

Тест-Драйв

Июль 2014



Pagani Huayra • Bentley Continental GT3-R • Mini 5-door • Daihatsu Copen • Mercedes-Benz CLS
Volkswagen GTI Roadster • BMW M3 • Lincoln MKC • Renault Megane RenaultSport 275 Trophy
Subaru Legacy • Toyota Aygo • Volkswagen Golf Sportsvan • BMW X4 • Nissan Skyline GT-R

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

COSMOLADY

ЖУРНАЛ ДЛЯ ЖЕНЩИН

ТЕМА НОМЕРА
ВЫШЕ ОБЛАКОВ

ЗВЁЗДНЫЕ
ПИЛОТЫ

Принц Уильям
Анджелина Джоли
Пэрис Хилтон
Том Круз

МОЯ
ПРОФЕССИЯ
Стюардесса

ИНТЕРВЬЮ
Сьюзан Сарандон

А ТАКЖЕ
**Летисия —
королева по-испански**

Мария Коваленко

МОИ МЕЧТЫ И ЖЕЛАНИЯ —
ЗАОБЛАЧНЫ!



ЗДОРОВЬЕ
**Правда
о стволовых
клетках**

ФИТНЕС
**Борьба
со стрессом
и калориями**

МОДНЫЙ
АКЦЕНТ
Тюрбан

ПЛЯЖНЫЕ
ТЕНДЕНЦИИ
**Купание
разрешено!**

ЗАПИТУЙТЕ У МІСЦЯХ
РОЗПОВСЮДЖЕННЯ ПРЕСИ

Июль 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

Свидетельство о регистрации КВ 7445 от 17.06.03.

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

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

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

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

Отдел распространения: (067) 547-85-20

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

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



4

Премьера
Bentley Continental GT3-R:
его стихия – автодром



10

Премьера
Mini 5-door:
неожиданный новичок



16

Премьера
Daihatsu Copen:
смена поколений



22

Премьера
Mercedes-Benz CLS:
модернизация



26

Концепт-кар
Volkswagen GTI Roadster:
с компьютерной игры – на дорогу



32

Дебютант
Pagani Huayra:
быстрый, как ветер



40

Дебютант
BMW M3:
продолжает традиции



48

Дебютант
Lincoln MKC:
операция "омоложение"



56

Дебютант
Renault Megane RenaultSport 275 Trophy:
пополнил "семейство"



64

Дебютант
Subaru Legacy:
шестой дубль



72

Дебютант
Toyota Aygo:
яркий "малыш"



82

Дебютант
Volkswagen Golf Sportsvan:
преемник Golf Plus



92

Дебютант
BMW X4:
вседорожник с сердцем куп



98

Страницы истории
Nissan Skyline GT-R:
юбилей Годзиллы

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.

Bentley Continental GT3-R:

его стихия — автодром

Автомобили Bentley чаще ассоциируются с роскошью, но у этой марки славная гоночная история. На ее счету – шесть побед в легендарной 24-часовой гонке в Ле-Мане, причем четыре года подряд (1927–1930 гг.) британцы не знали себе равных. Сейчас честь Bentley в автоспорте отстаивает купе Continental GT3. У него появился серийный собрат Bentley Continental GT3-R – первая модель марки, предназначенная для гоночного автодрома.





По названию легко догадаться, что в основе новинки лежит хорошо знакомый Bentley Continental GT. Своим классическим дизайном купе напоминает легендарный Bentley R-Type Continental 1947 года. У него длиннющий капот, высокая оконная линия и ниспадающая форма крыши. Фирменная широкая решетка радиатора окрашена в черный Continental GT3-R цвет, а четыре круглых фары – тонированы. Передние воздухозаборники увеличены, а дополнительные отверстия появились на капоте. Автомобиль получил аэродинамический обвес из углеволокна и антикрыло на крышку багажника. Стандартные колеса – 21-дюймовые, с покрышками Pirelli, размером 275/35 ZR21. Фонари также тонированы, они подчеркивают расши-

ренные "плечи" задних крыльев. Из бампера выглядывают четыре выхлопных трубы. Все Continental GT3-R будут белыми и с зелеными полосами, что напоминает окрас их гоночных собратьев. Масса купе снижена на 100 кг по сравнению со стандартной моделью – до 2195 кг.

Салон декорирован кожей, полированным алюминием и углеволокном, черную отделку разбавляют ярко-зеленые вставки. На ободе трехспицевого рулевого колеса в районе хвата рук предусмотрена алькантара. Передняя панель напоминает логотип марки – распростертые крылья. Циферблаты приборов выполнены в классическом стиле, а с ними сочетается современный цветной дисплей бортового компьютера. На центральной консоли

установлен 8-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы.

Для водителя и переднего пассажира предусмотрены новые ковшеобразные спортивные кресла с улучшенной боковой поддержкой. Они оснащены электроприводом, подогревом и вентиляцией. Разделяет их высокий трансмиссионный тоннель. А вот от задних сидений отказались, чтобы снизить массу купе. Комплектация включает систему доступа без ключа, электропакет, двухзонный климат-контроль, датчики освещения и дождя, жесткий диск на 30 Гб, камеру заднего вида, круиз-контроль, CD-чейнджер. Также установлены 7 подушек безопасности и система стабилизации ESC.

У 4,0-литрового бензинового V8 заменены турбины и перепрограмми-



рован электронный блок управления. В результате мощность достигла 580 л. с. при 6000 об/мин. Максимальные 700 Н•м крутящего момента в распоряжении с 1700 об/мин. Новая выхлопная система из титана легче и делает звук двигателя более насыщенным. У 8-ступенчатой автоматической трансмиссии передачи сделаны короче. Это позволило улучшить динамику: разгон до 100 км/ч

занимает 3,8 с. Но вместе с тем, из-за этого максимальная скорость уменьшена до 273 км/ч.

Систему полного привода модернизировали и теперь она дополнена системой распределения вектора тяги, имитирующей дифференциал повышенного трения. У Continental GT3-R перенастроены ESC и система настройки шасси, установлены более жест-

кие пружины подвески и амортизаторы. Стандартное оснащение включает и карбоново-керамические тормоза диаметром 420 мм спереди и 356 мм – сзади.

Bentley Continental GT3-R официально представят на фестивале гоночных автомобилей в британском Гудвуде, а его производство начнется осенью. Всего выпустят только 300 этих купе по цене примерно в 200 тыс. евро.





Технические характеристики Bentley Continental GT3-R	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	2195
Длина/ширина/высота, мм	4806/1944/1404
Колесная база, мм	2746
Колея передняя/задняя, мм	1623/1607
Клиренс (дорожный просвет), мм	120
Объем багажника, л	358
Диаметр разворота, м	11,3
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	3993
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	580 при 6000
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	700 при 1700
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/90
Трансмиссия	
Тип привода	постоянный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	275/35 ZR21
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,8
Максимальная скорость, км/ч	273
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	12,7
Стоимость автомобиля в Европе, евро	200 000
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000

Mini 5-door: неожиданный новичок



Mini находится в производстве уже более полувека. За это время в линейке были трехдверный хэтчбэк, универсал, кабриолет, а недавно появились купе и вседорожник. А вот пятидверного хэтчбэка никогда не было и не ожидалось. Разработчики нынешнего, четвертого, поколения Mini решили исправить эту ситуацию и подготовили такую модель. Над именем, по-видимому, долго думать не стали и назвали новинку Mini 5-door ("пятидверный").

Хэтчбэк сохраняет характерный стиль Mini и знакомый двухобъемный профиль с короткими свесами кузова. Во внешнем виде преобладают плавные линии. У автомобиля большие овалы фары и широкая решетка радиатора. Стойки крыши имеют малый угол наклона и традиционно окрашены в черный цвет. Интересно, что задние двери меньше передних. Узкие фонари дополнены хромированными ободками. Кстати, вся оптика Mini может быть светодиодной. Серебристая накладка украшает и пятую дверь, а на верхней ее кромке установлен спойлер. Версию Cooper S можно отличить по аэродинамическому обвесу и 16-дюймовым легкосплавным дискам.

Пятидверный Mini на 161 мм длиннее трехдверного (4005 мм), а его колесная база прибавила 72 мм – до 2567 мм. Ширина осталась прежней (1727 мм), но 5-door выше на 11 мм – 1425 мм. Коэффициент лобового сопротивления равен 0,30.

В салоне преобладают знакомые скругленные поверхности. Здесь можно заметить фирменное трехспицевое

рулевое колесо и приборы в отдельных колодцах, регулирующие вместе с рулевой колонкой. Показания могут проецироваться и на лобовое стекло. На центральной панели установлен 8,8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы, а переключатели выполнены в авиационном стиле. В варианте Cooper S предусмотрены спортивные кресла с улучшенной боковой поддержкой.

Автомобиль стал просторнее внутри, что ощутимо на втором ряду, где теперь больше места для ног и над головой. Объем багажника вырос до 278 л в обычном состоянии и 941 л – со сложенными задними сиденьями. Пол в отсеке – многоуровневый.

Начальное оснащение включает кондиционер, электростеклоподъемники, связь Bluetooth и магнитола. В перечне опций значатся парковочный автопилот, камера заднего вида, 18-дюймовые литые диски, система распознавания дорожных знаков и адаптивный круиз-контроль с технологией автоматического замедления.

Поначалу на выбор предложат четы-

ре двигателя с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива, все они соответствуют экологическим нормам Евро-6. Это бензиновые моторы объемом 1,5 л (136 л. с.) и 2,0 л (192 л. с.), а также 1,5-литровый 116-сильный и 2,0-литровый 170-сильный турбодизели. Самый мощный вариант разгоняется до 100 км/ч за 6,9 с и достигает 232 км/ч, расходуя при этом в среднем 6,0 л/100 км. Для Mini доступны 6-ступенчатые механическая или автоматическая трансмиссии. А среди дополнительного оборудования есть адаптивные амортизаторы Dynamic Damper Control и технология настройки шасси.

Mini 5-door поступит в продажу с осени. Ожидается, что начальная версия будет стоить в Европе от 18 350 евро.









Технические характеристики Mini Cooper S 5-door	
Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина/высота, мм	3982/1727/1425
Колесная база, мм	2567
Колея передняя/задняя, мм	1485/1485
Клиренс (дорожный просвет), мм	140
Объем багажника мин/макс, л	278/941
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1997
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и число цилиндров	в ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	192 при 4700
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	300 при 1250
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	6-ст. механическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC
Количество подушек безопасности	6
Размер шин	195/55 R16
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,9
Максимальная скорость, км/ч	232
Расход топлива, л/100 км:	
смешанный цикл	6,0
Стоимость автомобиля в Европе, евро	18 350 – 26 250
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Daihatsu Copen:

Марка Daihatsu известна своими компактными городскими моделями. Помимо хэтчбэков, мини-вэнов и вседорожников в ее линейке присутствует и купе-кабриолет Copen, который появился в 2002 году. Первое поколение автомобиля выпускали на протяжении десяти лет, а затем компания взяла перерыв для разработки нового Copen. В прошлом году увидел мир концептуальный его вариант, а теперь представлен и серийный Daihatsu Copen.



смена поколений

Тест-драйв:

ПРЕМЬЕРА





Новичок по размерам не слишком отличается от предшественника: этот "малыш" достигает 3395 мм в длину при ширине 1475 мм и высоте 1280 мм. Колесная база равна 2230 мм. В основе купе-кабриолета лежит новая платформа с пространственной рамой. Это позволило увеличить жесткость кузова на 50%, сохранив при этом небольшую массу – всего 850 кг.

Дизайн Copen радикально изменился. Ушли в прошлое лаконичные плавные линии, а на смену им пришли более мускулистые поверхности. Капот профилирован, боковины украшены клиновидными штампованными линиями, а колесные арки расширены. Широкая решетка радиатора разделена пополам, а с ней сочетаются раскосые фары и узкие светодиодные ходовые огни. Жесткая металлическая крыша складывается с помощью электропривода за 20 с. При переворачивании призваны спасти дуги безопасности за сиденьями. Стандартные колесные диски –

16-дюймовые, с покрышками размером 165/50 R16. В крышку багажника интегрирован спойлер, а по краям кузова установлены Г-образные фонари. По центру бампера предусмотрена черная вставка, из которой выглядывают две хромированные выхлопные трубы. Позже появится оригинальный вариант Copen X со съемным пластиковым обвесом, в силе вседорожников.

В салоне заметны многочисленные вставки, имитирующие карбон и алюминий. Компактное трехспицевое рулевое колесо обшито кожей и регулируется по высоте. У приборов – оптическая подсветка. Узкая центральная панель наклонена, а сверху на ней установлен дисплей мультимедийной системы. Оригинально выглядит круглый блок климатической установки. Сиденья Copen обладают лучшей боковой поддержкой, чем кресла предшественника, а в базовой версии предусмотрен их подогрев. Комплектация также включает систему доступа без

ключа, парктроник и климат-контроль.

Купе-кабриолет получил 660-кубовый трехцилиндровый бензиновый турбомотор мощностью 64 л. с. Максимальные 92 Н•м крутящего момента в распоряжении с 3200 об/мин. Разгон до 100 км/ч занимает 12 с, а максимальная скорость – 170 км/ч. В смешанном цикле расход топлива составляет 4,5 л/100 км. Позже появится 1,3-литровая 86-сильная "четверка".

На выбор предложены 5-ступенчатая механическая трансмиссия или новый бесступенчатый вариатор CVT, а в списке опций появился электронный дифференциал повышенного трения. Пружины подвески и амортизаторы Copen стали жестче, чем у предшественника. Диаметр разворота составляет всего 9,2 м.

Daihatsu Copen уже поступил в продажу в Японии и там стоит от 1,8 млн. иен (17 600 долларов). Вскоре купе-кабриолет появится и в других странах.





Технические характеристики Daihatsu Copen	
Тип кузова	кабриолет
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	850
Длина/ширина/высота, мм	3395/1475/1280
Колесная база, мм	2230
Колея передняя/задняя, мм	1310/1295
Диаметр разворота, м	9,2
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	659
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и число цилиндров	3 в ряд
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	64 при 6000
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	92 при 3200
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/40
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	5-ст. механическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	барабанные
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности	2
Размер шин	165/50 R16
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	12
Максимальная скорость, км/ч	170
Расход топлива, л/100 км:	
смешанный цикл	4,5
Стоимость тестируемого автомобиля, долларов	17 600
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000

Mercedes-Benz CLS:

модернизация



Наряду с седаном обновлен и универсал

Появившийся в 2004 году Mercedes-Benz CLS стоял у истока класса так называемых "четырёхдверных купе". С 2010 года в производстве находится второе поколение модели и теперь пришло время для его планового обновления.

Освежили как седан Mercedes-Benz CLS, так и универсал Shooting Brake.

Они, как и прежде, отличаются динамичным стилем с длинным капотом, высокой оконной линией и аркообразным силуэтом крыши. Отличить модель 2014 года можно по новой хромированной решетке радиатора, по центру которой установлена большая трехлучевая звезда. Изменены и фары: они светодиодные во всех CLS, а

за доплату предложена адаптивная оптика с активной матрицей. В бампере увеличен воздухозаборник. Сзади заметны иные фонари и прямоугольные наконечники выхлопных труб. Версию CLS63 AMG можно отличить по аэродинамическому обвесу и 19-дюймовым легкосплавным дискам.

У CLS появились свежие варианты



Решетка радиатора декорирована хромом

отделки салона. Заменено трехспицевое рулевое колесо, а в варианте от AMG его обод выполнен плоским снизу. На центральной панели установлен новый 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы Comand. Также несколько изменены клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля. Навигационная система с голосовым управлением несколько доработана. Она предусмотрена в ба-

зовой версии, так же как и технология автоматического замедления. Список опций включает парковочный автопилот, системы ночного видения, распознавания дорожных знаков.

Автомобиль получил новый 3,5-литровый бензиновый V6 с турбонаддувом мощностью 333 л. с. Также доступен 4,7-литровый 408-сильный V8. У CLS63 AMG под капотом 5,5-литровая "восьмерка" мощностью 557 либо

585 л. с. Турбодизель объемом 2,1 л предложен в версиях на 170 и 204 л. с., а 3,0-литровый развивает 258 л. с. Новшеством стала 9-ступенчатая автоматическая трансмиссия, а за доплату предложены полный привод и активная пневмоподвеска.

Обновленный Mercedes-Benz CLS поступит в продажу с осени. Стоимость модели в Европе – от 60 тыс. евро.

В салоне заменены рулевое колесо и дисплей на центральной панели





Вариант CLS63 AMG можно отличить по
аэродинамическому овесу





Сзади обновлены фонари



Volkswagen GTI Roadster

В этом году Volkswagen Golf празднует свое 40-летие. Этому юбилею посвящают сразу несколько моделей и концепт-каров. Один из них – оригинальный кабриолет GTI Roadster. Интересно, что впервые он появился в компьютерной игре Gran Turismo, а теперь виртуальный автомобиль воплотили в металле.



er: с компьютерной игры – на дорогу

Тест-драйв:
КОНЦЕПТ-КАР



По названию нетрудно догадаться, что в основе новинки лежит Golf GTI. Впрочем, следует отметить, что GTI никогда не был кабриолетом. По размерам он несколько меньше хетчбэка: его длина составляет 4158 мм, а колесная база – 2494 мм. Автомобиль также ниже (1090 мм), но при этом заметно шире – 1894 мм. Масса составляет 1420 кг.

Внешний вид разрабатывали молодые дизайнеры. Volkswagen GTI Roadster отличается грозным стилем, в котором преобладают граненые линии. У кабриолета короткие свесы кузова, а лобовое и боковые стекла обрезаны. Узкая решетка радиатора сочетается со светодиодными Г-образными фарами, а в бампере размещен широкий воздухозаборник. Установлен и аэродинамический обвес из углеволокна. В расширенных колесных арках видны 20-дюймовые легкосплав-

ные диски с покрышками размером 235/35 ZR20 спереди и 275/30 ZR20 – сзади. Двери поднимаются вверх. В передних и задних крыльях расположены дополнительные воздухозаборники. За сиденьями предусмотрена мощная дуга, призвана спасти при переворачивании. Крышка багажника дополнена огромным антикрылом, а в заднем бампере размещен диффузор, улучшающий прохождение воздуха под днищем. Ширину "кормы" визуально увеличивают продолговатые фонари.

В отделке салона преобладают алюминия и карбон. В отличие от стандартного GTI, концепт-кар – двухместный, причем спортивные сиденья расположены низко и разделены высоким центральным тоннелем, как в гоночных автомобилях. Компактный руль выполнен в стиле болидов "Формулы-1". Приборная панель очень компактная, а ее подсветка – ярко-красная.

Под капотом GTI Roadster – 3,0-литровый бензиновый V6 с двойным турбонаддувом. Он развивает 503 л. с., а максимальный крутящий момент в 560 Н•м доступен при 4000-5600 об/мин. Кабриолет разгоняется до 100 км/ч за 3,6 с, а его максимальная скорость составляет 309 км/ч. Автомобиль получил 7-ступенчатую трансмиссию с двумя сцеплениями и полный привод. Также предусмотрены карбоново-керамические тормозные диски диаметром 380 мм спереди и 356 мм – сзади.

Официальная премьера Volkswagen GTI Roadster состоялась на слете поклонников немецкой марки, прошедшем на берегу австрийского озера Вёртер-Зее. Кабриолет останется единственным в своем роде, но любой желающий сможет опробовать его виртуальный вариант в компьютерной игре.









Радані Нугаура:

быстрый, как ветер



Итальянская компания Pagani совсем небольшая – там работают всего 53 человека. Она и довольно молодая: первый свой автомобиль Zonda она представила только в 1999 году. Но купе отлично себя зарекомендовало и прославило Pagani, пусть и осталось очень эксклюзивным – выпустили всего 206 Zonda. Теперь на смену ему приходит полностью новый Pagani Huayra. Назвали его в честь бога ветра, которому поклонялись аргентинские индейцы – земляки основателя марки Горацио Пагани.





Во многом стиль Huayra является развитием дизайна Zonda, однако, новичок выглядит не столь агрессивно, как его предшественник. Многие углы сглажены, наряду с гранями теперь соседствуют и плавные поверхности. Впрочем, сохранены и фамильные черты, такие как широкая "пасть" радиаторной решетки и четыре биксеноновые передние фары. Воздухозаборники в боковинах напоминают таковые у реактивных истребителей. Доступ в салон облегчают поднимающиеся вверх двери типа "крыло чайки". Линия крыши отличается элегантным изгибом, а задние стойки растянуты вплоть до "кормы". Сзади можно заметить знакомые тесно сгруппированные четыре "сопла" выхлопной системы. В круглых фонарях теперь размещены светодиодные фары.

В основе автомобиля лежит монокок из углеволокна и титана, к которому крепятся карбоновые кузовные панели. Поэтому масса купе – всего 1350 кг. Конструкция получилась настолько крепкой, что один монокок выдержал сразу семь различных краш-тестов. Huayra немного больше по размерам, чем Zonda: достигает 4605 мм в длину, 2036 мм в ширину и 1169 мм – в высоту при колесной базе в 2795 мм. Еще одна особенность автомобиля – активная аэродинамика. Помимо диффузора, прижимную силу обеспечивают передние и задние (их всего четыре)

спойлеры, угол атаки которых изменяется автоматически в зависимости от условий езды. Поэтому и коэффициент лобового сопротивления варьируется в пределах 0,31 – 0,36. Салоны Pagani всегда считались настоящими произведениями искусства, и Huayra в этом плане – не исключение. Классический стиль относит нас в 30-е годы прошлого века. Впрочем, 80 лет назад карбона не было, а здесь он присутствует в отделке в огромных количествах наряду с нежной кожей и блестящим полированным алюминием. А в крыше разместили две стеклянные секции, поэтому в салоне очень светло.

Обод трехспицевого рулевого колеса выполнен плоским снизу. Циферблаты приборов по дизайну напоминают дорогие швейцарские часы. Они получили приятную нежно-синюю подсветку, а при включении зажигания их стрелки делают оборот на 360 градусов. Кстати, впервые на Pagani установлен бортовой компьютер со счетчиком пройденных кругов на гоночном автодроме.

Сверху центральной панели расположены два дефлектора вентиляционной системы, напоминающие по форме турбины. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля по форме напоминают авиационные тумблеры. Установлен и сенсорный дисплей мультимедийной системы. С самого низу размещены USB-разъем и отверстие для ключа-брелока.

Интересно, что он выполнен в виде масштабной модели Huayra. Оригинально выглядит и рычаг трансмиссии с открытым механизмом кулисы.

Сиденья водителя и переднего пассажира также весьма необычные: в их спинках предусмотрены специальные прорези. Они отлично фиксируют тело, что особенно чувствуется на извилистых дорогах с множеством поворотов. Правда, слишком мягкими их не назовешь. Регулировки, осуществляются с помощью электропривода, предусмотрен и подогрев. А вот рулевую колонку придется настраивать вручную. Закреплены предусмотрена небольшая ниша для ручной поклажи, а также размещены динамики аудиосистемы. Штатный багажник у купе отсутствует.

Оснащение автомобиля немного расширили. Теперь Huayra укомплектован системой доступа без ключа, отдельным климат-контролем, электропакетом, связью Bluetooth, навигационной системой, круиз-контролем и более мощной магнитолой с CD-проигрывателем. Кроме того, отныне установлены система стабилизации ESC и 4 подушки безопасности.

Традиционно двигатели для Pagani разрабатывают специалисты спортивного подразделения Mercedes-Benz AMG. За пассажирским отсеком Huayra установлен новый 6,0-литровый V12 с двойным турбонаддувом.







Он развивает внушительные 730 л. с. при 5800 об/мин, но еще более огромен его крутящий момент – 1000 Н·м, который в распоряжении уже при 2250 об/мин. Мотор очень тяговит как на низких оборотах, так и ближе к "красной" зоне тахометра. Под рукой всегда огромный запас мощности, а для резкого разгона достаточно легкого касания чувствительной педали акселератора. Динамика ураганная: купе достигает 100 км/ч за 3,3 с, поэтому при старте спину буквально вдавливают в сиденье. На подходящем участке автобана автомобиль способен развить 370 км/ч. По мере набора оборотов звук V12 становится все насыщеннее – это заслуга титановой выхлопной системы, которая, кстати, весит всего 10 кг.

В Pagani отказались от установки популярной нынче трансмиссии с двумя сцеплениями и остановили выбор на 7-ступенчатом "роботе". Переключения все равно происходят очень быстро (за 0,2 с), пусть и не слишком

плавно. Но зато масса такого агрегата в два раза меньше – 70 кг.

В то же время купе может быть очень смирным, если это нужно. При 1000 об/мин двигатель работает тихо и дает возможность передвигаться в городском потоке. Да и расход топлива, на удивление, скромный – 15 л/100 км в смешанном цикле. А выхлоп соответствует нормам токсичности Евро-5.

Даже на больших скоростях автомобиль остается отлично контролируемым, несмотря на внушительную мощность двигателя. Его руль очень точный и невероятно острый – Нуауга мгновенно реагирует на малейшее его движение. Система стабилизации препятствует заносу, да и покрышки размером 255/35 ZR19 спереди и 335/30 ZR20 сзади обеспечивают отличное сцепление с дорогой. Боковое ускорение в виражах достигает 1,5 g, а недостаточная поворачиваемость дает о себе знать только на пределе возможностей купе. В спортивном режиме ESC вмешивается позже и позволяет легкое

скольжение в поворотах. Даже если ее полностью отключить, купе не превратится в необузданного зверя, хотя и потребует от водителя большего мастерства.

Подвеска Pagani выполнена в гоночном стиле – рычаги размещены горизонтально. У амортизаторов – hlns регулируется жесткость, но в любом случае не следует ожидать от автомобиля слишком комфортной езды. На больших скоростях дорожный просвет уменьшается на 10 мм ради улучшения аэродинамики. Карбоново-керамические тормоза Brembo отлично себя проявляют. Они молниеносно замедляют Нуауга: например, для полной остановки с 200 км/ч понадобится всего 4,2 с.

Конечно, при цене в 1,2 миллиона долларов Pagani Нуауга не станет массовым. Тем более что ежегодно на итальянском предприятии вручную собирают не более 40 таких машин. Однако на купе уже поступило около сотни заказов.



Технические характеристики Pagani Huayra	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1350
Длина/ширина/высота, мм	4605/2036/1169
Колесная база, мм	2795
Колея передняя/задняя, мм	1598/1550
Клиренс (дорожный просвет), мм	100
Объем багажника мин/макс, л	нет
Диаметр разворота, м	11,9
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	5980
Тип	бензиновый
Расположение	в базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	V12
Количество клапанов/распредвалов, шт	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	730 при 5800
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	1000 при 2250–4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/100
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, Traction control
Количество подушек безопасности, шт.	4
Размер шин	255/35 ZR19 спереди, 335/30 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,3
Максимальная скорость, км/ч	370
Расход топлива, л/100 км:	
– смешанный цикл	15,0
Стоимость тестируемого автомобиля в США, долларов	1 200 000
Первое техобслуживание, км	10 000
Периодичность техобслуживания, км	10 000

BMW M3:

продолжает традиции





BMW M3 известен с 1985 года, он стал одной из первых моделей от подразделения BMW Motorsport. С момента его появления прошло почти три десятилетия и теперь началось производство уже пятого поколения M3. Его дебют сопровождается весьма большими переменами.

Отныне BMW M3 предложен только с кузовом седан, ведь купе и кабриолет выделены в отдельную линейку и носят название M4. Традиционно, внешние изменения не слишком радикальны и носят функциональный характер. Издали автомобиль сложно отличить от обычного BMW 3 Series. M3 сохраняет характерный профиль с длинным капотом, сдвинутым назад салоном и короткими свесами кузова. Фирменная разделенная пополам решетка радиатора сочетается с раскосыми фарами. Но при более детальном осмотре отличия сразу видны. Расширенные колесные арки говорят об увеличенной колее. Огромные воздухозаборники в бампере и "жабры" в передних крыльях призваны охлаждать двигатель и тормоза. На капоте появилась выпуклость, а на порогах — накладки. Стандартные колесные диски — 18-дюймовые, а 19-дюймовые

предложены за доплату. Улучшить аэродинамику призваны новые зеркала заднего вида, заостренный спойлер на крышке багажника и диффузор (он оптимизирует прохождение воздуха под днищем). Из бампера выглядывают четыре выхлопных трубы.

Седан примерно на 80 кг легче предшественника (1537 кг), при том, что подрос до 4671 мм в длину при колесной базе в 2812 мм. Его капот и передние крылья выполнены из алюминиевых сплавов, а крыша — карбоновая. Из углеволокна также изготовлены карданный вал и распорка в моторном отсеке, увеличивающая жесткость.

В отделке салона M3 сочетаются кожа и полированный алюминий, а в качестве опции доступны даже карбоновые вставки. На порогах появились металлические накладки. Трехспицевое рулевое колесо — полностью новое. Заменены и приборы: по центру находятся большие спидометр (с экраном бортового компьютера внутри) и тахометр с индикатором экономичной езды. По краям находятся датчики остатка топлива в баке и температуры двигателя. За доплату можно выбрать систему проекирования данных на лобовое стекло.

Широкая центральная панель традиционно повернута к водителю. Сверху из нее выдвигается 6,5-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика. Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля имеют красную подсветку. Они крупные и рационально упорядочены. Появился и новый рычаг коробки переключения передач.

Специально для M3 разработаны спортивные сиденья с интегрированными подголовниками. Они обладают отличной боковой поддержкой и при этом остаются комфортабельными. Предусмотрены их электропривод регулировок и подогрев.

Новые и задние сиденья. На втором ряду просторнее, чем в предшественнике, ощутимо увеличенное пространство над головой. Но подушка дивана профилирована под два места, поэтому сидящий по центру будет стеснен.

Автомобиль достаточно практичный: предусмотрены вместительный бокс в подлокотнике, отделение в центральной консоли и карманы в дверях. Да и багажник приличный — 480 л.

Оснащение седана весьма богатое: предусмотрены биксеноновые фары,



система доступа без ключа, электропакет, двухзонный климат-контроль, CD-проигрыватель, навигационная система. Также установлены 6 подушек безопасности и система стабилизации. В перечне дополнительного оборудования – обогрев рулевого колеса, камера заднего вида, панорамная крыша, датчики освещения и дождя. Среди опций еще есть адаптивный круиз-контроль с функцией движения в пробках, системы определения усталости водителя, автоматического замедления, слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения.

Новый М3 обозначил возвращение к рядным шестицилиндровым двигателям и впервые в истории модели применен двойной турбонаддув. Благодаря ему с 3,0 л рабочего объема "снимают" 431 л. с. Мотор очень тяговит на малых оборотах, ведь максимальные 550 Н•м крутящего момента достигаются уже при 1850 об/мин. Они в распоряжении вплоть до 5500 об/мин, поэтому "шестерка" отличается эластичностью. Вместе с тем, она очень отзывчива и легко раскручивается до 7600 об/мин. Конечно, рык "шестерки" не столь сочный, как у V8 предшественника, но его улучшили с помощью технологии Active

Sound Design, синтезирующей звук мотора через динамики аудиосистемы. Кроме того, предусмотрен перепускной клапан, открывающийся в выхлопной системе на высоких оборотах.

Механическая 6-ступенчатая коробка переключения передач отличается точностью работы. Альтернатива – 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями DCT, отличающаяся быстротой работы. Она дополнена технологией помощи при старте (Launch control), поэтому динамика с ней лучше – 4,1 с до 100 км/ч против 4,3. Максимальная скорость у обеих версий ограничена на отметке в 250 км/ч, хотя за доплату порог можно поднять до 280 км/ч. DCT также делает купе экономичнее – 11,1 л/100 км в городском цикле и 6,7 л/100 км – в загородном. Это примерно на 25% меньше, чем у предыдущего М3. Выхлоп соответствует экологическим нормам Евро-6. DCT также дополнена функцией Smokey Burnout, позволяющей контролировать уровень дыма из колес для яркой пробуксовки.

Уменьшенная масса, расширенная колея и пониженный центр тяжести способствуют улучшению управляемости. Благодаря электронному диф-

ференциалу повышенного трения поворачиваемость купе близка к нейтральной. Покрышки размером 255/40 ZR18 спереди и 275/40 ZR18 сзади обеспечивают хорошее сцепление с дорогой. Седан остается легко контролируемым даже с отключенной системой стабилизации, хотя добиться заноса задней оси в этом случае все же можно. Рулевое управление М3 впервые получило электроусилитель, который, на удивление, хорошо настроен. Оно точное и информативное. Отныне в качестве опций предложены адаптивные амортизаторы и технология настройки шасси. В комфортном режиме автомобиль по поведению мало чем отличается от обычного 3 Series. Если же перевести переключатель в положение Sport или Sport+, то подвеска становится жестче, руль – острее, а педаль акселератора – чувствительнее. Стандартные тормоза обеспечивают неплохое замедление, а за доплату теперь доступны карбоново-керамические диски.

BMW М3 уже поступил в продажу. В Европе цены начинаются с отметки в 71 500 евро.









Технические характеристики BMW M3	
Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Снаряженная масса, кг	1537
Длина/ширина/высота, мм	4671/1877/1424
Колесная база, мм	2812
Колея передняя/задняя, мм	1579/1603
Клиренс (дорожный просвет), мм	120
Объем багажника мин/макс, л	480
Диаметр разворота, м	11,8
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	2979
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и число цилиндров	в ряд, 6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	431 при 5500
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	550 при 1850–5500
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/60
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	6-ст. механическая, 7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	255/40 ZR18 спереди, 275/40 ZR18 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,3 [4,1]*
Максимальная скорость, км/ч	280 [280]
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	12,0 [11,1]
– загородный цикл	6,9 [6,7]
– смешанный цикл	8,8 [8,3]
Стоимость автомобиля в Европе, евро	71 500 – 82 000
Первое ТО, км	20 000
Периодичность ТО, км	20 000



Lincoln MKC:

Lincoln считается премиум-подразделением концерна Ford. Так сложилось, что больше всего эти автомобили популярны среди людей старшего возраста. Руководство компании решило несколько изменить эту статистику и привлечь молодых автолюбителей. С этой целью решили пересмотреть модельный ряд. Ранее увидел мир седан среднего класса MKZ, а теперь появился компактный вседорожник Lincoln MKC.

**операция
"омоложение"**

В основе MKC лежит платформа знакомого нам Ford Kuga. При длине в 4551 мм и с колесной базой в 2690 мм это самый маленький Lincoln за многие годы. Ширина достигает 1864 мм, а высота – 1656 мм. Начальный переднеприводный вариант весит 1708 кг. Стандартное оснащение включает 18-дюймовые легкосплавные диски.

Одного взгляда на вседорожник достаточно, чтобы понять, что его дизайн отнюдь не такой консервативный, как у собратьев. У него стремительный и подтянутый профиль с большим углом наклона лобового стекла, короткими свесами кузова и высокой оконной линией. Фирменная разделенная пополам хромированная решетка радиатора также переосмыслена: теперь она напоминает распростертые крылья. Своеобразным ее продолжением являются продолговатые

фары с изогнутыми ходовыми огнями. В бампере находится узкий воздухозаборник. Днище прикрыто металлическими пластинами, а нижняя часть кузова защищена пластиковыми накладками. Передние и задние крылья расширены. Пятая дверь выполнена обволакивающей, а на верхней ее кромке установлен спойлер. Светодиодные фонари традиционно растянуты на всю ширину кузова.

При приближении водителя автомобиль приветствует его – проецирует изображения на земле возле двери. Во всех версиях, кроме базовой, его салон декорирован кожей, натуральным деревом и полированным алюминием. Передняя панель выполнена в виде буквы "V". А вот трехспицевое рулевое колесо обшито кожей. Оно multifunctional и на нем целых 22 клавиши. Приборы получили

белую оптоволоконную подсветку. Расположенный по центру цветной экран бортового компьютера кажется врезанным в тахометр. Внизу размещены небольшие указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя.

Узкая центральная панель наклонена. Интересно, что сюда вынесены кнопка запуска двигателя и клавиши управления режимами трансмиссии (традиционный рычаг отсутствует). Предусмотрен и 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы MyLincoln Touch, которая, к слову, включает и голосовое управление. А вот переключатели блоков аудио-



системы и климат-контроля обычные – от сенсорных клавиш, как в Lincoln MKZ или MKX, отказались. Некоторые кнопки весьма мелкие, что затрудняет пользование ими.

Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, а передние сиденья оснащены электроприводом и подогревом во всех МКС. Кресла широкие и мягкие, что хорошо при дальних путешествиях. Однако немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Отсутствие селектора коробки переключения передач позволило освободить больше места для подстаканников и подлокотника с боксом внутри.

На втором ряду ощущается недостаток места для ног: если спереди сидят рослые люди, то пассажирам ростом свыше 180 см будет тесновато. А вот над головой пространство достаточное. Здесь комфортнее двоим сидекам, но при надобности поместятся и трое.

Объем багажника составляет 713 л в обычном состоянии, а со сложенными задними креслами возрастает до 1503 л. Пятая дверь может быть оснащена электроприводом с сенсором открытия, реагирующим на движение ноги под бампером.

Базовая комплектация Premier включает систему доступа без ключа, электропакет, ксеноновые фары, двухзонный климат-контроль, камеру заднего вида, аудиосистему с 9 динамиками. Также установлены 7 поду-

шек безопасности и система стабилизации. Самый дорогой вариант Reserve добавляет вентиляцию передних и подогрев задних сидений, панорамную крышу, электропривод рулевой колонки, спутниковую навигацию и 19-дюймовые легкосплавные диски. Список опций включает датчики освещения и дождя, обогрев рулевого колеса, парковочный автопилот, более мощную аудиосистему. Также можно выбрать адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления, технологии слежения за "слепыми" зонами, определения усталости водителя и соблюдения полосы движения.

Оба доступных двигателя – бензиновые, четырехцилиндровые и с турбонаддувом. Начальный 2,0-литровый мотор развивает 240 л. с. Выше в иерархии стоит 2,3-литровая "четверка", знакомая по новейшему Ford Mustang. Для МКС ее мощность уменьшили до 285 л. с. при 5500 об/мин. Она быстро отзывается на нажатие педали акселератора, а турбопауза мало заметна. Приличные 415 Н•м крутящего момента в распоряжении при 2750 об/мин, поэтому тяги в среднем диапазоне оборотов хватает, хотя по мере приближения стрелки тахометра к "красной" зоне двигатель усмиряет свой пыл и становится заметно громче. Разгон до 100 км/ч занимает 6,7 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 191 км/ч. В городском

цикле расход топлива составляет 13,1 л/100 км в городском цикле и 9,0 л/100 км в загородном.

Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия отличается плавностью работы. Опционный полный привод обеспечивает лучшее сцепление с дорогой, а электронный передний дифференциал помогает побороть недостаточную поворачиваемость.

МКС, как многие Lincoln, ориентирован на комфорт. Его мягкая подвеска легко справляется с дорожными неровностями. Благодаря системе активного подавления звуковых помех в салоне очень тихо. Вместе с тем, вседорожник демонстрирует неплохую управляемость. Его рулевое управление точное и наполнено тяжестью. Адаптивные амортизаторы помогают уменьшить крены кузова в виражах. Установлена и технология настройки шасси. В спортивном режиме руль становится острее, подвеска – жестче, педаль акселератора – чувствительнее, а переключения передач происходят при более высоких оборотах. Кроме того, у полноприводных версий больше тяги передается на задние колеса.

Lincoln МКС уже начали продавать в США. Там вседорожник стоит от 34 тыс. долларов. Вполне возможно, что его начнут продавать и на европейском рынке. Пока же новичок будет продаваться у нас неофициально.











Технические характеристики Lincoln MKC		
Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1708	1807
Длина/ширина/ высота, мм	4551/1864/1656	
Колесная база, мм	2690	
Колея передняя/задняя, мм	1585/1587	
Клиренс (дорожный просвет), мм	201	
Объем багажника, л	713/1503	
Диаметр разворота, м	11,3	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1999	2300
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	240 при 5500	285 при 5600
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	366 при 3000	415 при 2750
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/58	
Трансмиссия		
Тип привода	передний или подключаемый полный	
Коробка передач	6-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, AdvanceTrak	
Количество подушек безопасности, шт	7	
Размер шин	235/50 R18	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,1	6,7
Максимальная скорость, км/ч	190	190
Расход топлива, л/100 км		
– городской цикл	11,8	13,1
– загородный цикл	8,1	9,0
– смешанный цикл	10,2	11,2
Стоимость автомобиля (в США), долларов	34 000 – 50 400	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Renault Megane RenaultSport 275 Trophy

пополнил "семейство"



Специалисты Renault издавна занимались созданием "горячих" версий доступных моделей. Так, еще в 60-х годах популярностью пользовался Renault 8 Gordini, а в 1980 году появился знаменитый Renault 5 Turbo. С 1994 года подготовкой таких модификаций занималось специальное подразделение RenaultSport. Одно из самых известных его творений – Megane RenaultSport. Нынешнее поколение заряженного хэтчбэка известно с 2009 года, но поскольку недавно вся линейка Megane прошла обновление, то модернизировали и вариант RS. И не просто освежили, а представили особый Renault Megane RenaultSport 275 Trophy.





Как и ранее, в основе "горячего" хэтчбэка лежит трехдверный Megane Coupe. Естественно, он сохранил динамический стиль с ниспадающей линией крыши и в профиль чем-то похож на купе. От предыдущей модели его можно отличить по новой решетке радиатора с большим логотипом по центру. Несколько изменены и крупные каплевидные фары. Воздухозаборник в бампере разделен изогнутым спойлером, который похож на антикрыло болида "Формулы-1". Рельефный капот плавно переходит в передние стойки крыши. Раздутые колесные арки указывают на то, что колею автомобиля несколько расширили. Боковины украшены графикой, а на порогах заметны аэродинамические накладки. Прижимную силу увеличивают спойлер на крыше и диффузор в заднем бампере, оптимизирующий прохождение воздуха под днищем автомобиля. По центру его размещена огромная трапецевидная выхлопная труба.

Наряду с обычной моделью предложен и экстремальный облегченный вариант Trophy-R. Его масса снижена на 70 кг – с 1376 кг до 1306. Также его до-

рожный просвет уменьшен на 10 мм и установлены 19-дюймовые легкосплавные диски (вместо стандартных 18-дюймовых).

В отделке салона преобладает алюминий, а даже трехспицевое рулевое колесо декорировано. Темные тона разбавлены ярко-красными швами и вставками, а накладки в дверях имитируют карбон. Заменен и рычаг трансмиссии, а педали изготовлены из алюминия. На порогах появились металлические накладки с серийным номером автомобиля. Приборы Megane RenaultSport 275 Trophy полностью новые. К примеру, расположенный по центру спидометр не авангардный цифровой, как у обычного Megane, а традиционный, аналоговый, с индикатором переключения передач. Циферблат тахометра окрашен в серый цвет. Предусмотрен и небольшой экран бортового компьютера.

В стандартной версии центральная панель увенчана цветным монитором мультимедийной системы, а вот в Trophy-R от него отказались в целях снижения массы. Вместо него – монохромный дисплей, на который выво-

дятся данные о давлении наддува, температуре масла, длительности разгона до 100 км/ч, боковом ускорении в поворотах. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля довольно мелкие и сгруппированы чересчур тесно. В Trophy-R климатическая установка и магнитола стали жертвами борьбы с лишним весом.

Рулевая колонка регулируется в двух положениях. Спортивный дух подчеркивает низкая посадка. Новые сиденья Recaro обладают отличной боковой поддержкой, пусть и довольно упругие. Спинки украшены логотипами RenaultSport. Предусмотрена функция их подогрева. Дополняют кресла гоночные четырехточечные ремни безопасности.

Из-за наклоненных стоек крыши на втором ряду не слишком много места над головой, что ощутят люди ростом выше среднего. Зато пространство для ног очень даже неплохое. В Trophy R задние сиденья убрали, чтобы снизить массу автомобиля и поместить каркас безопасности. Объем багажника составляет 344 л.

Комплектация Megane RenaultSport 275 Trophy включает электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, связь Bluetooth, магнитола с CD-плеером и USB-портом, парктроник, датчики света и дождя, круиз-контроль. Также предусмотрены 6 подушек безопасности и система стабилизации ESP.

Хэтчбэк оснащен проверенной 2,0-литровой "четверкой" с турбонаддувом. После доработки электронного блока управления ее мощность увеличилась до 275 л. с. при 5500 об/мин. Пик крутящего момента остался на уровне 360 Н•м и достигается при 3000 об/мин, а 80% его в распоряжении с 1900 об/мин. Но двигатель стал более тяговитым на низких оборотах. При этом он неплохо ведет себя вплоть до предельных 6500 об/мин. Разгон до 100 км/ч осуществляется за 6 с и сопровождается сочным звуком новой выхлопной системы. Она, кстати, выполнена из титана, что снижает

массу на 18 кг. Максимальная скорость составляет 255 км/ч. Мотор весьма эластичный – позволяет передвигаться на высшей передаче со скоростью 45 км/ч при 1000 об/мин. Механическая 6-ступенчатая трансмиссия, кстати, демонстрирует неплохую точность работы. В то же время расход топлива снижен до 7,5 л/100 км в смешанном цикле.

Renault Megane RenaultSport давно прославился своей образцовой (по меркам переднеприводных моделей) управляемостью. Теперь она стала еще лучше. Дифференциал повышенного трения помогает справиться с недостаточной управляемостью. Рулевое управление пусть и с электроусилителем, демонстрирует неплохую точность и наполнено тяжестью. Сцепление с дорогой отличное, независимо от того, включена система стабилизации или нет – это заслуга новых покрышек Michelin Pilot Sport Cup 2. Для более острых ощущений можно

выбрать спортивный режим ESP: в этом случае она будет вмешиваться позже. Конечно, подвеска жесткая, но зато крены кузова в виражах очень небольшие. Перфорированные тормозные диски диаметром 340 мм спереди и 290 мм сзади обеспечивают очень хорошее замедление.

У Trophy-R предусмотрены регулируемые амортизаторы hlns (в стандартной версии они предложены за доплату). Свои способности автомобиль доказал на сложном автодроме Нюрбургринг, где показал лучшее время среди всех переднеприводных моделей. Однако в салоне такого хэтчбэка гораздо больше шума из-за уменьшенной шумоизоляции.

Renault Megane RenaultSport 275 Trophy сохранил все фамильные качества модели, а некоторые характеристики и улучшил. В Европе заряженный хэтчбэк уже продается по цене от 38 тыс. евро. Trophy-R же выпустят в количестве только 250 единиц и он будет стоить 45 600 евро.









Технические характеристики Renault Megane RS275 Trophy R	
Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	3/2
Снаряженная масса, кг	1306
Длина/ширина/высота, мм	4299/1848/1435
Колесная база, мм	2640
Колея передняя/задняя, мм	1594/1548
Клиренс (дорожный просвет), мм	120
Объем багажника, л	344/991
Диаметр разворота, м	11,3
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1998
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	275 при 5500
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	360 при 3000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/60
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, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	235/40 R19
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,0
Максимальная скорость, км/ч	255
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	7,5
Стоимость автомобиля в Европе, евро	45 600
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

В нынешнем году Subaru Legacy празднует свой 25-летний юбилей. Четверть века назад, в 1989 году, модель открыла для японской марки D-класс. Конечно, лучшим подарком к именинам стало полностью новое, уже шестое по счету, поколение Legacy. Представили его на Детройтском автосалоне, а теперь начинается его производство.

Subaru Legacy: шестой дубль





Отдельные черты дизайна нового седана мы смогли увидеть год назад на предсерийном концепт-каре. Но все же до конвейера Subaru Legacy дошел в более сдержанном виде. Тем не менее, он смотрится ярче предшественника. Он обрел клиновидный профиль с увеличенным углом наклона лобового стекла и более покатой формой крыши. Фирменная шестиугольная решетка радиатора декорирована хромом, а стреловидные фары дополнены С-образными ходовыми огнями. В общий стиль хорошо вписывается изогнутый бампер, напоминающий распростертые крылья. Капот и боковины стали рельефными, а колесные арки — более выпуклыми. В крышку багажника интегрирован спойлер, а по краям кузова установлены продолговатые светодиодные фонари. Дорожную версию Limited можно отличить по двум выхлопным трубам и 18-дюймовым колесным дискам вместо стандартных 17-дюймовых.

Автомобиль использует доработанную платформу предшественника, а потому колесная база осталась прежней — 2750 мм. Длина при этом выросла до 4795 мм, а ширина — до 1839 мм. Седан также стал немного ниже — 1499 мм. У кузова увеличена жесткость, а ради снижения массы капот теперь изготовлен из алюминиевых сплавов. Коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,29.

В салоне преобладают строгие грани и прямые линии. Материалы отделки улучшены: стало больше серебристых накладок, а в более дорогих версиях присутствуют вставки "под дерево". На трехспицевом рулевом колесе в районе хвата рук предусмотрены наплывы. Циферблаты спидометра и тахометра теперь размещены в отдельных колодцах и дополнены нежно-синей оптической подсветкой. Внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре — датчик температуры двигателя.

Между ними установлен цветной экран бортового компьютера.

Наклоненная центральная панель весьма компактная. Сверху на ней установлен сенсорный экран мультимедийной системы: в зависимости от уровня оснащения его диагональ может быть 6,2 либо 7 дюймов. Благодаря ему, количество кнопок блоков аудиосистемы и климат-контроля значительно уменьшено. Клавиши крупные и удобные в пользовании, а их подсветка — ярко-красная.

Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Передние сиденья комфортабельные и хорошо удерживают спину. В более дорогих версиях они оснащены электроприводом и подогревом. Посадка несколько выше, чем в модели прошлого поколения, что способствует лучшей обзорности вперед и по сторонам. Подлокотник на трансмиссионном тоннеле увеличен в размерах, стал больше и бокс внутри его.



На втором ряду пространство для ног немного увеличено. Кроме того, салон стал шире в районе плеч, поэтому троим пассажирам здесь свободнее. А вот над головой места стало меньше, что заметят рослые седоки. Объем багажника возрос до 425 л, а погрузочный проем стал шире.

Базовая комплектация расширена и теперь включает электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контроль, CD-плеер, связь Bluetooth, камеру заднего вида, датчик света и круиз-контроль. Установлены система стабилизации VDC и 8 подушек безопасности, причем две из них размещены низко в передних дверях и призваны защитить таз. Флагманский вариант Limited подра-

зумекает наличие системы доступа без ключа, адаптивных фар, кожаного салона, электропакета, двухзонного климат-контроля, датчика дождя, 576-ваттной аудиосистемы и технологии слежения за "слепыми" зонами. Перечень опций включает систему бесключевого доступа, люк в крыше, спутниковую навигацию, адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления и технологию соблюдения полосы движения.

Двигатели перешли в наследство от предшественника. Начальная версия получила оппозитную 2,5-литровую "четверку", мощность которой увеличена до 175 л. с. при 5800 об/мин. Максимальный крутящий момент также немного вырос (до 235 Н·м при

4000 об/мин), а мотор стал более тяговитым в среднем диапазоне оборотов. Кроме того, он теперь работает тише и стало меньше вибраций. Бесступенчатый вариатор CVT Lineartronic также доработан, поэтому демонстрирует более быстрые реакции. Разгон до 100 км/ч теперь занимает 9 с, а максимальная скорость – 200 км/ч. Кроме того, удалось снизить расход топлива до 9,0 л/100 км в городском цикле и 6,5 л/100 км – в загородном.

Шестицилиндровый "боксер" объемом 3,6 л также получил прибавку в мощности – до 256 л. с. при 6000 об/мин. Он более тяговит, ведь пиковый крутящий момент достигает 350 Н·м при 4400 об/мин. Кроме того, "шестерка" отличается лучшей плав-

ностью работы. Да и динамика неплохая – 6,5 с до 100 км/ч и максимальные 233 км/ч. Однако, и "аппетит" у него побольше – 11,8 л/100 км в городе и 8,4 л/100 км – на трассе.

Для экономных водителей вскоре предложат версию с 2,0-литровым 150-сильным турбодизелем. Также в будущем ожидается вариант с 2,5-литровым турбомотором, мощностью около 240-250 л. с.

Конечно, автомобиль получил постоянный полный привод, который яв-

ляется визитной карточкой Subaru. Он обеспечивает отличное сцепление с дорогой. Теперь его дополнили функцией Active Torque Vectoring, которая имитирует дифференциал повышенного трения, поэтому недостаточная поворачиваемость меньше дает о себе знать. Рулевое управление стало немного тяжелее и острее, хотя все равно остается не самым информативным. Отныне у всех Legacy задние тормозные диски вентилированы, поэтому замедляется седан более эф-

фективно: для остановки со 100 км/ч понадобится 33 м. Кроме того, улучшена шумоизоляция и на больших скоростях в салоне стало тише.

Subaru Legacy начнут продавать с лета. Первыми новинку смогут приобрести в Японии и Северной Америке. В США стоимость седана начинается с отметки в 21 700 долларов. А скоро к четырехдверной модели присоединится и универсал повышенной проходимости Outback.









Технические характеристики Subaru Legacy		
Тип кузова	седан	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1571	1659
Длина/ширина/высота, мм	4795/1839/1499	
Колесная база, мм	2750	
Колея передняя/задняя, мм	1580/1595	
Клиренс (дорожный просвет), мм	150	
Объем багажника, л	425	
Диаметр разворота, м	11,2	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	2457	3630
Тип	бензиновый	
Расположение	спереди, продольно	
Расположение и число цилиндров	оппозитно, 4	оппозитно, 6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/4	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	175 при 5800	256 при 6000
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	235 при 4000	350 при 4400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/70	
Трансмиссия		
Тип привода	постоянный полный	
Коробка передач	вариатор	
Ходовая		
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VDC	
Количество подушек безопасности, шт.	8	
Размер шин	225/55 R17	225/50 R18
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,0	6,5
Максимальная скорость, км/ч	200	233
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	9,0	11,8
загородный цикл	6,5	8,4
смешанный цикл	7,8	10,2
Стоимость автомобиля (в США), долларов	21 700 – 32 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Toyota Aygo:

яркий "малыш"





В 2005 году в следствие сотрудничества концернов PSA Peugeot Citroen и Toyota проявилось трио компактных моделей – Citroen C1, Peugeot 107 и Toyota Aygo. Они неплохо себя проявили, и партнерство решили продолжить. Девять лет спустя его результатом стали новые поколения автомобилей. Теперь они больше отличаются друг от друга и каждый обрел свой оригинальный стиль. Пожалуй, необычнее всех выглядит Toyota Aygo.

Дизайнеры Toyota черпали вдохновение в традиционных японских аниме. Действительно, внешний вид Ауго несколько мультяшный. Хетчбэк привлекает внимание, прежде всего, оригинальной Х-образной вставкой, перечеркивающей передний бампер и капот, и растянутой вплоть до стоек лобового стекла. Интересно, что ее панели выполнены съемными, то есть при желании владелец может заменить их на детали другого цвета. Узкие стреловидные фары растянуты на крылья. Широкий воздухозаборник по бокам обрамлен светодиодными ходовыми огнями. Передние и особенно задние колесные арки расширены. Клиновидная оконная линия и спойлер прибавляют профилю стремительности. На крыше заметны две выпуклости. Впервые за доплату предложены 15-дюймовые легкосплавные диски. Изогнутые фонари установлены в стойках крыши. Пятая дверь и вставка в заднем бампере черные, независимо от окраса кузова.

Платформа перешла в наследство от предшественника, поэтому колесная база осталась прежней – 2340 мм. А вот длина выросла до 3455 мм. Ширина составляет

1615 мм, а высота несколько уменьшена – до 1460 мм. Как и ранее, хетчбэк очень легкий – 900 кг. Предложены трехдверный и пятидверный варианты, а позже появится модификация х-wave со сдвижной тканевой крышей.

В салоне улучшены материалы отделки. Здесь довольно много ярких вставок, которые также выполнены съемными и заменяемыми. Присутствует и черный лакированный пластик. Оригинально смотрятся круглые вентиляционные дефлекторы. Обод трехспицевого рулевого колеса несколько приплюснут снизу. Во всех версиях, кроме базовой, он декорирован кожей, вынесены на руль и клавиши управления аудиосистемой и телефоном. На приборной панели преобладает большой спидометр с ярко-оранжевой подсветкой. Внутри его – экран, на который выведены показания бортового компьютера и указателя остатка топлива в баке. Слева размещен оригинальный узкий тахометр.

В более дорогих вариантах Ауго узкая центральная панель увенчана 7-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Благодаря ему, клавиш блоков аудиосистемы и климатической установки немного.

Они крупные, простые и удобные в использовании на ощупь. Ниша в центральной консоли, а также перчаточный ящик и карманы в дверях, увеличены в размерах.

Рулевая колонка и водительское кресло теперь регулируются по высоте во всех Ауго. Передние сиденья с интегрированными подголовниками мягкие и теперь лучше удерживают спину, а посадка стала ниже на 10 мм. Тоненькие стойки крыши обеспечивают неплохую обзорность во всех направлениях. На трансмиссионном тоннеле размещены два подстаканника.

Второй ряд больше рассчитан на двоих пассажиров, причем невысокого роста. Хотя пространство над головой прибавило 7 мм, оно все равно остается достаточно скромным. Для ног места также стало немного больше. Объем багажника вырос со 139 до 168 л. Со сложенными задними креслами он возрастает до 750 л. Погрузочный проем стал на 75 мм шире.

Начальная версия Ауго укомплектована центральным замком, электроприводом стеклоподъемников и зеркал заднего вида, магнитолой с USB-портом, а также 6 подушками





безопасности, системами стабилизации и контроля давления в шинах. Кондиционер предусмотрен в следующем варианте оснащения x-play, так же как и связь Bluetooth. В самой дорогой версии x-clusiv добавлены климат-контроль, камера заднего вида и круиз-контроль с ограничителем скорости, а салон декорирован тканью и кожей. Перечень опций включает систему бесключевого доступа и спутниковую навигацию.

На первых порах единственный двигатель – бензиновый 1,0-литровый, трехцилиндровый, с системой регулировки фаз газораспределения VVT-i. Он хорошо известен по модели предыдущего поколения, но претерпел небольшую модернизацию. Его мощность выросла до 69 л. с. при 6000 об/мин. Максимальный крутящий момент увеличен до 95 Н•м, но теперь достигается при более высоких 4300 об/мин. На "ни-

зах" тяги не всегда хватает, поэтому мотор необходимо постоянно раскручивать. Он быстро набирает обороты, но при этом становится шумным, да и вибрации нередко проявляются. Хотя все-таки двигатель стал немного тише, чем ранее. Разгон до 100 км/ч занимает 14,2 с, а максимальная скорость составляет 160 км/ч. Расход топлива уменьшен до 5,0 л/100 км в городском цикле и 3,6 л/100 км – в загородном. Позже должна появиться более экономичная дизельная модификация.

Механической 5-ступенчатой трансмиссии не хватает точности при переключениях, зато ход ее рычага стал короче, а педаль сцепления очень легкая. Альтернатива – 5-ступенчатый "робот".

Как и ранее, Aygo более ориентирован на комфорт. Его подвеска весьма мягкая, по меркам моделей А-класса, а потому легко справляет-

ся с большинством выбоин. Однако в виражах автомобиль ощутимо кренится, пусть и немного меньше, чем его предшественник. Лучшему поведению на извилистых дорогах способствует расширенная колея. Рулевое управление очень легкое и его можно вращать несколькими пальцами. Оно стало немного острее, однако, обратной связи по-прежнему не слишком много. Хэтчбэк неплохо маневрирует в городских условиях, а диаметр его разворота – всего 9,6 м. Сцепление с дорогой хорошее. Также следует отметить улучшенную шумоизоляцию пассажирского отсека. При езде по автомагистрали ветер и шины стали меньше слышны.

Toyota Aygo второго поколения поступает в продажу с конца лета. Европе стоимость модели стартует с отметки в 10 тыс. евро.











Технические характеристики Toyota Aygo	
Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	900
Длина/ширина/высота, мм	3455/1615/1460
Колесная база, мм	2230
Колея передняя/задняя, мм	1430/1420
Клиренс (дорожный просвет), мм	150
Объем багажника мин/макс, л	168/750
Диаметр разворота, м	9,6
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	998
Тип	бензиновый
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	3 в ряд
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	69 при 6000
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	95 при 4300
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/35
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	5-ст. механическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	барабанные
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, BA, VSC
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	165/60 R15
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	14,2
Максимальная скорость, км/ч	160
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	5,0
загородный цикл	3,6
смешанный цикл	4,1
Стоимость автомобиля в Европе, евро	10 000 – 14 400
Первое техобслуживание км	20 000
Периодичность техобслуживания км	20 000

Volkswagen Golf Sportsvan: преемник Golf Plus





"Семейство" Volkswagen Golf действительно огромное, ведь его платформу используют два десятка разных моделей. Среди них есть и вседорожник Volkswagen Tiguan, и купе Audi TT. С 2004 года в нем присутствовал мини-вэн Golf Plus. Теперь на смену ему приходит новая модель с другим названием – Golf Sportsvan. Конечно, изменилось не только имя, имидж автомобиля также стал несколько другим.

Перемены заметны уже при первом взгляде на Volkswagen Golf Sportsvan. Его профиль стал более стремительным – с большим углом наклона лобового стекла, выпуклыми колесными арками и рельефными боковинами. Во внешнем виде преобладают грани. Передняя часть выполнена в стиле Golf VII. Хромированная решетка радиатора сочетается с продолговатыми тонированными фарами и изогнутыми ходовыми огнями. Бампер дополнен широким воздухозаборником. Оконные рамки украшены хромированными накладками, а на крыше установлен небольшой спойлер. Ширину кузова сзади подчеркивают крупные продолговатые фонари со светодиодной оптикой. Стоп-сигналы, кстати, адаптивные – мигают при резком торможении.

В основе мини-вэна лежит новая платформа MQB, которую использует Golf VII. По сравнению с предшественником автомобиль вырос на 134 мм (до 4338 мм в длину), а его колесная база прибавила 107 мм – до 2685 мм. Ширина увеличена до 1807 мм, а высота – до 1578 мм. При этом Golf Sportsvan стал легче на 90 кг за счет использования в конструкции более легких сортов стали – 1320 кг в начальной версии.

Если заглянуть в салон, то сразу узнается фирменный стиль Golf. Во внутренней отделке достаточно много вставок "под алюминий" и черного лакированного пластика. В дорогой версии Highline присутствует алькантара. Обод трехспицевого рулевого колеса выполнен плоским снизу. Во всех вариантах, кроме базового, оно обшито кожей, как и рычаг коробки переключения передач. Приборы глубоко врезаются в панель. Внутри спидометра размещен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру находится цветной экран бортового компьютера.

Центральная консоль повернута к водителю, хотя не столь сильно, как в хэтчбэке Golf. Сверху на ней установлен сенсорный дисплей мультимедийной системы. Он предусмотрен во всех Golf Sportsvan, но его диагональ может быть 5, 5,8 либо 8 дюймов. Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и рационально упорядочены, а потому удобные в пользовании.

У рулевой колонки изменяются угол наклона и вылет, а водительское кресло регулируется по высоте. Передние сиденья традиционно упругие, но зато

неплохо удерживают спину. Они установлены на 60 мм выше, чем в обычном Golf, что улучшает обзорность.

На втором ряду пространство для ног и над головой прибавило по 32 мм, по сравнению с предшественником. Теперь здесь вполне комфортно даже людям ростом 190 см. Кресла оснащены горизонтальной регулировкой (сдвигаются назад на 180 мм), регулируется и угол наклона их спинок. К услугам задних пассажиров – откидные столики.

В зависимости от положения кресел объем багажника составляет 500-590 л. Если же их сложить, то получится 1520-литровый отсек, в котором можно перевозить предметы длиной до 2,5 м. Предусмотрено и отделение под полом. Кроме того, в салоне весьма много отделений для мелкой поклажи. Помимо перчаточного ящика это отделение в центральной консоли, карманы в дверях, бокс в подлокотнике первого ряда и выдвигаемые ящики под передними сиденьями.

Начальная версия Golf Sportsvan Trendline получила электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционер, CD-проигрыватель, связь Bluetooth. Кроме того пре-



дусмотрены 7 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, а также технология Multi-collision brake system, автоматически применяющая торможение после столкновения, чтобы нейтрализовать кинетическую энергию. Самый дорогой вариант Highline подразумевает наличие климат-контроля, датчиков освещения и дождя, подогрева сидений, парктроника и 17-дюймовых легкосплавных дисков. Список опций включает панорамную крышу, парковочный автопилот, адаптивные биксеноновые фары, беспроводной Интернет, 400-ваттную аудиосистему. Также можно заказать адаптивный круиз-контроль с технологией автоматического замедления, системы слежения за "слепыми" зонами, распознавания дорожных знаков, определения усталости водителя и соблюдения полосы движения.

Все доступные двигатели оснащены турбонаддувом, непосредственным впрыском топлива и системой глушения при остановках. Открывают линейку бензиновые "четверки" объемом 1,2 л (84 и 105 л. с.). Впрочем, они не всегда справляются с основательно загруженным мини-вэном, поэтому стоит обратить внимание на 1,4-литровые

моторы, развивающие 125 и 150 л. с. Более мощный вариант обладает приличным крутящим моментом в 250 Н•м, который доступен уже при 1500 об/мин. При этом он достаточно быстро раскручивается, хотя при этом довольно громкий. Разгон до 100 км/ч занимает 8,8 с, а максимальная скорость составляет 212 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 7,0 л/100 км, а в загородном – 4,9 л/100 км.

Начальный 1,6-литровый 110-сильный турбодизель "употребляет" в среднем всего 3,6 л/100 км. Есть и 2,0-литровый двигатель мощностью 150 л. с. Он работает, на удивление, тихо и плавно. Главное его преимущество – тяговитость, ведь максимальный крутящий момент достигает 340 Н•м при 1750 об/мин. Автомобиль разгоняется до 100 км/ч за 9,2 с и достигает 212 км/ч. При этом в городе он расходует 5,1 л/100 км, а на трассе – 4,0 л/100 км.

Механическая 6-ступенчатая коробка переключения передач отличается точностью работы. Альтернатива – трансмиссия с двумя сцеплениями DSG, демонстрирующая очень быстрые реакции и способствующая лучшей экономичности.

По управляемости Golf Sportsvan не слишком отличается от родственного хэтчбека. Его рулевое управление точное и обеспечивает надлежащую обратную связь. С недостаточной поворачиваемостью борется технология XDS+, имитирующая дифференциал повышенного трения. Конечно, подвеска несколько упругая (особенно в версии Highline с 17-дюймовыми покрышками), но зато высокий мини-вэн, на удивление, мало кренится в поворотах. На выбор предложены два типа подвески: в менее мощных версиях она полувисимая, а в 150-сильных – многорычажная. Конечно, в последнем случае поведение автомобиля в поворотах лучше. За доплату также предложены адаптивные амортизаторы и технология настройки шасси, изменяющая характеристики рулевого управления, подвески, педали акселератора и DSG. Шумоизоляция салона хорошая, поэтому при езде по автомагистрали внутри тихо.

Volkswagen Golf Sportsvan уже начали продавать в Европе. Цены начинаются с отметки в 19 600 евро.













Технические характеристики Mercedes-Benz C-Class			
Тип кузова	седан		
Количество дверей/мест, шт.	4/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1395/1960	1445/2010	1550/2115
Длина/ширина/высота, мм	4686/1810/1442		
Колесная база, мм	2840		
Колея передняя/задняя, мм	1588/1570		
Клиренс (дорожный просвет), мм	120		
Объем багажника мин/макс, л	480		
Диаметр разворота, м	11,2		
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1595	1994	2143
Тип	бензиновый, с туронаддувом		дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	156 при 5300	184 при 5500	170 при 3000
Макс. крутящий момент, Н · м при об/мин	250 при 1200–4000	300 при 1200–4000	400 при 1400–2800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/48		Дт/48
Трансмиссия			
Тип привода	задний		
Коробка передач	6-ст. механическая, 7-ст. автоматическая		
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	9		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR		
Размер шин	205/60 R16		
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,2 (8,5)*	7,5 (7,3)	7,7 (7,4)
Максимальная скорость, км/ч	225 (223)	237 (235)	234 (233)
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	6,8 (7,4)	7,3 (7,2)	5,0 (5,5)
загородный цикл	4,7 (5,0)	4,7 (4,7)	3,7 (3,9)
смешанный цикл	5,5 (5,8)	5,7 (5,6)	4,2 (4,5)
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	33 500 – 38 700		
Первое техобслуживание, км	20 000		
Периодичность техобслуживания, км	20 000		

BMW X4:

Популярность вседорожников привела не только к увеличению объемов их производства, но и к появлению все большего количества этих моделей. Некоторые из них весьма оригинальны. Так, с 2008 года в производстве находится BMW X6, сочетающий в себе черты вседорожника и купе. Несмотря на свою необычность он оказался весьма популярным. Выпущено уже свыше 250 тыс. X6 и появились подобные автомобили других производителей. Теперь у него появился младший брат BMW X4.

**вседорожник
с сердцем купе**





Если X6 использовал узлы и агрегаты BMW X5, то X4 построен на платформе модели X3. Интересно, что он длиннее своего донора на 14 мм (4671 мм), хотя колесная база у него такая же – 2810 мм. Неизменная и ширина (1881 мм), но при этом автомобиль сразу на 36 мм ниже (1624 мм), поэтому смотрится более приземисто и динамично. Начальная версия весит 1805 кг. Коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,33.

Своим стремительным профилем с аркообразной формой крыши, высокой оконной линией и приподнятой задней частью BMW X4 очень похож на старшего брата X6. С X3 у него общие только выпуклый капот и продолговатые ксеноновые фары, а остальные кузовные панели – новые. Фирменная разделенная пополам решетка радиатора сочетается с огромными отверстиями воздухозаборников в бампере. Боковины рельефные, а в пятую дверь интегрирован заостренный спойлер. Расширенные "плечи" задних крыльев подчеркнуты продолговатыми светодиодными фонарями. Версию со спортивным пакетом M Sport можно

узнать по аэродинамическому обвесу и 19-дюймовыми колесными дисками вместо стандартных 17-дюймовых.

Уже в базовой версии в отделке салона присутствуют кожа, черные лакированные вставки и полированный алюминий. В дизайне преобладают строгие горизонтальные линии, а многие элементы позаимствованы у X3. В частности, от него перешло в наследство небольшое трехспицевое рулевое колесо. Знакома и комбинация приборов. Крупные спидометр и тахометр разделены экраном бортового компьютера, а по краям находятся указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. За доплату данные будут проецироваться на лобовое стекло. А пакет M Sport подразумевает наличие иного рулевого колеса.

Широкая центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен дисплей мультимедийной системы iDrive: в зависимости от уровня оснащения его диагональ составляет 6,5 или 8,8 дюймов. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика или сенсорной панели, распознающей начертания

букв пальцем. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного, но некоторые из них слишком мелкие.

Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, а передние кресла оснащены электроприводом и подогревом. Посадка в X4 примерно на 20 мм ниже, чем в X3, от чего несколько страдает обзор назад. Сами сиденья несколько упругие, но зато неплохо удерживают спину. В версиях с пакетом M Sport установлены спортивные кресла с улучшенной боковой поддержкой, хотя они несколько тесноваты. На высоком трансмиссионном тоннеле установлен подлокотник с боксом внутри.

Сиденья второго ряда установлены на 28 мм ниже, чем в X3, что призвано компенсировать потерю пространства над головой из-за наклоненных задних стоек. Поэтому сзади легко поместятся люди ростом 180 см. Однако поскольку подушка дивана профилирована под два места, то сидящий по центру пассажир будет стеснен. Объем багажника составляет 500 л в обычном состоянии и 1400 л – со сложенными задними креслами. Пятая дверь оснащена электроприводом.

Начальное оснащение вседорожника включает электропакет, двухзонный климат-контроль, парктроник, датчики освещения и дождя, адаптивный круиз-контроль с функцией движения в заторах. Также предусмотрены 6 подушек безопасности и система стабилизации DSC. В перечне опций предусмотрены светодиодные передние фары, камеры кругового обзора, парковочный автопилот, панорамная крыша, спутниковая навигация. Также можно выбрать системы слежения за "слепыми" зонами, соблюдения полосы движения, автоматического замедления.

Поначалу для BMW X4 на выбор предложат шесть двигателей. Все они соответствуют экологическим нормам Евро-6, оснащены турбонаддувом, непосредственным впрыском топлива и системой глушения при остановках. Бензиновая 2,0-литровая "четверка" доступна в версиях на 184 и 245 л. с. Более мощный вариант обладает приличным крутящим моментом в 350 Н·м при 1450 об/мин. Разгон до 100 км/ч занимает 6,4 с, а максимальная скорость – 230 км/ч. Расход топлива умеренный – 9,3 л/100 км в городском цикле и 6,3 л/100 км – в загородном.

Рядная "шестерка" объемом 3,0 л развивает 306 л. с., а пиковые 400 Н·м крутящего момента достигаются в широком диапазоне 1200-5000 об/мин. Это делает мотор эластичным, хотя по-настоящему он проявляет себя после 3000 об/мин. Просто на малых оборотах тяги не всегда хватает, учитывая вес автомобиля. Такой X4 достигает 100 км/ч за 5,5 с и способен развить 247 км/ч. Двигатель работает плавно, а его звук приятный и не назойливый. В городе он расходует 10,7 л/100 км, а на трассе – 6,9 л/100 км.

Начальный 2,0-литровый турбодизель мощностью 190 л. с. "употребляет" всего 5,4 л/100 км в смешанном цикле. Также можно выбрать 3,0-литровый мотор, развивающий 258 л. с. с одной турбиной и 313 л. с. – с двумя. В последнем случае с 1500 об/мин в распоряжении приличные 630 Н·м крутящего момента. То есть тяги на "низах" более чем достаточно. Динамика также неплохая – 5,2 с до 100 км/ч и максимальные 247 км/ч. Мотор негромкий, да и вибрации мало ощутимы. При этом он экономичный: 6,7 л/100 км в городском цикле и 5,5 л/100 км – на шоссе.

Две наименее мощные модификации можно выбрать с 6-ступенчатой механи-

ческой трансмиссией, остальные – предложены только с 8-ступенчатым "автоматом". Он отличается плавностью и быстротой работы.

Все X4 – полноприводные и демонстрируют хорошее сцепление с дорогой. Автомобиль легко контролируем и с отключенной системой стабилизации ESP. Его рулевое управление точное и острое, но ему не хватает информативности. С недостаточной поворачиваемостью неплохо борется технология Performance Control, имитирующая задний дифференциал повышенного трения. Низкий (по меркам вседорожников) центр тяжести и довольно жесткие пружины подвески позволяют уменьшить крены в поворотах. Конечно, комфорт езды от этого страдает, но улучшить его можно с помощью опционных адаптивных амортизаторов. На больших скоростях X4 чувствителен к боковому ветру – несколько страдает курсовая устойчивость. В салоне тихо, только после 130 км/ч начинают проявляться аэродинамические шумы.

BMW X4 уже начали продавать в Европе. Цены стартуют с отметки в 45 600 евро.







Технические характеристики BMW X4				
Тип кузова	универсал			
Количество дверей/мест, шт.	5/5			
Снаряженная/полная масса, кг	1845/2360	1890/2405	1805/2320	1935/2440
Длина/ширина/высота, мм	4671/1881/1624			
Колесная база, мм	2810			
Колея передняя/задняя, мм	1616/1632			
Клиренс (дорожный просвет), мм	204			
Объем багажника, л	500/1400			
Диаметр разворота, м	11,9			
Двигатель				
Рабочий объем, см3	1997	2979	1995	2993
Тип	бензиновый, с турбонаддувом		дизельный, с турбонаддувом	
Расположение	спереди, продольно			
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4	в ряд, 6	в ряд, 4	в ряд, 6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	24/4	16/2	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	245 при 5000	306 при 5800	190 при 4000	313 при 4400
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	350 при 1250-4800	400 при 1200-5000	400 при 1750-2500	630 при 1500-2500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/67		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, вентилируемые			
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR			
Количество подушек безопасности, шт.	6			
Размер шин	225/60 R17	245/50 R18	225/60 R17	245/50 R18
Эксплуатационные показатели				
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,4	5,5	8,0	5,2
Максимальная скорость, км/ч	232	247	212	247
Расход топлива, л/100 км				
– городской цикл	9,3	10,7	5,8	6,7
– загородный цикл	6,3	6,9	5,1	5,5
– смешанный цикл	7,4	8,3	5,4	6,0
Стоимость тестируемого автомобиля, евро	45 600 – 60 100			
Первое техобслуживание, км	20 000			
Периодичность техобслуживания, км	20 000			



Nissan Skyline GT-R: **юбилей Годзиллы**

Автомобильная промышленность в Японии начиналась в 50-е годы с массовых малолитражек. Но за очень короткое время ей удалось подняться на новый уровень и всего за десятилетие дойти до спортивных моделей, которые со временем стали культовыми. Среди них – Nissan Skyline GT-R, празднующий в этом году свой полувековой юбилей.

Идея создания Nissan Skyline GT-R родилась в начале 60-х годов. В Nissan взяли на себя задачу популяризировать марку на мировом уровне и для этого решили участвовать в гонках. Выбор пал на кузовную серию Gran Turismo. Однако подходящего гоночного автомобиля на то время еще не было. За помощью в его создании обратились в подразделение Nissan – Prince. Там решили за основу взять седан среднего класса Nissan Skyline. Но поскольку его 1,5-литровый мотор не был достаточно мощным, то под капотом установили 2,0-литровую рядную "шестерку" от модели Gloria. После доработок его мощность достигла 165 л. с. Также добавили дифференциал повышенного трения и дисковые тормоза всех колес. Под названием Skyline 2000 GT четыре машины заявили на Гран-при Японии 1964 года и в гонке они заняли места



Nissan GTR \Nismo Nissan Skyline GT-R Z-Tune 2004 года



Nissan GTR \Nissan GT-R 2007 года



Nissan GT-R 2014 года



Nissan GT-R и Skyline GT-R34, преемственность поколений – на лицо



Nissan GT-R от Nismo выдает 600 л. с.



Nissan GT-R трижды выигрывал чемпионат SuperGT



Nissan Skyline 2000 GT 1964 года



Nissan Skyline 2000 GT-R 1969 года

со второго по шестое. Вперед пропустили лишь спортпрототип Porsche 904.

Вскоре появилась и серийная версия Prince Skyline 2000GT с дефорсированным 125-сильным мотором. Несмотря на малые объемы производства, она оказалась весьма успешной, и ее развитие решили продолжить.

В конце 1968 года представили новое поколение Nissan Skyline, а несколько месяцев спустя появился и заряженный его вариант 2000 GT-R. Благодаря 2,0-литровому 160-сильному двигателю он развивал 200 км/ч. Дизайн стал более строгим, а наряду с седаном впервые появилось и купе. За три года произвели около 2000 этих автомобилей. Уже в дебютной гонке Японской автомобильной федерации двухдверная версия одержала убедительную победу. За четыре года количество триумфов достигло 49.

Новый Skyline 2000 GT-R 1973 года сохранил платформу и рядную "шестерку" предшественника, но радикально преобразился внешне. Автомобиль предлагали только с кузовом купе. На смену граням пришли модные тогда стремительные формы. В частности, у задних стоек крыши увеличили угол наклона, а на крышке багажника установили спойлер. Однако разразившийся мировой топливный кризис резко уменьшил спрос на спортивные модели. Тем более, в линейке Nissan

уже было более доступное купе 240Z. Поэтому за два месяца удалось собрать лишь 195 Skyline 2000 GT-R и подальше развитие дорожной модели прекратили.

Впрочем, от работ над чисто гоночными версиями в Nissan не отказались. Их готовили для японского кузовного чемпионата Super Silhouette. Так, модель 1982 года получила 2,1-литровый четырехцилиндровый турбомотор мощностью 570 л. с. За два года заводская команда завоевала семь побед.

Однако участие в новой кузовной серии Group A заставило возобновить выпуск серийных Skyline GT. Для участия в гонках требовалось собрать 800 дорожных машин. Поэтому в 1987 году появилось купе Nissan Skyline 2000 GTS-R с 2,0-литровым 210-сильным турбодвигателем.

В конце 80-х годов на волне экономического подъема спрос на мощные автомобили существенно вырос. Поэтому в Nissan решили возродить "горячие" версии Skyline. В 1989 году дебютировал новый Nissan Skyline GT-R32. Модель вобрала все последние достижения отрасли. Ее 2,6-литровая "шес-



Nissan Skyline 2000 GT-R 1973 года
выпустили в количестве 195 единиц



Nissan Skyline GT-R32, 1989 год



Nissan Skyline GT-R33 1995 года



Nissan Skyline GT-R33 V-Spec 1996 года



Nissan Skyline GT-R34 1999 года



Nissan Skyline GT-R LM 1995 года доработанный Nismo



Nissan Skyline Super Silhouette 1982 года



Nissan Skyline GTS-R 1987 года

терка" с двойным турбонаддувом развивала 276 л. с., что позволяло разогнаться до 100 км/ч за 5,6 с и развивать 250 км/ч. Автомобиль получил полный привод и антиблокировочную систему тормозов ABS, а задние колеса были управляемыми.

Skyline GT-R32 стал гораздо популярнее предшественников. Купе было относительно недорогим (45 тыс. долларов) и за пять лет выпустили свыше 43 тыс. машин. Особняком среди них стояли версии V-Spec и N1 с более жесткой подвеской. Автомобиль добился успехов и в соревнованиях: он выиграл все 29 Гран-при японского чемпионата JGTC, в которых принимал участие. В Австралии он наголову разбил всех в гонке Bathurst 1000. Непобедимый Nissan получил прозвище "Годзилла".

Успешную ходу продолжил новый Skyline GT-R33 1995 года. Внешне он мало чем отличался от предшественника, да и с технической точки зрения являлся обновленной его версией. Впрочем, полный привод дополнили активным межосевым дифференциалом. Мелкими сериями изготавливали и седаны, а в придворном ателье Nismo



Nissan Skyline GT-R34 V-Spec 2002 года.



Гоночная версия Nissan Skyline 2000 GT-R одержала 49 побед

Гоночный Prince Skyline 2000GT, 1964 год



начали делать специальные доработанные версии. Для гонок же подготовили 600-сильный вариант. Он продолжил победоносный ход в японском чемпионате и даже занял 10-место в престижной 24-часовой гонке в Ле-Мане. А вот уровень продаж уменьшился до 16 тыс. машин за три года.

Очередной эволюцией купе стал Skyline GT-R34 1999 года. Хотя официально мощность его двигателя осталась прежней, на деле он развивал около 330 л. с. Просто японские законы на то время запрещали выпуск легковых автомобилей с моторами мощностью свыше 280 л. с. Купе разгонялось до 100 км/ч за 5,2 с. Как и ранее, был доступен и облегченный вариант V-Spec. Он, кстати, установил рекорд прохождения круга на автодроме Нюрбургринг, обогнав более дорогих и именитых соперников. В таком виде автомобиль выпускали до 2002 года и изготовили примерно 12 тыс. GT-R34. Однако различные небольшие ателье продолжали доработку купе и после этого.

В Nissan поняли, что постепенно их модель начала терять покупателей и прекратили производство Skyline GT-R. Но это не означало конец истории автомобиля: просто разработчики взяли паузу для разработки полностью ново-



Гоночный вариант Skyline GT-R32 не знал поражений в японском чемпионате JTCC



Kyne Nissan Skyline 2000 GT-R 1970 года

Облегченный Nissan Skyline GT-R32 V-Spec, 1993 год



Седан Nissan Skyline GT-R 1997 года



Этот Skyline GT-R LM подготовили для 24-часовой гонки в Ле-Мане

го купе. В 2007 году увидел мир Nissan GT-R. От Skyline в названии отказались, ведь с этой моделью он уже не имел ничего общего. Обтекаемый автомобиль получил 3,8-литровый 480-сильный V6 с двойным турбонаддувом, трансмиссию с двумя сцеплениями и адаптивные амортизаторы. Сохранили и полный привод, а в списке опций появились карбоново-керамические тормоза. Поскольку японское законодательство изменилось, то мощность постепенно стали наращивать, и на модели 2012 года она достигла 550 л. с. GT-R способен разогнаться до 100 км/ч за 2,8 с и развить 315 км/ч. Можно выбрать и 600-сильную модификацию от Nismo. Наряду со спартанской версией V-Spec предлагают и роскошный вариант Egoist с улучшенной отделкой салона. Конечно, цена купе выросла (до 100 тыс. долларов в базовой версии), но она все равно остается гораздо ниже, чем у большинства автомобилей со схожими характеристиками.

Nissan GT-R продолжает полувековые традиции заряженных модификаций Skyline. Он уже трижды побеждал в японском чемпионате Super GT (бывший JGTC). Купе модернизируют практически каждый год и уже идут разговоры о следующем его поколении. По слухам, новичок получит гибридную силовую установку. Династия легендарных моделей получит свое продолжение.

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**

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.