к водителю, а в более дорогих версиях на ней установлен 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Передние сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем, на котором установлен небольшой рычажок электромеханического стояночного тормоза. Sonata стал просторнее внутри, а объем багажника вырос до 510 л. Кстати, его крышка может быть оснащена электроприводом с сенсором, то есть для открытия достаточно поднести к ней ключ и поддержать несколько секунд. Список доступных опций также пополнили адаптивный круиз-контроль с системой автоматического экстренного замедления, технологии слежения за "слепыми" зонами, автомати-

ческого управления светом фар и соблюдения полосы движения.

Двигатели знакомы по предшественнику. После модернизации начальная 2,0-литровая "четверка" развивает 168 л. с., а 2,4-литровый мотор с непосредственным впрыском топлива – 193 л. с. На выбор предложены 6-ступенчатая механическая или автоматическая трансмиссии. У седана усовершенствованы рулевое управление и амортизаторы, а в задней подвеске установлены новые рычаги. Кроме того, впервые доступна технология изменения настроек шасси Drive Mode Select.





Технические характеристики Hyundai Sonata	
Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Длина/ширина/высота, мм	4855/1865/1475
Колесная база, мм	2805
Колея передняя/задняя, мм	1614/1621
Объем багажника, л	510
Диаметр разворота, м	10,9
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	2359
Тип	бензиновый
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	193 при 6300
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	247 при 4250
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/70
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	6-ст. механическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	215/55 R17
Эксплуатационные показатели	
Стоимость тестируемого автомобиля в США, долларов	22 000 – 28 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Porsche Cayman GTS:

получил прибавку в мощность

В линейке Porsche Cayman первого поколения появилась особая заряженная модификация GTS. Она не была слишком массовой, но пользовалась спросом, поэтому в Porsche решили продолжить их развитие. Поскольку в прошлом году появился новый Cayman, то теперь пришло время и для модификаций GTS.





Купе сохраняет характерный стремительный дизайн с короткими свесами кузова. Крупные каплевидные фары сочетаются со слегка вогнутым капотом. Профилированные боковины и огромные отверстия в задних крыльях выполнены в стиле знаменитого Porsche Carrera GT. Cayman привлекает аркообразной формой крыши и высокой оконной линией. Сзади установлен заостренный выдвижной спойлер, соединяющий фонари. Отличить Cayman GTS можно по тонированной передней и задней оптике. Кроме того, в переднем бампере появился сплиттер и увеличены воздухозаборники, а в заднем – доработан диффузор. Также стандартное оснащение включает 20-дюймовые колесные диски от Porsche 911 Carrera S с покрышками размером 235/35 ZR20 спереди и 265/35 ZR20 сзади.

Салон декорирован кожей и алькантарой, появились и карбоновые вставки. Комбинация приборов изменена: расположенный по центру циферблат тахометра теперь окрашен в красный цвет. Под стать ему – и ярко-алые швы. Сверху на наклоненной центральной панели установлен хронометр со счетчиком кругов, пройденных по гоночной трассе. Ниже установлен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Купе также получило спортивные ковшеобразные сиденья с улучшенной боковой поддержкой.

Porsche Cayman GTS использует доработанный двигатель Cayman S. Теперь 3,4-литровая оппозитная "шестерка" развивает на 15 л. с. больше – 340 л. с. Максимальный крутящий момент вырос до 380 Н•м при 4500 об/мин. Стандартное осна-

щение включает технологию помощи при старте Launch control. Купе разгоняется до 100 км/ч за 4,6 с, а его максимальная скорость равна 285 км/ч. При этом мотор соответствует экологическим нормам Евро-6, а средний расход топлива составляет всего 8,2 л/100 км.

На выбор предложены 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач или 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями PDK. Оснащение также включает электронный задний дифференциал повышенного трения и адаптивные амортизаторы Porsche Active Suspension Management. В качестве опции предложены карбоново-керамические тормозные диски.

Porsche Cayman GTS поступит в продажу с мая. В Европе стоимость купе начинается с отметки в 73 750 евро.



Технические характеристики Porsche Cayman GTS	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	3/2
Снаряженная масса, кг	1310
Длина/ширина/высота, мм	4380/1801/1295
Колесная база, мм	2475
Колея передняя/задняя, мм	1526/1540
Клиренс (дорожный просвет), мм	110
Объем багажника, л	150+275
Диаметр разворота, м	11,1
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	3436
Тип	бензиновый
Расположение	в базе, продольно
Расположение и число цилиндров	оппозитно, 6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	340 при 7400
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	380 при 4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/64
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, PSM
Количество подушек безопасности, шт	6
Размер шин	235/35 ZR20 спереди, 265/35 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,6
Максимальная скорость, км/ч	285
Расход топлива, л/100 км	
– смешанный цикл	8,2
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	73 750
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000



Citroen

элегантный

DS 5LS R: "спортсмен"

С 2009 года в модельном ряду Citroen присутствует линейка DS. Эти автомобили несколько дороже, но роскошнее и богаче оснащены. На вершине расположен Citroen DS5. Изначально он был доступен с кузовом хэтчбек, но недавно к нему присоединился седан DS 5LS. Теперь же в Citroen готовят его заряженную модификацию DS 5LS R, а предваряет ее одноименный предсерийный концепт-кар.

Citroen DS 5LS R – седан D-класса, достигающий 4700 мм в длину при колесной базе в 2710 мм. Ширина равна 1840 мм, а высота – 1500 мм. Он отличается мускулистым дизайном с профилированными боковинами и расширенными колесными арками. Широкая решетка радиатора обрамлена хромом, а воздухозаборник в бампере напоминает улыбку. Автомобиль получил аэродинамический обвес из карбона и новые молдинги на порогах. Дорожный просвет уменьшен на 15 мм, установлены и 20-дюймовые легкосплавные диски. В крышку багажника интегрирован спойлер. Ширину задней части подчеркивают продолговатые фонари. Из заднего диффузора выглядывают наконечники выхлопных труб.

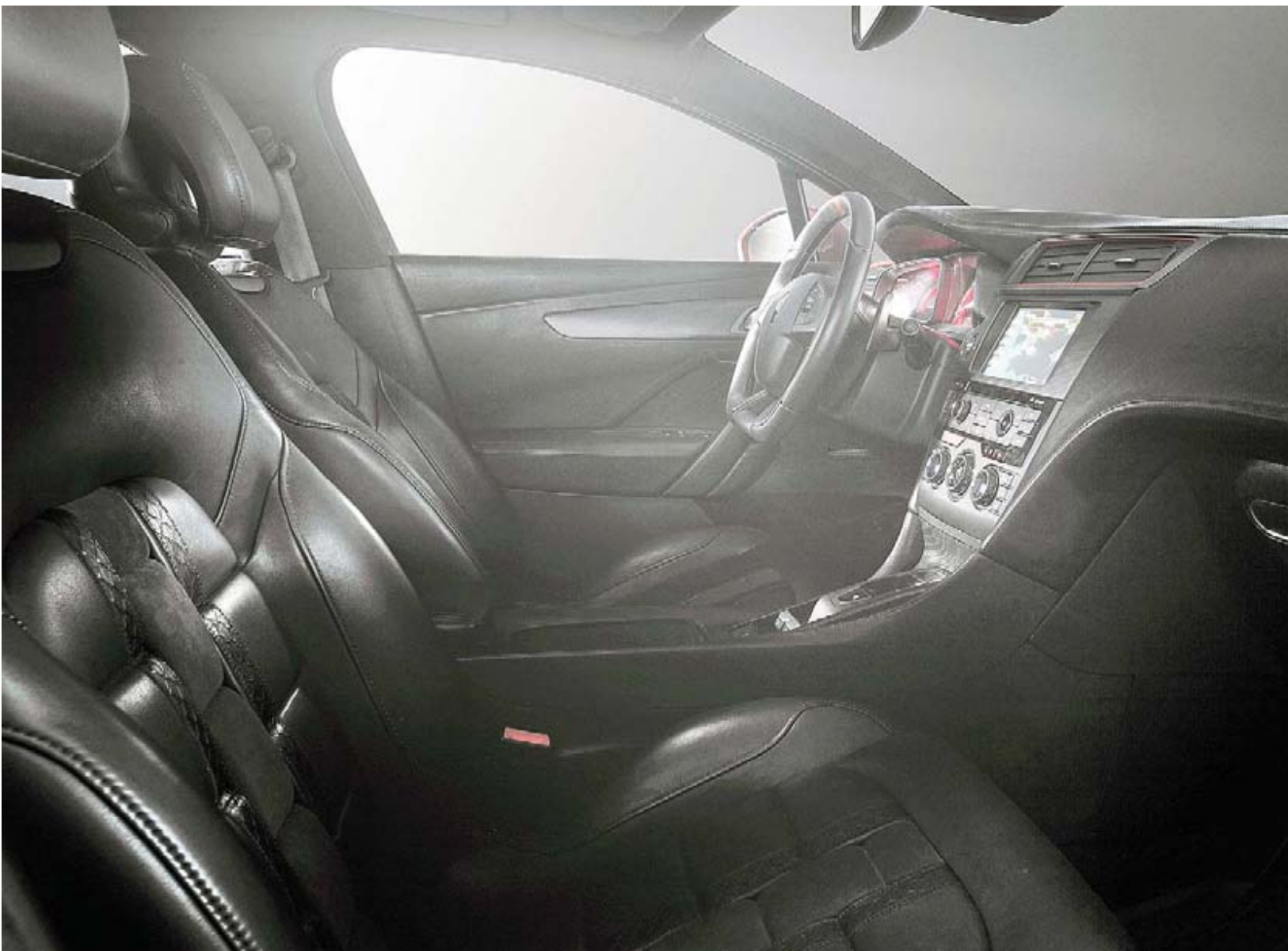
Салон декорирован черной кожей и алькантарой, а разбавляют их яркие красные вставки и швы. Присутствуют и детали из углеволокна, а педали украшены алюминиевыми накладками. Обод четырехспицевого рулевого колеса выполнен плоским снизу. Красная и подсветка приборов.

На центральной панели установлен сенсорный дисплей мультимедийной системы. На первом ряду расположены спортивные сиденья с улучшенной боковой поддержкой.

Седан оснащен 1,6-литровым бензиновым турбомотором мощностью 300 л. с. Максимальный крутящий момент в 400 Н·м достигается при 1900 об/мин. В паре с двигателем работает 6-ступенчатая секвентальная трансмиссия с подрулевыми

переключателями передач. Разгон до 100 км/ч занимает менее 6 с, а максимальная скорость превышает 250 км/ч. У DS 5LS R новые амортизаторы и увеличенные в размерах тормозные диски, а рулевое управление сделано несколько острее.

Официальная премьера Citroen DS 5LS R состоится на автосалоне в Пекине. Серийную же модель следует ожидать примерно через год.







Alfa Romeo Giulietta:

Giulietta – переломная модель в истории Alfa Romeo. В 1954 году первое ее поколение совершило настоящую революцию в истории марки. До этого в Alfa Romeo мелкими сериями собирали вручную дорогие спортивные автомобили. Однако новые времена заставили изменить стратегию компании и перейти на выпуск массовых машин, которые, впрочем, не потеряли свой горячий южный темперамент. Второе пришествие Giulietta состоялось в 1977 году – это был один из последних заднеприводных Alfa Romeo. В наши дни имя Giulietta носит хэтчбек С-класса. Он появился в 2010 году, а теперь прошел плановое обновление.



Тест-драйв:
ДЕБЮТАНТ

легкое обновление





Оригинальный дизайн Alfa Romeo Giulietta получился весьма удачным, поэтому внешние изменения минимальны. Многие черты стилисты позаимствовали у эксклюзивного Alfa Romeo 8C Competizione. Схожесть просматривается в каплевидных фарах, скругленной передней части и в форме воздухозаборника в бампере. Конечно же, сохранен и фирменный треугольный "клюв" радиаторной решетки, но теперь он декорирован хромом. Этот элемент роднит Giulietta с легендарной моделью 1954 года. В передней оптике появились новые светодиодные ходовые огни. Профиль с приподнятой задней частью выглядит динамично, а усиливают впечатление спрятанные в стойках крыши ручки задних дверей и заостренный спойлер. Ширину "кормы" подчеркивают продолговатые фонари.

Заряженная версия Quadrifoglio Verde выглядит ярче. Она отличается аэродинамическим обвесом, 17-дюймовыми легкосплавными дисками, задним диффузором, а клиренс уменьшен на 15 мм.

Внутри улучшены материалы отделки: в частности, у хэтчбэка полностью новые дверные карты. Салон пропитан спортивным духом: он разбавлен ярко-красными швами, такого же цвета и подсветка. На передней панели — многочисленные серебристые вставки "под алюминий". В варианте Quadrifoglio Verde предусмотрены металлические накладки на педали. Установлено и новое трехспицевое рулевое колесо. Оно обшито кожей во всех версиях, кроме базовой, а на него могут быть вынесены клавиши управления аудиосистемой и телефоном. Циферблаты спидометра и тахометра помещены в отдельных колодцах. Между ними находится экран бортового компьютера, а также указатели остатка топлива в баке и температуры охлаждающей жидкости.

На центральной панели установлен новый 6,5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы UConnect. Благодаря ему, существенно уменьшено количество переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля. Для мелкой поклажи помимо охлаждаемого перчаточного ящика и карманов в дверях предус-

мотрены отделения в центральной консоли и бокс в подлокотнике. Однако порт для подключения мобильного телефона расположен возле рычага трансмиссии, что не слишком удобно.

Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Giulietta получил новые передние сиденья: они комфортабельные и неплохо удерживают спину. В версии Quadrifoglio Verde установили особые спортивные кресла, декорированные перфорированной кожей и алькантарой.

На втором ряду не слишком просторно, по меркам С-класса. Особенно ощущается недостаток пространства для ног. А вот запас над головой достаточный для людей ростом свыше 180 см. Объем багажника составляет 350 л, а со сложенными задними сиденьями возрастает до 1045 л.

Оснащение автомобиля расширено. Начальный вариант Impression получил электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционер, CD-плеер, 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. В самых дорогих версиях Exclusive и Quadrifoglio Verde добавлены двухзонный климат-кон-

троль, связь Bluetooth, парктроник, датчики освещения и дождя, круиз-контроль. Список опций включает панорамную крышу и аудиосистему Bose.

Все двигатели для Alfa Romeo Giulietta оснащены турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива, предусмотрена и технология глушения мотора при остановках Start&Stop. Начальная 1,4-литровая бензиновая "четверка" развивает 105 или 120 л. с., выше в иерархии – ее 170-сильный вариант. Он демонстрирует неплохую тягу в среднем диапазоне оборотов, ведь максимальный крутящий момент в 250 Н·м достигается уже с 2500 об/мин. При этом у "четверки" бодрый нрав и она быстро и без усилий достигает максимальных 6500 об/мин. А выхлоп настроен таким образом, чтобы по звуку он напоминал знаменитый кабриолет Alfa Romeo Spider Duetto 1966 года. Хэтчбэк разгоняется до 100 км/ч за 7,8 с и способен достичь 218 км/ч. В городском цикле он расходует 7,6 л/100 км, а в загородном – 4,6 л/100 км.

"Горячий" Quadrifoglio Verde получил 1,8-литровый турбомотор мощностью 235 л. с. Его характер, на удивление, спокойный, "четверка" отличается эластичностью. Уже с 1900 об/мин достигаются максимальные 340 Н·м крутящего момента. Результат – 6,8 с до 100 км/ч и максимальные 242 км/ч. При этом расход топлива очень умеренный: 10,8 л/100 км в городе и 5,8 л/100 км – на шоссе.

Базовый дизель – 1,6-литровый 105-сильный, также доступны двигатели объемом 2,0 л, развивающие 150 и 175 л. с. После доработки они отличаются тишиной и плавностью работы. К тому же, они эластичны и тяговиты, ведь максимальный крутящий момент увеличен до приличных 380 Н·м. Более мощный вариант разгоняется до 100 км/ч за 7,8 с и развивает 220 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 5,2 л/100 км в городском цикле и 3,9 л/100 км – на трассе.

Механическая 6-ступенчатая коробка переключения передач демонстрирует отличную точность работы. За доплату для 170-сильной версии

предложена 7-ступенчатая трансмиссия ТСТ с двумя сцеплениями.

Ходовая Giulietta настроена на динамичную, активную езду. Его руль – весьма острый, делает 2,2 оборота от упора до упора. Хотя он и оснащен электроусилителем, но, на удивление, информативен. Поведение в поворотах улучшает технология Q2 (электронная имитация блокировки дифференциала), которой оснастили все Giulietta. Благодаря ей недостаточная поворачиваемость не чувствуется, а у мощных версиях при резком старте не проявляется паразитное силовое подруливание. Автомобиль сбалансирован и легко контролируем на извилистой дороге. В списке стандартного оборудования также значится система Alfa DNA, позволяющая изменить настройки рулевого управления, педали акселератора и трансмиссии ТСТ.

Обновленный Alfa Romeo Giulietta уже продается в Европе. Цены не изменились: базовая версия стоит 19 900 евро, а вот Quadrifoglio Verde обойдется в 30 000 евро.





Технические характеристики Alfa Romeo Giulietta					
Тип кузова	хетчбэк				
Количество дверей/мест, шт.	5/5				
Снаряженная/полная масса, кг	1355/1785	1365/1795	1395/1825	1385/1815	1395/1825
Длина/ширина/высота, мм	4351/1798/1465				
Колесная база, мм	2634				
Колея передняя/задняя, мм	1554/1554				
Клиренс (дорожный просвет), мм	120				
Объем багажника мин/макс, л	350/1045				
Диаметр разворота, м	10,9				
Двигатель					
Рабочий объем, см3	1368		1742	1598	1956
Тип	бензиновый, с турбонаддувом			дизельный, с турбонаддувом	
Расположение	спереди, поперечно				
Расположение и количество цилиндров	4 в ряд				
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2				
Макс. Мощность, л. с. при об/мин	120 при 5000	170 при 5500	235 при 5500	105 при 4000	175 при 4000
Макс. Крутящий момент, Н · м при об/мин	206 при 1750	250 при 3000–5100	340 при 1900	320 при 1750	380 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/60			ДТ/60	
Трансмиссия					
Тип привода	передний				
Коробка передач	6–ст. механическая или 7–ст. роботизированная, с двумя сцеплениями				
Ходовая					
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости				
Задняя подвеска	независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости				
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые				
Тормоза задние	дисковые				
Количество подушек безопасности, шт.	6				
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC				
Размер шин	205/55 R16		225/45 R17	205/55 R16	
Эксплуатационные показатели					
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,4	7,8(7,7)	6,8	11,3	7,8
Максимальная скорость, км/ч	195	218(218)	242	185	220
Расход топлива, л/100 км					
– городской цикл	8,4	7,6 (6,6)	10,8	5,0	5,2
– загородный цикл	5,3	4,6 (4,3)	5,8	3,4	3,9
– смешанный цикл	6,4	5,7 (5,1)	7,6	4,0	4,4
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	19 900 – 30 000				
Первое техобслуживание, км	30 000				
Периодичность техобслуживания, км	30 000				

Chrysler 200:

смена поколений

Chrysler 200 увидел мир в 2010 году и стал одной из "антикризисных" моделей американского концерна. Седан D-класса позиционируют как младшего брата **Chrysler 300**. Но если первое поколение "двухсотого" было серьезно модернизированным **Chrysler Sebring**, то теперь на смену ему приходит полностью новый автомобиль.



Второе поколение Chrysler 200 — один из плодов сотрудничества Chrysler и Fiat. Оно использует платформу Alfa Romeo Giulietta (также ее позаимствовали для Dodge Dart и Jeep Cherokee). Отныне будет доступен только седан, а от купе-кабриолета решили отказаться. Автомобиль стал длиннее на 15 мм (4884 мм), а вот его колесная база уменьшена примерно на столько же — до 2743 мм. Он стал несколько шире (1870 мм) и выше — 1490 мм. Базовая версия весит 1573 кг, а жесткость кузова возросла за счет использования высокопрочной стали.

Внешний вид седана также преобразился. Автомобиль стал элегантнее, в его дизайне преобладают плавные линии — как на знаменитых концепт-карах Chrysler Ghia 50-х годов. Аркообразная крыша делает "двухсотый" похожим на купе. Хромированная радиаторная решетка напоминает улыбку, а каплевидные фары дополнены изогнутыми светодиодными лампами дневного света. В бампере заметен широкий воздухозаборник. Капот выпуклый, а боковины слегка профилированы. В крышку

багажника интегрирован заостренный спойлер, а расширенные "плечи" подчеркнуты продолговатыми светодиодными фонарями.

Особняком стоит версия 200 S. Хрома здесь поменьше, зато установлены 18-дюймовые легкосплавные диски (вместо стандартных 17-дюймовых), а из заднего бампера видны два наконечника выхлопных труб.

В салоне материалы отделки значительно улучшены по сравнению с предшественником. За доплату даже доступны вставки из натурального дерева, а подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей во всех версиях, кроме базовой, а на него вынесены клавиши управления аудиосистемой и круиз-контролем. В начальной модификации комбинация приборов состоит из аналоговых спидометра и тахометра, а также 5-дюймового экрана бортового компьютера. В более дорогих вариантах приборная панель — виртуальная: все данные выведены на 7-дюймовый монитор. Помимо стандартных показаний

он может дублировать информацию навигационной системы.

Центральная панель наклонена, а сверху на ней установлен 8,4-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы UConnect. Благодаря ему клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь немного и в них нетрудно разобраться. Они, кстати, декорированы хромом. Традиционный рычаг трансмиссии заменен круглым селектором, что позволило освободить больше места для подлокотника. Внутри его — вместительное отделение (туда поместятся планшет или нетбук), а подстаканники выполнены сдвижными.

Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Передние сиденья широкие и мягкие, а в версии 200 S установлены спортивные кресла с улучшенной боковой поддержкой.



Поскольку стойки крыши тоненькие, то обзорность во всех направлениях хорошая.

На втором ряду места несколько меньше, чем у предшественника. Пространство для ног меньше, а из-за характерной формы крыши ограничен и его запас над головой. Зато салон достаточно широкий в районе плеч, чтобы трое взрослых сзади чувствовали себя комфортно. Объем багажника остался на прежнем уровне – 453 л.

Базовая версия Chrysler 200 Limited получила систему доступа без ключа, электростеклоподъемники, кондиционер, датчик освещения, связь Bluetooth, аудиосистему с 6 динамиками. Также предусмотрены 8 подушек безопасности (две из них защищают колени сидящих спереди), системы стабилизации и контроля давления в шинах. В самом дорогом варианте 200 С добавлены кожаный салон, двухзонный климат-контроль, датчик дождя, электропривод и подогрев передних сидений, камера заднего вида. Среди опций – люк в крыше, вентиляция кресел, обогрев руля, аудиосистема мощностью 506 Вт. Также можно выбрать адаптивный круиз-контроль с функциями движения в заторах и экстренного торможения, технологии управления светом

фар, слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения.

На выбор предложены два бензиновых двигателя с системой регулирования фаз газораспределения. Начальная 2,4-литровая "четверка" развивает 184 л. с. при 6250 об/мин. Этот двигатель лучше проявляет себя на высоких оборотах, ведь пиковые 235 Н·м крутящего момента в распоряжении только с 4600 об/мин. У мотора резвый характер, но при разгоне он становится довольно шумным. С ним седан достигает 100 км/ч за 9 с. Новая 9-ступенчатая автоматическая трансмиссия несколько "задумчива", но работает очень плавно и позволяет снизить расход топлива. В городском цикле он составляет 9,4 л/100 км, а в загородном – 6,7 л/100 км.

Также доступен 3,6-литровый V6 семейства Pentastar, мощностью 295 л. с. при 6350 об/мин. Его нрав более спокойный и покладистый. К тому же, "шестерка" обеспечивает гораздо больше тяги в среднем диапазоне оборотов, хотя максимальный крутящий момент в 355 Н·м доступен при высоких 4250 об/мин. Также этот двигатель работает тише и без каких-либо вибраций. Да и динамика ощутимо лучше – 6,5 с до 100 км/ч.

При этом слишком "прожорливым" его не назовешь: 11,2 л/100 км в городе и 7,6 л/100 км – на шоссе.

Для 3,6-литровой версии за доплату предложен подключаемый полный привод, обеспечивающий лучшее сцепление с дорогой и помогающий побороть эффект паразитного силового подруливания при резком старте. Chrysler 200, как и ранее, более ориентирован на комфорт. Его подвеска мягко и плавно поглощает большинство выбоин. При езде по трассе при скорости 120 км/ч в салоне весьма тихо. Вместе с тем в виражах кузов ощутимо кренится, да и недостаточная поворачиваемость дает о себе знать. Рулевое управление с электроусилителем точное, но не самое информативное. Лучшее поведение на извилистых дорогах демонстрирует версия 200 S с более жесткими пружинами подвески. К тому же, она получила технологию изменения настроек двигателя и трансмиссии с комфортабельным и спортивным режимами.

Chrysler 200 поступит в продажу с лета. Впрочем, его стоимость уже объявлена: В США базовый вариант оценен в 22 700 долларов, а самый дорогой – в 37 тыс. долларов.







Технические характеристики Chrysler 200		
Тип кузова	седан	
Количество дверей/мест, шт.	4/5	
Снаряженная масса, кг	1573	1653
Длина/ширина/высота, мм	4884/1870/1490	
Колесная база, мм	2743	
Колея передняя/задняя, мм	1567/1592	
Клиренс (дорожный просвет), мм	155	
Объем багажника, л	453	
Диаметр разворота, м	11,1	
Двигатель		
Рабочий объем, смЗ	2360	3239
Тип	бензиновый	
Расположение	спереди, поперечно	
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	184 при 6250	295 при 6500
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	232 при 4600	355 при 4250
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/60	
Трансмиссия		
Тип привода	передний или подключаемый полный	
Коробка передач	9-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC	
Количество подушек безопасности, шт	8	
Размер шин	225/50 R17	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,0	6,5
Максимальная скорость, км/ч	209	209
Расход топлива, л/ 100 км		
– городской цикл	10,2	11,8
– загородный цикл	6,7	7,6
– смешанный цикл	8,5	9,5
Стоимость тестируемого автомобиля (в США), долларов	22 700 – 37 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Изначально марка Hyundai делала ставку на доступные бюджетные модели, но со временем ее линейка стала расширяться. Так, в 2008 году она пришла в бизнес-класс с седаном Genesis. Автомобиль неплохо себя зарекомендовал, ведь сочетал в себе высокий уровень комфорта и качества, богатое оснащение и разумную цену. Он стал достаточно успешным, чтобы продолжить развитие модели. Теперь на смену ему приходит полностью новый Hyundai Genesis второго поколения.

Hyundai Genesis:

продолжение истории





Платформа седана осталась прежней, но была существенно доработана. Колесная база прибавила 75 мм (до 3010 мм), но поскольку свесы кузова укоротили, то длина увеличена всего на 6 мм – до 4991 мм. Ширина (1890 мм) и высота (1480 мм) остались на прежнем уровне. Жесткость кузова возросла на 16%, но и масса прибавила свыше 100 кг – до 1874 кг в начальной версии.

Внешний вид Genesis стал строже и солиднее. На смену плавным формам пришли грани и прямые линии. Широкая трапециевидная решетка радиатора декорирована хромом, что делает переднюю часть более запоминающейся. Раскосые фары дополнены изогнутыми светодиодами, такого же типа и оптика в "противотуманках". А "нос" украшен логотипом в виде распростертых крыльев. У седана длинный выпуклый капот, высокая оконная линия и рельефные боковины, а ниспадающая форма крыши придает профилю стремительности. Стандартные колесные диски – 18-дюймовые, а в версии V8 – 19-дюймовые. В крышку багажника

интегрирован спойлер, а расширенные "плечи" задних крыльев подчеркнуты продолговатыми светодиодными фонарями. Из бампера выглядывают четыре выхлопных трубы, а между ними расположен диффузор.

В салоне улучшена шумоизоляция, а материалы отделки стали качественнее. Кожа сочетается с полированным алюминием и многочисленными вставками из натурального дерева. На ободе четырехспицевого рулевого колеса предусмотрены наплывы в районе хвата рук. Циферблаты приборов украшены хромированными ободками. Внутри спидометра установлен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру находится цветной экран бортового компьютера. Показания могут быть выведены и на лобовое стекло.

Широкая центральная панель теперь немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен сенсорный дисплей мультимедийной системы: в зависимости от версии ее диагональ – 8 или 9,2 дюйма. Ниже размещены небольшие аналоговые часы. Кнопки

блоков аудиосистемы и климат-контроля стали несколько крупнее, что облегчает пользование ими.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья обладают лучшей, чем у предшественника, боковой поддержкой и при этом остаются комфортабельными. В базовой версии предусмотрены их электропривод регулировок и подогрев. Кресла разделены высоким центральным тоннелем, а подлокотники прячут отделение для мелкой поклажи.

На втором ряду пространство для ног очень щедрое, а вот над головной частью стало меньше. Салон довольно широкий в районе плеч, чтобы троим взрослым пассажирам было комфортно. Объем багажника увеличен до 493 л, а его крышка может быть оснащена электроприводом с сенсором – для открытия достаточно постоять возле нее несколько секунд с ключом.

Начальная комплектация немного расширена: включает систему бесключевого доступа, электропакет, навигационную систему, двухзонный

климат-контроль, датчики освещения и дождя, магнитола с 7 динамиками, связь Bluetooth. Также предусмотрены 9 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. В версии с V8 добавлены электропривод рулевой колонки, вентиляция передних и подогрев задних сидений, люк в крыше, аудиосистема с 14 динамиками, адаптивный круиз-контроль с технологией автоматического замедления, системы слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения.

На родине, в Южной Корее, базовые Genesis предложены с V6 объемом 3,0 л (257 л. с.) и 3,3 л (282 л. с.). Остальным странам предложены только более мощные версии. Так, знакомая 3,8-литровая "шестерка" с непосредственным впрыском топлива развивает 315 л. с. при 6000 об/мин. Это высокооборотистый двигатель и максимальные 397 Н·м крутящего момента доступны при 5000 об/мин. Хотя его сделали более тяговитым в среднем диапазоне оборотов, да и

раскручивается он быстрее. Разгон до 100 км/ч занимает 6,5 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 240 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 13,1 л/100 км, а в загородном – 8,1 л/100 км.

От предшественника перешел в наследство и V8 Тау объемом 5,0 л, который выдает 425 л. с. при 6000 об/мин. Он работает тише и более плавно, да и тяги более чем достаточно. Пиковый крутящий момент возрос до 520 Н·м. Пусть он достигается он при 5000 об/мин, но 85% его в распоряжении уже с 2000 об/мин. Характер "восьмерки" спокойнее, чем у V6. Динамика, конечно, также лучше – 5,4 с до 100 км/ч. Однако, и "аппетит" несколько больше – 15,7 л/100 км в городе и 10,2 л/100 км – на трассе.

Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает очень плавно и помогает сэкономить топливо. Можно выбрать ручной режим и воспользоваться подрулевыми переключателями. За доплату впервые предложен полный

привод, но на первых порах его получит только 3,8-литровая модификация.

С обеими ведущими осями Genesis демонстрирует хорошее сцепление с дорогой, но и заднеприводные версии легко контролируемы. Седан, как и ранее, ориентирован на комфорт, хотя подвеска стала несколько жестче, зато крены кузова в поворотах уменьшены. Новая многорычажная подвеска улучшает управляемость. Рулевое управление легкое, но точное, хотя обратной связи не очень много. В качестве опций предусмотрены адаптивные амортизаторы и система изменений настроек подвески, рулевого управления и трансмиссии. На больших скоростях в салоне очень тихо. Доработанные тормоза не только улучшили замедление, но и стали более информативными.

Hyundai Genesis уже поступил в продажу. В США базовая версия стоит 39 тыс. долларов, а вариант с V8 – 52 500 долларов, то есть цены весьма демократичные, по меркам бизнес-класса.







Технические характеристики Hyundai Genesis		
Тип кузова	седан	
Количество дверей/мест, шт.	4/5	
Снаряженная масса, кг	1874	2048
Длина/ширина/высота, мм	4991/1890/1480	
Колесная база, мм	3010	
Колея передняя/задняя, мм	1621/1636	
Клиренс (дорожный просвет), мм	154	
Объем багажника, л	493	
Диаметр разворота, м	11,0	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	3778	5038
Тип	бензиновый	
Расположение	спереди, продольно	
Расположение и количество цилиндров	V6	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	315 при 6000	425 при 6000
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	397 при 5000	520 при 5000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/77	
Трансмиссия		
Тип привода	задний или подключаемый полный	
Коробка передач	8-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, Traction control	
Количество подушек безопасности, шт.	9	
Размер шин	245/45 R18	245/40 R19 спереди и 275/35 R19 сзади
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,5	5,4
Максимальная скорость, км/ч	240	240
Расход топлива, л/100 км		
– городской цикл	13,1	15,7
– загородный цикл	8,1	10,2
– смешанный цикл	10,6	12,9
Стоимость автомобиля (в США), долларов	39 000 – 52 500	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	



Mercedes-Benz GLA:

Первые вседорожные Mercedes-Benz появились еще в 30-е годы прошлого века. Сейчас "семейство" моделей повышенной проходимости в линейке немецкой марки весьма широкое: оно включает и классический G-Class, и семиместный GL-Class, и среднеразмерные ML-Class и GLK. Теперь к ним присоединился и самый младший собрат – новый Mercedes-Benz GLA.

**вседорожник
для города**

Действительно, при длине в 4417 мм и колесной базе в 2700 мм GLA – самый компактный вседорожный Mercedes-Benz. Ширина автомобиля достигает 1804 мм, а высота – 1494 мм. GLA легкий: начальная версия весит 1395 кг. Да и коэффициент лобового сопротивления небольшой, по меркам этого класса – 0,29.

Платформу позаимствовали у хэтчбэка A-Class, и внешнее сходство двух моделей просматривается с первого же взгляда. Собственно, GLA выглядит, как A-Class, которому прибавили мускулов. Сходство двух автомобилей просматривается в аркообразной форме крыши и особенно в передней части. Широкая решетка радиатора украшена по центру большой трехлучевой звездой. Большие фары дополнены изогнутыми светодиодными лампами дневного света. В бампере размещен немаленький воздухозаборник. У вседорожника высокая оконная линия, а капот и боковины профилированы. Панорамное заднее стекло сверху прикрыто спойлером. Крупные светодиодные фонари соединены хромированным молдингом.

Версии, оснащенные вседорожным пакетом, можно узнать по пластиковым накладкам на бамперах, колесных арках и порогах кузова, а также хро-

мированным вставкам, имитирующим защиту днища. Также в этом случае предусмотрены 17-дюймовые высокопрофильные шины, а клиренс увеличен со 170 до 204 мм. А вот в модификациях с пакетом AMG дорожный просвет, наоборот, уменьшен до 155 мм.

Оформление салона также знакомо по A-Class. Отделка щедро разбавлена алюминиевыми вставками, а круглые дефлекторы вентиляционной системы напоминают сопла реактивных двигателей. Подсветка – ярко-оранжевая. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей, причем в районе хвата рук она перфорирована. Кстати, селектор роботизированной трансмиссии помещен на рулевую колонку. Циферблаты приборов размещены в двух отдельных колодцах: внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру расположен экран бортового компьютера.

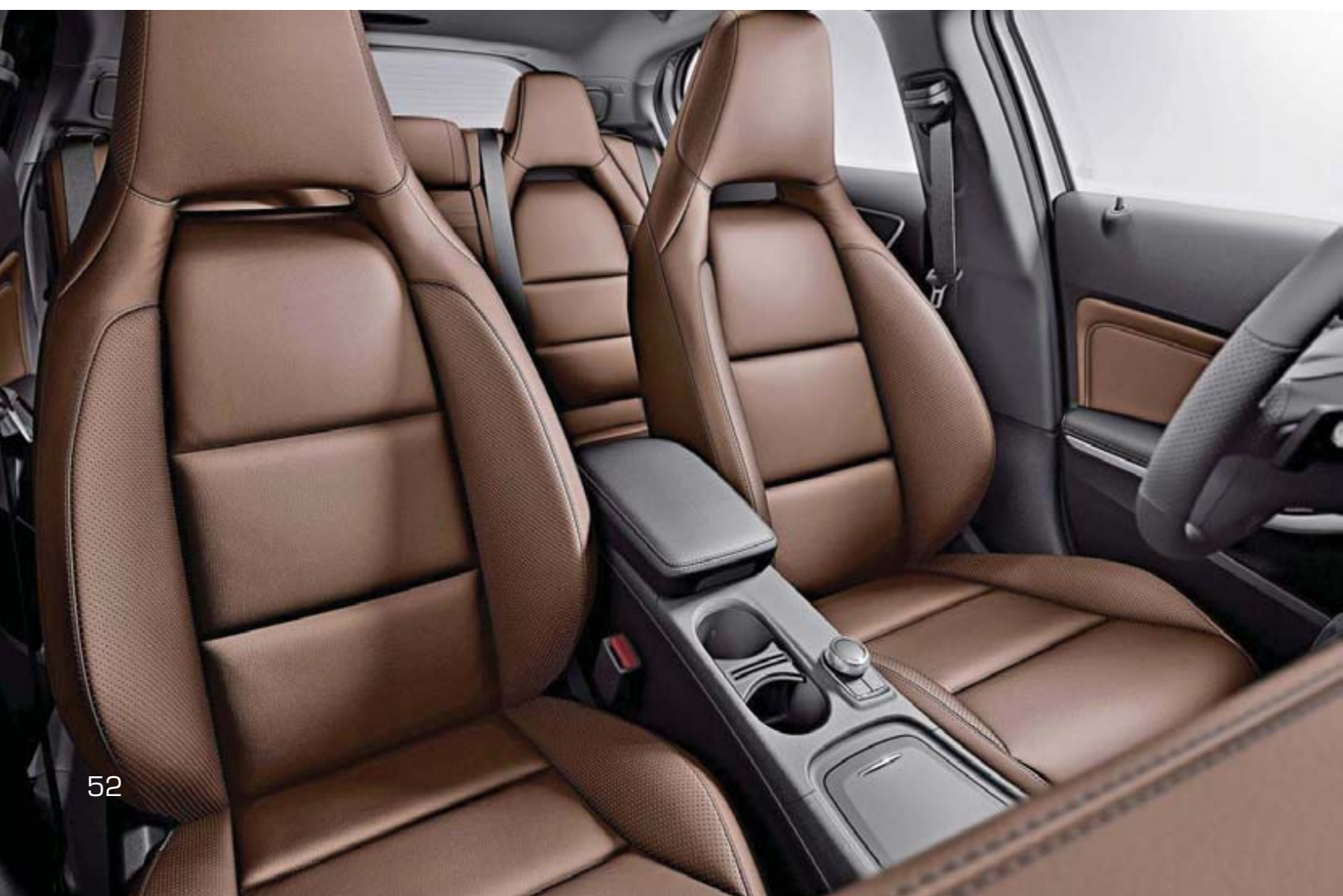
К центральной панели сверху прикреплен 5,8-дюймовый дисплей мультимедийной системы Comand. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика. Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь достаточно много и некоторые из них слишком мелкие, поэтому привыкание

к ним может занять некоторое время.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина, широкий диапазон регулировок и у водительского кресла. Передние сиденья комфортабельные и при этом неплохо удерживают спину. Также доступны спортивные кресла с улучшенной боковой поддержкой. Посадка в GLA несколько выше, чем в A-Class, что улучшает обзорность вперед и по сторонам. А вот заднее стекло чересчур маленькое, что не очень кстати при парковке.

Проемы задних дверей слишком маленькие, что затрудняет посадку и высадку пассажиров. Места для ног здесь достаточно, а вот над головой пространство не самое большое, что ощутят люди ростом свыше 180 см. К тому же ширина салона такова, что сзади все же комфортнее двоим. У спинок сидений регулируется угол наклона. В зависимости от их положения объем багажника составляет 421-481 л, а в двухместной конфигурации возрастает до 1235 л.







В базовой комплектации предусмотрены электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контроль, магнитола с CD-проигрывателем, связью Bluetooth, круиз-контролем. Кроме того, предусмотрены 7 подушек безопасности, система стабилизации, технологии автоматического замедления и определения усталости водителя. Модификация GLA250 получила двухзонный климат-контроль, датчики освещения и дождя. В перечне опций значатся электроприводы передних кресел и пятой двери, камера заднего вида, DVD-чейнджер, адаптивные биксеноновые фары, панорамная крыша, беспроводной Интернет, парковочный автопилот системы слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения.

Поначалу на выбор будут предложены четыре двигателя, все они оснащены турбонаддувом, непосредственным впрыском топлива и системой глушения при остановках. Начальный вариант GLA200 оснащен 1,6-литровой 156-сильной бензиновой "четверкой". Впрочем, есть смысл обратить внимание на более резвую

версию GLA250 с 2,0-литровым 211-сильным мотором. Он хорошо проявляет себя на "низах" и очень тяговит. Максимальные 350 Н•м крутящего момента доступны в широком диапазоне 1200-4000 об/мин. При этом двигатель легко раскручивается и до 6500 об/мин. Вседорожник демонстрирует неплохую динамику – 7,1 с до 100 км/ч и максимальные 230 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 8,3 л/100 км, а в загородном – 5,6 л/100 км.

Оба турбодизеля – 2,1-литровые, развивают 136 и 168 л. с. Более мощный вариант обладает крутящим моментом в 350 Н•м при 1400-3400 об/мин. Поэтому мотор демонстрирует эластичность, а тяги более чем достаточно. Однако, при разгоне он несколько шумноват. Разгон до 100 км/ч занимает 8,3 с, а максимальная скорость – 215 км/ч. При этом двигатель экономичный – 6,0 л/100 км в городе и 4,5 л/100 км – за городом.

GLA может быть оснащен 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач или 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями.

В последнем случае переключения происходят быстрее, но с ощутимыми толчками. Начальная версия – переднеприводная, а полный привод предложен за доплату для всех вариантов, кроме 156-сильного. На бездорожье лучше проявляет себя GLA со вседорожным пакетом, включающим технологии помощи при спуске с горы и специальный режим работы вспомогательной электроники.

Хотя ходовая и перешла в наследство от A-Class, ее серьезно доработали. В частности, подвеска стала мягче, а ее ход увеличен, что положительно сказалось на комфорте езды. При этом крены кузова увеличены не намного. Полный привод обеспечивает отличное сцепление с дорогой. Рулевое управление точно и приятно наполнено тяжестью. На больших скоростях в салоне тихо, а шумы ветра и шин не дают о себе знать.

Mercedes-Benz GLA уже поступил в продажу. В Европе начальная модификация стоит 29 тыс. евро, а самая дорогая – 39 тыс. евро. Вскоре линейку пополнит флагманский 360-сильный GLA45 AMG.



Технические характеристики Mercedes-Benz GLA				
Тип кузова	универсал			
Количество дверей/мест, шт.	5/5			
Снаряженная/полная масса, кг	1395/1920	1505/1990	1595/2075	1595/2075
Длина/ширина/высота, мм	4417/1804/1494			
Колесная база, мм	2700			
Колея передняя/задняя, мм	1569/1560			
Клиренс (дорожный просвет), мм	204			
Объем багажника, л	421/1235			
Диаметр разворота, м	11,8			
Двигатель				
Рабочий объем, см3	1595	1991	2143	
Тип	бензиновый, с турбонаддувом		дизельный, с турбонаддувом	
Расположение	спереди, поперечно			
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4			
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2			
Макс. мощность, л. с. при об/мин	156 при 5300	211 при 5500	136 при 3400	168 при 3400
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	250 при 1250–4000	350 при 1200–4000	300 при 1400–3000	350 при 1400–3400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50		ДТ/50	
Трансмиссия				
Тип привода	передний или полный			
Коробка передач	7–ст. роботизированная, с двумя сцеплениями			
Ходовая				
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости			
Задняя подвеска	независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости			
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые			
Тормоза задние	дисковые			
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, Traction control			
Количество подушек безопасности, шт.	7			
Размер шин	215/60 R17			
Эксплуатационные показатели				
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,8	7,1	9,9	8,3
Максимальная скорость, км/ч	215	230	200	215
Расход топлива, л/100 км				
городской цикл	7,4	8,3	6,0	6,0
загородный цикл	5,1	5,6	4,5	4,5
смешанный цикл	5,9	6,6	5,1	5,1
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	29 000 – 39 000			
Первое техобслуживание, км	20 000			
Периодичность техобслуживания, км	20 000			



взлеты и падения

Великобритания прославилась не только своими крупными автомобильными компаниями (вроде Jaguar, Austin, Mini, Rolls-Royce), но и небольшими предприятиями, собирающими машины мелкими сериями – Austin Healey, Triumph, TVR. Впрочем, некоторым из них удалось пройти сложный путь и превратиться в автомобильных гигантов. К последним можно отнести и марку MG, празднующую в этом году свое 90-летие.

Компания MG начиналась, как небольшая мастерская, где ремонтировали и модернизировали автомобили Morris. Собственно, ее название и расшифровывается, как Morris Garages ("гаражи для Morris"). Основал ее инженер Сесил Кимбер при поддержке промышленника Уильяма Морриса. Постепенно бизнес разрастался, и с 1924 года Кимбер и Моррис решили переориентироваться на выпуск автомобилей. Первый MG 14/28 использовал агрегаты Morris, но отличался кузовами оригинального дизайна. С 1,5-литровой "четверкой" мощностью 28 л. с. он разогнался до 105 км/ч. За три года было выпущено около 400 машин, а затем на смену пришел более современный 40-сильный MG 14/40. Он стал более популярным и удалось собрать 700 автомобилей. Параллельно появились и первые гоночные модели – 38-сильный Land's End Special и 100-сильный 18/100 Tigress.



MG 3 2013 года

MG 5 2012 года





MG 6, 2009 год



MG 14-28 1924 года

Настоящим успехом для MG стало "семейство" компактных спортивных автомобилей Midget ("коротышка", в переводе с английского). Первый его представитель, 3,4-метровый M-Type Midget, увидел мир в 1928 году. Его рама была изготовлена из дерева в целях снижения массы и цены. Легкий 500-килограммовый кабриолет с 900-кубовой "четверкой" Morris мощностью 20 л. с. стоил всего 175 фунтов стерлингов (350 долларов). Поэтому неудивительно, что за три года маленькое предприятие собрало свыше 3200 Midget. Интересно, что на одном из них Норманн Блэк в 1931 году даже победил в известной гонке Tourist Trophy. А один из M-Type превратили в оригинальный скоростной фургон для развозки продуктов.

За M-Type последовали 27-силльные C-Type, D-Type и J-Type Midget. Эти юркие автомобильчики развивали 100-105 км/ч и отличались неплохой управляемостью. Финальный P-Type 1934 года получил 1,0-литровый двигатель мощностью 43 л. с., позволявший достичь 120 км/ч. Наряду с кабриолетом были предложен купе и седан. Общее количество выпущенных Midget превысило 9000. Они стали настолько популярными, что уже в



MG 14-40 1929 года



MG 550, 2009 год



MG 1100, 1962 год



MG A Coupe 1955 года

1930 году был основан первый автотолклуб MG.

Вскоре линейку MG расширили новые модели. Более крупные (3,7 м в длину) MG Magna и Magnette получили шестицилиндровые моторы объемом 1,1 л (39-41 л. с.) и 1,3 л (48-56 л. с.). За доплату предложили механический нагнетатель, поднимавший мощность до 120-150 л. с., а максимальную скорость – до 190 км/ч. Раму на этот раз сделали стальной, но масса все равно не превышала 700 кг. Кстати, именно такой компрессорный Magnette принес MG вторую победу в Tourist Trophy в 1934 году. Затем последовали первые места в классе в гонке Mille Miglia и ралли Монте-Карло. Но по-настоящему успешными MG стали в любительских соревнованиях, ведь это были самые доступные спортивные модели.

Еще более удачным стало второе поколение MG Midget T Series. Первый MG TA представили в 1936 году, а в производстве модель находилась почти два десятилетия. Кабриолет подрос до 3,6 м в длину, а новая



MG A Twin Cam, 1958 год



MG B 1962 года



MG B 1975 года



MG J-Type Midget 1932 года



MG Maestro 1984 года



MG Magna, 1931 год



MG Magnette 1953 года

1,3-литровая "четверка" развивала 50 л. с. и позволяла достичь 130 км/ч. Расход топлива составил всего 10,1 л/100 км. Вскоре появились купе и улучшенный 54-сильный вариант ТВ. За три года удалось собрать свыше 3300 машин.

Модельный ряд дополнили и автомобили более высокого класса, предложенные с кузовами седан и четырехместный кабриолет. MG VA достигал 4,2 м в длину и оснащался 1,5-литровым 55-сильным двигателем. У 4,9-метрового SA под капотом была уже 2,3-литровая рядная "шестерка" мощностью 80 л. с. А в 1938 году представили флагманский MG WA: 2,5-литровый 95-сильный мотор разгонял его до 150 км/ч. WA не был массовым: всего собрали 369 этих машин, тогда как VA и SA нашли приблизительно по 2500 покупателей.

Война заставила прекратить производство, но уже в 1945 году заводские цеха снова заработали. Поначалу на конвейер вернули Midget T Series. Слегка модернизированный MG TC стал очень популярным и за пять лет заводские цеха покинули 10 тыс. машин. Еще более успешным получился его наследник MG TD с независимой передней подвеской – 30 тыс. кабриолетов за три года. Львиная часть про-

дукции шла на экспорт в США, где начался настоящий бум на компактные спортивные модели. Финальный MG TF оснастили 1,5-литровым 65-сильным мотором, что подняло максимальную скорость до 137 км/ч. Его выпускали до 1955 года.

Агрегаты MG TC использовали при создании наследника VA – седана Y-Туре, представленного в 1947 году. Через шесть лет на смену ему пришел более современный Magnette, использовавший мотор MG TF. Для своего времени он демонстрировал неплохие характеристики – развивал 138 км/ч и расходовал в среднем 11,3 л/100 км. В списке опций появилась полуавтоматическая трансмиссия.

В начале 50-х годов MG, как и вся группа компаний Morris, стала частью концерна British Motor Corporation (BMC). Новые владельцы сразу взялись за создание наследника Midget T Series. Их результатом стал полностью новый MG A 1955 года. Элегантные обтекаемые купе и кабриолет сразу привлекли всеобщее внимание. Им перешла в наследство 1,5-литровая "четверка" MG TF, но вскоре в версии Twin Cam ее дополнили двумя верхними распредвалами. Это подняло мощность до 108 л. с. и позволило достичь 180 км/ч. Зало-



MG Magnette 1959 года



MG Magnette Airline Coupe 1935 года



MG Metro 6R4 1985 года



MG Midget 1961 года



MG Montego Turbo, 1985 год



MG M-Type Midget 1928 года

гом хорошей управляемости стала независимая подвеска всех колес, а со временем MG A получил и дисковые тормоза. Модель получилась очень успешной, ведь за семь лет изготовили 100 тыс. автомобилей, большинство из которых снова экспортировали в США.

В 1959 году показали новый Magnette, построенный на платформе Morris Oxford. Вскоре появился и его младший брат MG 1100 – более мощная версия Austin 1100. Возродили и Midget: кабриолет создали на основе популярного Austin-Healey Sprite. Компактный 3,5-метровый автомобиль получил четырехцилиндровые моторы объемом 1,0-1,5 л и мощнос-



MG M-Type Van 1929 года Cadillac ATS



MG PA Midget 1934 года

тью 46-72 л. с. Даже базовая версия разгонялась до 140 км/ч, а расход топлива составил всего 7 л/100 км. Midget оказался настолько популярным, что оставался на конвейере до 1980 года. За это время в Вели-

кобритании и Австралии собрали 226 тыс. машин.

Самой удачной моделью в истории британской марки стал легендарный MG B. Он пришел на смену MG A в 1962 году и в разных версиях сущес-

твовал вплоть до 1995 года. По миру разъехалось свыше полумиллиона купе и кабриолетов – отличный показатель для спортивной модели. Изящный MG B выглядел привлекательно и современно, да и характе-



MG PA Midget Coupe, 1934 год



MG RV8 1993 года



MG SA 1936 года



MG TA 1936 года



ристики были очень неплохими. С базовой 1,8-литровой 95-сильной "четверкой" разгон до 100 км/ч занимал 12,2 с, а максимальная скорость составила 170 км/ч. Впрочем, позже появились и заряженные версии. Так, MG C оснастили 3,0-литровым шестицилиндровым мотором мощностью 145 л. с., а MG B GT – 3,5-литровым 140-сильным V8, позаимствованным у Rover. Последний вариант легко достигал 200 км/ч и разогнался до

100 км/ч за 8,3 с. Среди опций были электростеклоподъемники и автоматическая трансмиссия.

MG B был дешевым в обслуживании, а четырехместное купе отличалось практичностью. Управляемость автомобиля также была выше всяких похвал и подтверждение тому – призовые места в ралли Монте-Карло и Targa Florio. Даже самые мощные версии демонстрировали умеренный "аппетит", что помогло модели пере-

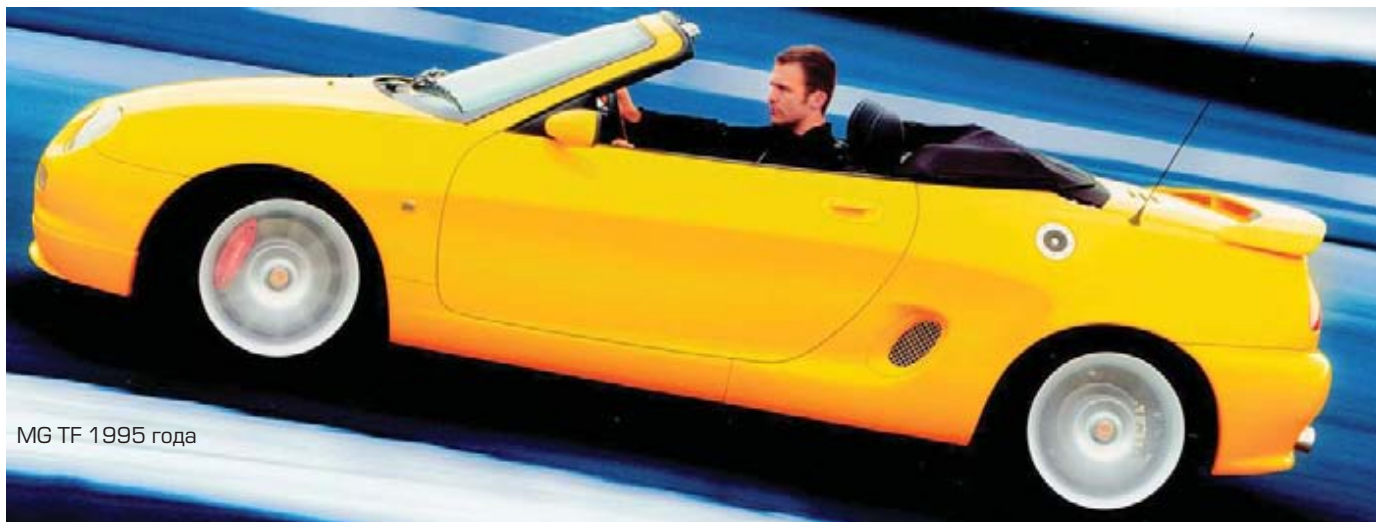
жить топливный кризис середины 70-х годов. А вот негативного влияния экономической рецессии избежать не удалось. Концерн ВМС, как и вся британская промышленность, сильно пострадал и затраты на разработку новых моделей сократили. В результате, MG поручили создание спортивных версий массовых Austin Maestro и Metro, Rover Montego. Их оснащали 2,0-литровыми 150-сильными турбомоторами и дорабатывали ходовую.



MG TC 1945 года



MG TF 1953 года



MG TF 1995 года

Особняком стоял экстремальный MG Metro 6R4 1985 года, спроектированный для чемпионата мира по ралли. Его сделали полноприводным и среднемоторным. Турбированный 3,0-литровый V6 развивал 410 л. с. в гоночной версии и 250 л. с. – в дорожной. Команда MG победила в чемпионате Великобритании по ралли, но из-за изменения регламента соревнований Metro 6R4 пришлось преждевременно отправить на "пенсию".

С конца 80-х MG стала частью Rover Group и вошла в концерн



MG VA 1937 года



MG WA 1938 года



MG XPower SV 2003 года

British Aerospace. Дела компании несколько улучшились. Мелкими сериями начали выпуск модели RV8 – радикально модернизированного MG

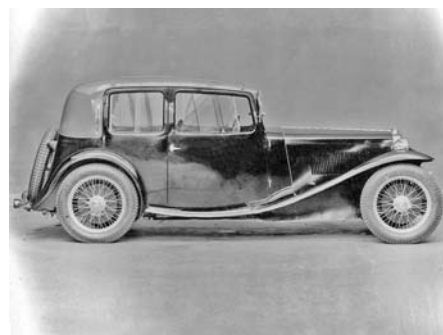
В со 190-сильной "восьмеркой". Затем в 1995 году на смену ему пришел новый MG F – компактный среднемоторный кабриолет с 1,8-лит-

ровым двигателем мощностью 120-160 л. с.

В 2000 году была сформирована MG Rover Group. Специалисты MG продолжили доработку различных моделей Rover. Так, Rover 25 – MG ZR, 45 – ZS, а 75 – ZT. Все они получили прибавку в мощности, улучшенные подвеску и рулевое управление. Была даже попытка выпускать купе XPower SV с 4,6-литровым V8 от Ford Mustang, но выпустили всего 80 машин. Однако так продолжалось недолго: банкротство MG Rover Group в 2005 году привело к остановке конвейера.



MG Y-Type, 1947 год



Седан MG Magnette 1932 года



MG ZR 2004 года



MG ZS 2002 года



MG ZT, 2001 год

Впрочем, знаменитая британская марка не исчезла – ее спасли инвесторы из китайского концерна SAIC Motor. Они выкупили завод в Лонгбридже и уже в 2008 году возобновили выпуск кабриолета MG F. Затем последовали и полностью новые модели. Сейчас палитра MG включает хэтчбэки В-класса MG 3, MG 5, седан MG 350, модели С-класса MG 6 и MG 550. Они официально доступны и в Украине. В скором будущем линейку расширят. Таким образом, у MG появился шанс возрождения.



MGB GT V8 1972 года



Компрессорный MG Magnette 1933 года

arendagazeta.com.ua
АРЕНДА

Подать объявление

www.arendagazeta.com.ua

Сдавайте выгодно в АРЕНДУ!

REALTYCOMFORT
KIEV.UA

Подать объявление

www.realtycomfort.kiev.com.ua

Продавайте выгодно НЕДВИЖИМОСТЬ!

**Объявления выходят на сайтах,
печатных и электронных СМИ**

COSMOLADY

Ж У Р Н А Л Ж Е Н Щ И Н

№4 | апрель | 2014

ТЕМА
НОМЕРА
**ВРЕМЯ
ПЕРЕМЕН**

ИНТЕРВЬЮ
Тина Тёрнер
Джамала
Анфиса Чехова

СПЕЦПРОЕКТ
Я ТОЧНО ЗНАЮ!

МАСТЕР-
КЛАСС
Учимся
расслабляться!
Лёгкий способ
экономии
Как бороться
с лишним весом

А ТАКЖЕ
ДЕВУШКА
С ХАРАКТЕРОМ
Рэйчел МакАдамс
ВЕТЕР ПЕРЕМЕН
ДОМА THIERRY MUGLER
Давид Кома

Ася Гранди

**ASYA GROUP —
ВНЕ КОНКУРЕНЦИИ!**



4 820065 1950012 04

ЗАПИТУЙТЕ У МІСЦЯХ
РОЗПОВСЮДЖЕННЯ ПРЕСИ