

АВТОПЦЛОТ



КОРМА ПРЕМИУМ КЛАССА

Новый седан для тех, кто их любит

РАЗВИТИЕ ГАММЫ КУЗОВНЫХ ВЕРСИЙ AUDI A3 ПОДОШЛО К СВОЕМУ ЛОГИЧЕСКОМУ ЗАВЕРШЕНИЮ. ДЛЯ ЗАПАДНОЙ ЕВРОПЫ КУЗОВ СЕДАН В ГОЛЬФ-КЛАССЕ, МЯГКО ГОВОРЯ, НЕ ВОСТРЕБОВАН. ЗАТО ТАКИЕ ПРОГРЕССИВНЫЕ СТРАНЫ, КАК РОССИЯ, США, КИТАЙ И ПРИМКНУВШИЕ К НИМ ГОСУДАРСТВА ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ ЖДУТ МАШИНУ С НЕТЕРПЕНИЕМ. ПОКА ПРОИЗВОДЯТ ЕЕ ТОЛЬКО В ВЕНГРИИ И ПОКА ТОЛЬКО В ОБЫЧНОМ, МАССОВОМ ВАРИАНТЕ С ЛИТЕРОЙ «А». ОДНАКО И 300-СИЛЬНЫЙ СЕДАН «S» ТОЖЕ НЕ ЗА ГОРАМИ.



Неинородное тело

Итак, Audi A3 Sedan. К чести разработчиков новой машины отметим, что они не пошли по порочному пути пристыковки седанного «задка» к уже имеющемуся базовому хэтчбеку — такой эволюционный ход, как известно, рождает стилистических уродцев. Нет, у седана свой кузов, он создавался хоть и не совсем с нуля, но все же без явной привязки к трех- и пятидверкам. Результат налицо: машина получилась весьма гармоничной буквально во всех своих линиях, формах и пропорциях, ничто в ней не выглядит инородным телом. На международной презентации не было слышно ни одной журналистской претензии к дизайну, а хвалили его много — случай, скажу я вам, редчайший. В общем, удалась конфетка...

Длина седана — без малого четыре с половиной метра. Он на три спичечных коробка длиннее пятидверки Sportback и более чем на четыре коробка превосходит трехдверку. Соответственно, мы вправе ожидать неких багажных бонусов — и они тут есть. В багажник седана входит на 60 и 45 л поклажи больше, чем в упомянутые хэтчи. Но, правда, седан сильно проигрывает по общей вместимости при сложенных задних сиденьях — тут уж ничего не поделаешь. Проем багажника — это не пасть задней двери, много не заглотит.

На задних сиденьях седана достаточно просторно. Или, по крайней мере, не тесно. Если вы роста не баскетбольного, то коленками не упруетесь, и крыша, хоть и заниженная к корме, на темечко не ляжет. Вот только в середине заднего ряда не садитесь — там большой напольный тоннель, да еще и «климатическая» коробка с дефлекторами торчит, и потому ноги поставить некуда. Пятый взрослый тут явно лишний.

Остановка по требованию

Моторная гамма седана A3 для российского рынка состоит из трех двигателей. Открывает ее бензиновый 1.4 TFSI — турбонаддув и непосредственный впрыск в одном флаконе, который выдает 140 «лошадей», а продолжает 180-сильный 1.8 TFSI. Оба мотора демонстрируют поистине дизельные повадки в плане подхвата с самых низов: первый выходит на максимум тяги при полутора тысячах оборотов, а второй и того раньше — при 1250. Что интересно, несмотря на существенную разницу в объеме и мощности, они выдают одинаковый

крутящий момент — 250 Нм. Но старший двигатель, как уже сказано, начинает максимальную выдачу пораньше, а заканчивает попозже и, что тоже важно — с пика тяги он сходит аккурат в той точке, где выходит на пик мощности. Это, наряду с большей мощностью, существенно добавляет машине прыти. Но надо сказать, что и младший мотор отнюдь не рохля: в принципе, его вполне хватает на все ездовые дела. Кстати, на иностранные рынки его сватают с очень интересной «экофишкой» — системой COD (Cylinder On Demand — «цилиндр по требованию» или, точнее сказать, «по потребности»), которая на малых нагрузках отключает пару из четырех имеющихся цилиндров, что, разумеется, способствует пушей экономии и экологии. Но нам почему-то без COD'a...

Завершает гамму 150-сильный турбодизель 2.0 TDI. Нормальный такой, вполне себе тяговитый. И, что хочется особо отметить, тишайший. Никакого даже намека на тракторный рык — его вообще не слышно. На холостых и не поймешь, включен ли он, пока не глянешь на тахометр. Ну, а потом — в заднее зеркало, чтобы с гордостью убедиться: у тебя седан.

Сергей Сорокин, фото Audi

ИНСТРУКЦИИ ПОЛЬЗОВАТЕЛЯ

МИССИЯ ВЫПОЛНИМА

Mission RS

Несмотря на то что в прошлом году в мире было продано лишь 120 000 электромобилей (по сравнению с 85 млн автомобилей с двигателями внутреннего сгорания), а электрические технологии остаются на невысоком уровне развития, этот сегмент продолжает расти, а самым большим рынком сбыта транспорта на электротяге в обозримом будущем обещают остаться США. Здесь даже проводятся гонки между электрическими мотоциклами, и одну из моделей-победительниц этих соревнований теперь может приобрести любой желающий. Электроцикл Mission RS калифорнийской фирмы Mission Motors оснащен электрическим двигателем мощностью 160 л.с., который позволяет разогнаться до 240 км/ч и набирать первую «сотню» за 3 секунды. На месте традиционного ДВС и топливного бака здесь установлен вертикальный блок из аккумуляторов, емкости которых хватает на 220 км пути. Цена Mission RS составляет \$56 499.



ВЫСОКОЕ НАПРЯЖЕНИЕ

Nissan ZEOD RC



История Nissan ZEOD RC началась с появления спортпрототипа DeltaWing созданного конструктором Бенном Боулби для тендера на новую машину чемпионата IndyCar. По замыслу Боулби треугольная форма должна была уменьшить лобовое сопротивление и позволить использовать небольшой мотор. Тендер проект не выиграл, но попал под опеку Nissan, и DeltaWing даже выступил под номером «0» на марафоне в Ле Мане 2012 года. В своей новой реинкарнации конструкция треугольного гоночного болида стала еще интереснее: у ZEOD RC появился «фонарь», как у истребителя, и электрическая начинка, схожая с серийным Nissan Leaf. Этого достаточно, чтобы ZEOD RC мог набирать скорость более 300 км/ч. Электромобиль заявлен для участия в Ле Мане 2014 года, но за сутки марафонские прототипы проходят дистанцию чемпионата Формулы-1, и, как в Nissan планируют обеспечить необходимый запас хода и быструю подзарядку батарей, пока неизвестно. На ZEOD RC планируется испытать новые электрические технологии, которые могут быть использованы при создании ниссановского спортпрототипа категории LMP1.

МОДЕЛЬ ДЛЯ СБОРКИ

Toyota Camatte57s

Особое внимание на одной из крупнейших в мире выставок игрушек Tokyo Toy Show в этом году было уделено всевозможным головоломкам для смартфонов и планшетов, хотя заслуженной популярностью пользовались и традиционные фавориты азиатского рынка: игрушки героев аниме и всевозможные электронные питомцы. Был на выставке и стенд компании Toyota — таким образом японцы постарались привлечь внимание семей. Представленный на Tokyo Toy Show электрический концепт Camatte57s имеет длину три метра и трехместный салон. Педали и центральное сиденье Camatte могут быть настроены таким образом, чтобы постигать навыки управления электромобилем могли даже дети. На двух задних креслах в этом случае могут устроиться родители, причём тому, кто сидит справа, будет удобно вмешаться в управление. Кузов Camatte57s состоит из 57 легкосъемных панелей разного цвета и формы — в процессе сборки электромобиля может приниматься участие все семья, а ребенок узнает много интересного о его конструкции.

Имя концепта отражает идею того, что люди должны больше контактировать друг с другом и своим транспортным средством. Camatte по-японски означает «забота», «уход».



МОЛОДАЯ ШПАНА

Mazda3 как возрастная категория

ДЕСЯТЬ ЛЕТ СПУСТЯ ГЕРОИ РОМАНОВ ВЗРОСЛЕЮТ, ИХ ДАМЫ СЕРДЦА БЕЗНАДЕЖНО УВЯДАЮТ, А БОЕВЫЕ ЛОШАДИ И ВО ВСЕ ОКОЛЕВАЮТ. ДЕСЯТЬ ЛЕТ СПУСТЯ ПОСЛЕ ПОЯВЛЕНИЯ МОДЕЛИ MAZDA3 ЕЕ ПОКЛОННИКИ И ПОКЛОННИЦЫ ВСЕ ТАК ЖЕ НЕПРИЛИЧНО ЮНЫ, А ЕЕ ЛОШАДИНОЙ ПРЫТИ ТОЛЬКО ПРИБАВИЛОСЬ.

МАШИНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ



MAZDA3

Двигатель, тип
Объем двигателя, куб. см
Максимальная мощность, л.с. при об./мин.
Макс. крутящий момент, Нм при об./мин.
Трансмиссия
Максимальная скорость, км/ч
Разгон до 100 км/ч, с
Расход топлива (смешанный цикл), л на 100 км

| бензиновый, 4-цилиндровый | бензиновый, 4-цилиндровый |
|---------------------------|---------------------------|
| 1496 | 1998 |
| 100 при 6000, | 120 (165) при 6000 |
| 150 при 4000, | 210 (210) при 4000 |
| 6 MT | 6 MT или 6 AT |
| 185 | 198 (210) |
| 10,7 | 8,8 (8,2) |
| 5,0 | 5,1 (5,8) |

Коммерческое счастье компании Mazda в России несется на удачной «тройке». Половина продаж в стране приходится именно на эту модель, за которой закрепился и совершенно определенный имидж — автомобиля для бесшабашных, а порой и безбашенных молодых людей и таких же молодых и дерзких фифочек. Это не авторские спекуляции, а вполне конкретные социологические и маркетинговые данные, которыми оперируют менеджеры самой Mazda. Выпуская на рынок третье поколение третьей модели, в Mazda очень надеются не избавиться, а сохранить ядро целевой аудитории — молодую шпану.

На любви с первого взгляда строятся отношения с Mazda3 у большинства автолюбителей. В такой ситуации промах дизайнеров может стать просто роковым, и потому, очевидно, они постарались не рисковать, вложив в автомобиль то же kodo, то есть душу, что уже открылась нам в больших моделях марки. Обладатель более 130 различных наград, Mazda3, однако, цепляет молодежь не столько ярким имиджем, сколько модными гаджетами. В первую очередь,

это проекционный дисплей, представляющий небольшую выдвигающую щиток у лобового стекла и помогающий водителю не отвлекаться от дороги, а ментально считывать глазами информацию о скорости, навигации и предупреждениях от систем безопасности. В частности, той, что следит за выездом за границы дорожной полосы. Мультимедиа с 7-дюймовым сенсорным дисплеем накрывает пользователя электронным «облаком» Aha, открывая ему возможность ставить «лайки», отсылать твиты, подключаться к десяткам тысяч радиостанций и «браузить» миллионы сайтов. Выбирать из меню развлечений он может и вовсе без рук благодаря функции голосового управления.

Реноме «бесшабашных» за водителями Mazda3 только укрепится: автомобиль потерял 89 кг общего веса и пополнился новыми наработками из технологий Skyactiv, отчего стал еще стремительнее как по сухим цифрам, так и по живым непосредственным ощущениям автора. Пусть ему уже давно не 17.

Александр Ставров, фото Mazda