

юг россия 

АВТОПИЛОТ

коммерсантъ•автопилот

199 (5472) 31 октября 2014



В HOMEPE:

BMW M4 • ŠKODA RAPID •
MITSUBISHI PAJERO •
JEEP RENEGADE • PORSCHE
PANAMERA SE-HYBRID •
MERCEDES-BENZ S 500
PLUG-IN HYBRID •
RENAULT TWINGO •
MERCEDES-AMG GT

ОСЕННИЕ КАНИКУЛЫ Renault Twingo





Innovation
that excites™

ДВИГАЙТЕСЬ НАВСТРЕЧУ НОВОМУ NISSAN!

ОСОБЫЕ УСЛОВИЯ ОБМЕНА ВАШЕГО АВТОМОБИЛЯ



от **627 000** руб.¹

от **399 000** руб.¹

от **983 000** руб.¹

ПО ПРОГРАММЕ УТИЛИЗАЦИИ ОТ NISSAN



NISSAN
ПРОГРАММА УТИЛИЗАЦИИ

МОДУС

ЗНАЕМ АВТОМОБИЛИ РЕАЛИЗУЕМ МЕЧТЫ

ЗАПИШИТЕСЬ НА ТЕСТ-ДРАЙВ
www.nissan-modus.ru

Краснодар
Ростовское ш., 26/2
(861) 257-0-257

Сочи
ул. Транспортная, 42
(862) 2-960-960

Армавир
160-й км автодороги "Кавказ"
(86137) 63-777

¹ Указанная цена предоставляется при участии в специальной программе Nissan по утилизации автомобилей. Предложение ограничено и действует с 12.09.2014 по 31.10.2014 для автомобилей Nissan Almera в комплектации Welcome (Велком) 2014 г.в., Nissan Teana в комплектации Elegance (Элеганс) 2014 г.в., Nissan Terrano в комплектации Comfort (Комфорт) 2014 г.в. *Иновации, которые восхищают. Реклама.

ДОСТОЙНОЕ СОДЕРЖАНИЕ



ОТКРЫТИЕ

ЗАПАДНЫЕ ЦЕННОСТИ

СВЕТЛОЕ. ЖИВОЕ. БАВАРСКОЕ.

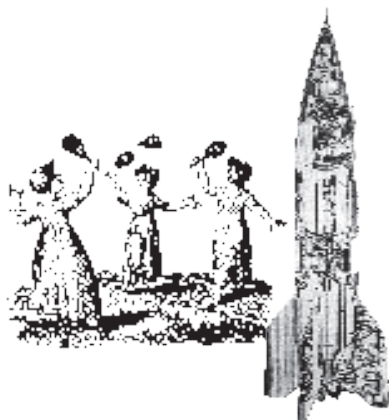
Чем BMW M4 лучше пива

16

ТЕНДЕНЦИИ

КОНВЕЙЕР

20



МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

МИССИЯ

СЕМЕЙНЫЙ ПОДРЯД

ŠKODA Rapid и торжество вечных ценностей

22

ДОНЕСЕНИЯ

ОПЕРАЦИЯ «ПРЕЕМНИК»

Jeep Renegade и кодекс чести

26

ПИСЬМА С ДОРОГИ

MITSUBISHI PAJERO

30

НАУЧНЫЙ ПОДХОД

ЭКОНОМИЯ КАК РОСКОШЬ

Кому и зачем нужны плагин-гибриды

31

ТОК КАК ТОПЛИВО

В борьбе за акустическую чистоту среды

32

ВЫДОХ КАК ИСКУССТВО

Чтобы шоферу не было скучно

34

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

СЭЛФИ

Как он провел этим летом

36

ОТВЕТСТВЕННЫЕ ЛИЦА

НЕ СЕКРЕТ

Mercedes-AMG GT и его авторы

40



ЦВЕТНЫЕ ТЕМАТИЧЕСКИЕ СТРАНИЦЫ № 13–44 ЯВЛЯЮТСЯ СОСТАВНОЙ ЧАСТЬЮ ГАЗЕТЫ «КОММЕРСАНТЪ» | РЕГ. №01243 22 ДЕКАБРЯ 1997 ГОДА | РАСПРОСТРАНЯЮТСЯ ТОЛЬКО В СОСТАВЕ ГАЗЕТЫ НА ТЕРРИТОРИИ РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ, КРАСНОДАРСКОГО И СТАВРОПОЛЬСКОГО КРАЕВ И В РЕСПУБЛИКЕ АДЫГЕЯ | АДРЕС РЕДАКЦИИ: 344002, Г. РОСТОВ-НА-ДОНУ, УЛ. КРАСНОАРМЕЙСКАЯ, 168/99, ЛИТЕР ВГ, 2 ЭТАЖ | НАТАЛЬЯ ГОРОВА — ВЫПУСКАЮЩИЙ РЕДАКТОР | ВИКТОРИЯ КАШЕНЦОВА — КОРРЕКТОР | ЕВГЕНИЯ ГАВРИЛЕНКО — ВЕРСТКА

16+

ОТКРЫТИЕ ЗАПАДНЫЕ ЦЕННОСТИ

BMW M4 CONVERTIBLE

Двигатель, тип

R6, бензиновый
с двойным турбонагнетателем

Объем двигателя, куб. см

2979

Максимальная мощность, л.с. при об/мин

431 при 5500-7300

Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин

550 при 1850-5500

Трансмиссия

6MT/ 7-ступенчатая,

роботизированная с двумя сцеплениями

Максимальная скорость, км/ч

250

Разгон до 100 км/ч, с

4,6/4,4

Расход топлива (смешанный цикл), л на 100 км

9,1/8,7

«ВОЗДУШНЫЙ ШАРФ» —

надежное средство от ангины. Впервые его опробовали на открытых моделях Mercedes, где поначалу из воздуховодов теплый воздух гнал без всякой меры. На M4 поток имеет три степени регулировки.



СВЕТЛОЕ. ЖИВОЕ. БАВАРСКОЕ.

РУСЛАН МАРЬИН • ФОТО BMW

ЧЕМ BMW M4 ЛУЧШЕ ПИВА

ЖЕЛТЫЕ ЛИСТЬЯ, РУМЯНЫЕ ПРЕТЦЕЛИ, КОЖАНЫЕ ШОРТЫ LEDERHOSEN СО СКИДКОЙ И С ПРИМЕРКОЙ НА КАЖДОМ УГЛУ, ГРУДАСТЫЕ ТЕТИ С ПОЛУДЮЖИНОЙ ЛИТРОВЫХ КРУЖЕК В КАЖДОЙ РУКЕ, ПЕНА И ВОЗГЛАСЫ EIN PROSIT... ВСЕ СВИДЕТЕЛЬСТВУЕТ О ТОМ, ЧТО НАСТУПИЛА ХМЕЛЬНАЯ ПОРА ОКТОБЕРФЕСТА, КОГДА ДАЖЕ У САМЫХ ПРАВИЛЬНЫХ И ЗАНУДНЫХ НЕМЦЕВ ЛЕГКО ОТКЛЮЧАЕТСЯ ВНУТРЕННИЙ ГАУЛЯЙТЕР, ИЗ УСТ ЛЬЮТСЯ АНЕКДОТЫ ПРО СОСИСКИ И СРЫВАЮТСЯ КРЫШИ. И ХОРОШО, ЕСЛИ ТОЛЬКО КРЫШИ АВТОМОБИЛЬНЫЕ.

Красный октябрь

Баварская поговорка гласит, что лучше быть пьяным и веселым, чем трезвым и глупым. Предчувствие октябрьского разгуляя, очевидно, было столь сильно разлито в воздухе, что даже наш переводчик стал выдавать смачные перлы, то ли оговариваясь по Фрейду, то ли путаясь в сетях дословного дубляжа. После того, как он выдал фразу про салон «цвета лобстера в рубчик», мозг отказался воспринимать последующую информацию. А организм запросил литр Хофбрау. Можно даже без лобстера. И хорошо бы сразу повторить...

Но время требовать «нох айн маль» еще не пришло, а потому мы с напарником загрузились в «лобстеровый в рубчик» салон и отпра-

вились по альпийским осенним пасторальям. Напоследок организаторы тест-драйва посоветовали не повторять чужих ошибок и не увлекаться слишком играми наперегонки с ветром и в кошки-мышки с дорожными камерами, если мы не хотим получить «много некрасивых и очень дорогих фотографий». Дескать, красивые и бесплатные ждут вас на фирменном сайте.

Откровенно говоря, я с опаской жду казенного кадра от немецкой полиции, хотя, с другой стороны, буду рад вставить его в семейный альбом. Так или иначе, но на продукт баварской конверсии M4 его владельцу стоит заранее отложить «штрафную» пачку купюр. Вы только успели улыбнуться вылетевшей птичке, а он уже набрал 100 км/ч. А прошло всего 4,4 секунды. Километровый столбик промелькнет мимо вас за 22,5 секунды. И это при условии, что вы стартуете с места. Для пущего наслаждения есть функция автоматического разгона Launch Control. Все, что надо сделать — отключить контроль курсовой устойчивости, выбрать секвентальный режим и выжать до упора педаль акселератора, удерживая педаль тормоза, пока не махнут клетчатый флажком.

Требуется отстоя

Пара веселых бургеров едва не свалилась на капот нашего автомобиля. У одного на майке было написано по-немецки «Пивной труп». А у другого по-английски — «Я выжил на Октоберфесте».

ВОДИТЕЛЬ M4

может задавать скорость коробки передач, регулируя время переключения с помощью клавиши у рычага КПП. На спице руля слева расположены кнопки M1 и M2, позволяющие запрограммировать под себя настройки работы усилителя руля и адаптивной подвески, а также быстроту откликов на действия педали газа.

ОТКРЫТИЕ ЗАПАДНЫЕ ЦЕННОСТИ



СИСТЕМА «СТАРТ-СТОП» СНИЖАЕТ ПОКАЗАТЕЛИ РАСХОДА ТОПЛИВА, ИМЕЮЩИЕ ОБЫКНОВЕНИЕ РАЗДРАЖАТЬ ВОДИТЕЛЯ BMW M НЕ МЕНЬШЕ, ЧЕМ ФОТОЛОВУШКИ.



Вряд ли они подозревали, как близко на самом деле был их печальный финал. Только не от пива, а от моего напарника, увлекшегося проверкой остроты руля и отзывчивости педали газа. Хорошо, я успел заметить, как скривились губы у «рожицы» на информационном табло, которые встречают водителей на границах малых городов и которые не только с помощью цифр, но и с помощью наглядной мимики показывают, перебрали вы или нет с акселератором. Пользуясь случаем, вношу рацпредложение: заменить нынешнюю систему индикации BMW о действующих на дороге ограничениях той, что принята в альпийских городишках. Она и больше, и нагляднее.

Из опьянения скоростью водителя любой модели M нужно выводить умеючи. Например, сыгранный четырьмя патрубками выхлопной системы и отраженный от стен домов или тоннелей звук двигателя, сочный и слегка трескучий при сбросе передачи, в одинаковой степени способен отрезвить и раззадорить. Немного встряхнуть драйвера хорошо помогает «спортивный» или «спортивный с плюсом» режим адаптивной подвески. В ее работе нет никакой декорации — амортизаторы ощутимо работают жестче, заставляя водителя чувствовать коварство каждого стыка, каждой ямки и напоминая ему о необходимости чаще пользоваться тормозами. На нашем кабриолете стояли опционные углекерамические. Золотистого, как баварское пиво, цвета. Но несравненно более крепкие.

ОТКРЫТИЕ ЗАПАДНЫЕ ЦЕННОСТИ

СОСРЕДОТОЧИТЬСЯ

на управлении водителю помогает проектор на лобовое стекло, который показывает скорость передвижения и знаки ограничения этой скорости, данные тахометра, выбранную передачу и подсказки для переключения передач.



ПОКАЗАТЕЛЬ

снаряженной массы в 1750 кг и соотношения мощности к весу (5,5 кг/кВт) весьма красноречиво свидетельствует о легкости конструкции нового кабриолета. Капот, боковые панели и часть шасси M4 изготовлены из алюминия. Прочный углепластик использовался для производства карданного вала, а также перегородки моторного отсека.



УГЛЕКЕРАМИЧЕСКИЕ ТОРМОЗА BMW M4 ЗОЛОТИСТОГО, КАК БАВАРСКОЕ ПИВО, ЦВЕТА. НО НЕСРАВНЕННО БОЛЕЕ КРЕПКИЕ.

Степень выветривания

«Дайте мне женщину, которая любит пиво, — говаривал кайзер Вильгельм, — и я завоюю мир». Безусловно, с пьяной женщиной можно сотворить массу интересных вещей, но покорить мир — сомнительно. Зато с BMW M4 шансов завоевать или как минимум приятно провести время с представительницей прекрасного пола не мало. Ведь ей почти наверняка будет трудно устоять перед соблазном показать себя. Чему не помеха даже неблагоприятные метеоусловия. О них, к слову, вы можете узнать заранее и просто не поехать туда, где погода вам не рада. Метеосервис Weather in Map





ТОЛЬКО

легкомысленный человек уверен, что вместимость для кабриолета — вещь второстепенная. Между тем в М4 можно перевозить даже длинные предметы, если сложить передние сидения и открыть «лаз». Объем грузового отсека М4 — и 370 л соответственно с открытым и поднятым верхом — хватит на пару дорожных сумок.

ОТКРЫТИЕ ЗАПАДНЫЕ ЦЕННОСТИ



View, который заложен в навигации BMW, даст точный прогноз по интересующим вас точкам маршрута. А еще можно загрузить с сайта Google Panoramio снимки любого пункта назначения, чтобы удостовериться — стоит ли он визита. На капризы стихии в кабриолете есть немалых размеров ветрозащитный экран, который легко ставится и легко снимается, одно лишь жаль, что вручную. Вы без труда завоеуете репутацию элегантного ухажера, предложив даме накинуть «воздушный шарф» с регулируемой интенсивностью теплого потока. Причем, в корпусных границах кабриолета тепло не улетучивается, даже если вы решитесь произвести впечатление на свою спутницу

и нажмете посильнее педаль акселератора. Наконец, всегда можно поднять крышу, одним нажатием кнопки укрывшись от непогоды и надоевших соглашенияев. Трехчастная крыша М4 складывается с неким налетом парадной торжественности за 20 секунд. И не только на месте, но и в движении на скоростях до 18 км/ч. Изоляционные материалы крыши — их по сравнению с предшествующей моделью даже улучшили и тем самым снизили уровень шумов на 2 децибела — способны держать даже сильные морозы. Так что М4 вполне можно выгуливать не только на летних каникулах или «окtoberфесте», но и позже. В пору «ноябрьфеста» или даже «январьфеста». **а**



ЛЕГОК НА ПОМИНЕ

Jaguar XE

Самый компактный из британских седанов-представителей семейства кошачьих называется Jaguar XE, и в длину он «всего лишь» 4,7 метра. Особенность новой модели — активное использование в конструкции кузова алюминиевых сплавов и авиационных технологий. На 75 процентов кузов изготовлен из крылатого металла. Как говорят, это самый легкий и прочный седан из когда-либо созданных Jaguar.

Просторный салон оснащен современными техническими решениями. Впервые в мире для проекции показаний приборов на стекло используется лазер. Предусмотрена возмож-

ность подключения к интернету через встроенную точку Wi-Fi, а также специальные приложения для смартфонов, которые позволяют дистанционно контролировать некоторые функции автомобиля.

Звездой официальной премьеры XE стал самый мощный и быстрый вариант XE S с трехлитровой «шестеркой» мощностью 340 л.с. Сотню с места он набирает за 5,1 секунды. Однако будут доступны и экономичные четырехцилиндровые моторы, в том числе дизели. Все модификации оснащены восьмидиапазонным автоматом. Привод — задний или полный.

НА ПРЕМЬЕРЕ

в Лондоне присутствовали более 3000 знаменитостей со всего мира, включая Данилу Козловского, который станет официальным «лицом» Jaguar XE в России. Подробнее о мероприятии читайте в рубрике «Время, события, люди».



ПРЕМЬЕРА

Discovery Sport прошла в космопорте Spaceport America, откуда транслировалась по всему миру. Именно отсюда стартует в околоземное пространство космический корабль с победителем конкурса, устроенного Land Rover.

ЭТО КОСМОС!

Land Rover Discovery Sport

Если вы думаете, что английский спорт — это непременно футбол или какой-нибудь бадминтон, в который на лужайке играют в резиновых сапогах, потому что на Альбионе всегда идет дождь, то вы ошибаетесь. Теперь английский спорт — это не только состязание с себе подобными, но и с земным притяжением. Во всяком случае, именно так рассуждают в головном офисе компании Land Rover. Страсть к открытиям движет каждым покупателем внедорожников этой марки. И особенно теми, кто захочет приобрести новейший Discovery Sport. С января 2015 года он будет доступен с дизелем SD4 2,2 л мощностью 190 л.с. или бензиновым 240-силь-

ным двигателем Si4 2,0 л и девятиступенчатым автоматом. Машину постарались сделать просторной и функциональной — в Discovery Sport может быть до семи мест. В списке оборудования: проекция приборов на ветровое стекло, тачскрин с диагональю 8 дюймов, электромагнитная регулировка подвески MagneRide, система автоматического торможения, помощь при парковке и множество других современных технологий. И, разумеется, фирменная система адаптации к дорожным условиям Terrain Response, которая управляет двигателем, коробкой передач, подвеской и полным приводом.



МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ МИССИЯ

ŠKODA RAPID

Двигатели, тип

1,2 MPI (75 л.с.)

1,4 TSI (122 л.с.)

бензиновый (Евро 5)

1,6 MPI (105 л.с.)

Трансмиссия

5 MT

6 DSG

7 DSG с двойным сцеплением

Максимальная скорость

от 175 км/ч до 206 км/ч

Диапазон уровня выброса CO₂

от 134 г/км до 180 г/км

Диапазон расхода топлива

от 5,8 л/100 км до 7,5 л/100 км



СЕМЕЙНЫЙ ПОДРЯД

НАТАЛЬЯ ГОРДЕЕВА • ФОТО ŠKODA

В МОДЕЛЬНОМ РЯДУ

ŠKODA Rapid занимает место между моделями Fabia и Octavia. Целевой аудиторией для модели ŠKODA Rapid, прежде всего, являются семейные пары с детьми.

ŠKODA RAPID И ТОРЖЕСТВО ВЕЧНЫХ ЦЕННОСТЕЙ

ИДЕЯ ТОЛЕРАНТНОСТИ ВСЕ БОЛЬШЕ ПРОНИКАЕТ В ЗАПАДНУЮ ЦИВИЛИЗАЦИЮ: ЗДЕСЬ ПРИНЯТО ПОДДЕРЖИВАТЬ ИЛИ ПО КРАЙНЕЙ МЕРЕ ОТНОСИТЬСЯ ТЕРПИМО К ЛЮБЫМ ПРОЯВЛЕНИЯМ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ СВОБОДЫ, ДАЖЕ ЕСЛИ ОНИ БРОСАЮТ ВЫЗОВ УСТОЯВШИМСЯ СОЦИАЛЬНЫМ НОРМАМ. И ВСЕ ЖЕ АКТУАЛЬНОСТЬ БАЗОВЫХ ЦЕННОСТЕЙ, СРЕДИ КОТОРЫХ, НАПРИМЕР, НАХОДИТСЯ СЕМЬЯ, ПОКА ЕЩЕ НИКТО НЕ ОТМЕНЯЛ. ЭТО КАК НЕЛЬЗЯ ЛУЧШЕ ДОКАЗЫВАЕТ УСПЕШНЫЙ ВЫХОД НА РЫНОК ОБНОВЛЕННОЙ МОДЕЛИ ŠKODA RAPID. ЧЕШСКИЙ АВТОКОНЦЕРН СДЕЛАЛ СТАВКУ НА СЕМЕЙНЫЕ ТРАДИЦИИ — И ОКАЗАЛСЯ В ПЛЮСЕ.

Вопреки тенденциям

«Доступный автомобиль для всей семьи» — именно под таким девизом стартовали продажи обновленной ŠKODA Rapid на российском рынке в апреле этого года. Абсолютно бесхитростный посыл, зато хорошо знакомый и понятный каждому. О том, что среди части автовладельцев эта идея нашла живой отклик, говорят цифры продаж. Даже несмотря на слабую конъюнктуру российского авторынка в этом году (по оценкам Комитета автопроизводителей, за девять месяцев 2014 года продажи автомобилей просели на 13% по сравнению с прошлым годом: сказались политическая нестабильность и скачки доллара и евро), покупатели не обошли вниманием

новую модель. С апреля по сентябрь россияне приобрели более 7 тыс. автомобилей ŠKODA Rapid.

Статистика мировых продаж также выглядит оптимистично. По данным автопроизводителя, только в сентябре 2014 продажи ŠKODA Rapid подросли на 7,1%, до 21 800 автомобилей. По количеству проданных автомобилей Rapid оказался на втором месте после ŠKODA Octavia (33 400 автомобилей).

Первый по вместительности

Обычно автомобили, рассчитанные на семейную аудиторию, в чем-то сродни хозяйственной авоське — практичные и удобные, но при этом часто неприятно выглядящие с точки зрения дизайна. Возможно, один из факторов удачного старта продаж обновленной ŠKODA Rapid в том, что внешний вид в данном случае не был принесен в жертву комфорту. Ничего ультрамодного и кричащего в облике Rapid нет, семейная аудитория вряд ли простит слишком смелые эксперименты, но скучным новый дизайн ŠKODA Rapid точно не назовешь. На старинных улочках хорватского города Сплит, в котором проходил тест-драйв модели, автомобиль смотрелся классически-элегантно. Не случайно на форумах, где обсуждаются достоинства и недостатки новой модели, отмечают, что Rapid своим внешним видом напоминает более дорогую и престижную Octavia. Не в последнюю очередь это заслуга кузова лифт-

СПЕРЕДИ УСТАНОВЛЕНА

подвеска «МакФерсон» с пружинными стойками и треугольными поперечными рычагами. Стабилизатор поперечной устойчивости диаметром 20 мм способствует распределению нагрузки и уменьшает крены кузова.

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ
МИССИЯ



СИСТЕМА ПОДДЕРЖАНИЯ КУРСОВОЙ УСТОЙЧИВОСТИ (ESP)
СНИЖАЕТ ВЕРОЯТНОСТЬ ЗАНОСА В ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ
СИТУАЦИЯХ

ПО ЗАКАЗУ

ŠKODA Rapid может оснащаться пакетом для плохих дорог: при этом клиренс в зоне передней подвески становится выше на 15 мм, в зоне задней — на 12 мм. Защита днища помогает предотвратить повреждение двигателя и коробки передач при движении по плохим дорогам.



бек, который придает автомобилю сходство с седаном, сохраняя при этом функциональность хэтчбека.

Если снаружи ничто не отвлекает взгляд от четких линий кузова, то внутри салон буквально напичкан различными отсеками, карманами, держателями и прочим. Как раз в этом случае сходства с хозяйственной сумкой не стоит стесняться — философия Simply Clever от ŠKODA не позволяет оставлять незадействованным ни сантиметра свободной площади. Например, под сиденьем можно найти держатель для хранения аварийного жилета, на одной из дверей — контейнер для сборки мусора, а скребок для чистки стекол спрятан под крышкой лючка заливной горловины топливного бака. В багажном отделении — целая система креплений для фиксации груза. Можно предположить, что потенциальным владельцам ŠKODA Rapid придется посвятить достаточно продолжительное время исследованию его скрытых возможностей.

А вот размеры салона можно оценить с первого взгляда. При достаточно скромных габаритах автомобиля (длина — 4,48 м, ширина — 1,71 м, высота — 1,46 м), в машине комфортно помещаются пять человек. Большое багажное отделение — еще одно преимущество ŠKODA Rapid с точки зрения среднестатистической семьи. В стандартном состоянии его объем достигает 530 литров (самый большой показатель в своем классе), а если опустить спинки задних сидений — увеличивается до 1470 литров.

БАЗОВЫМ АГРЕГАТОМ

является бензиновый трехцилиндровый двигатель 1.2 л MPI мощностью 75 л.с. с расходом топлива в смешанном цикле 5,8 л/100 км и выбросом CO₂ 134 г/км. Благодаря измененным настройкам блока управления двигателя и модифицированному выпускному коллектору мощность двигателя, по сравнению с другими моделями ŠKODA, возросла.



ŠKODA RAPID

может быть оснащена противотуманными фарами с функцией Corner. В зависимости от угла поворота рулевого колеса включается левая или правая противотуманная фара, улучшая видимость дороги для водителя и заметность автомобиля для окружающих.

Дорожные эксперименты

Петляющие среди холмов извилистые хорватские улочки дали возможность в полной мере ощутить динамику и управляемость ŠKODA Rapid. Двигатели, которые устанавливаются на эту модель, — не самые мощные. Так, в качестве базового агрегата предлагается 1,2-литровый трехцилиндровый бензиновый двигатель MPI мощностью 75 л. с. Однако учитывая компактные габариты и сравнительно небольшой вес этой модели (снаряженная масса — 1135 кг), таких характеристик хватит для большинства стандартных ситуаций. Даже во время подъемов (порой достаточно крутых) и обгонов на дорогах Хорватии ощущения недостатка мощности не возникает. Два других варианта двигателя, которые поставляются на российский рынок, помощнее (1.6-литровый MPI мощностью 105 л. с. и 1.4 TSI мощностью 122 л. с.). И все же, приобретая этот автомобиль, необходимо понимать, что рекордов скорости на нем поставить не получится. Впрочем, вряд

ли дорожные гонки станут предметом первой необходимости для семейной пары с детьми. ŠKODA Rapid — это автомобиль для размеренной и спокойной езды.

При этом разработчики сделали все возможное, чтобы такая езда была максимально комфортной. Шасси ŠKODA Rapid разрабатывались в точном соответствии с требованиями сегмента А, что обеспечивает прогнозируемое поведение на дороге, сочетающееся с плавностью хода. Управляемость ŠKODA Rapid на высоте: мгновенный отзыв на движение руля, четкое вхождение в повороты. Шумоизоляция также впечатляет: шума двигателя почти не слышно, «урчание» появляется только где-то в районе 3500 оборотов.

Единственный смущающий момент — немного жесткая подвеска. На дороге с неидеальным покрытием (каких в нашей стране большинство) это может быть дискомфортным. Также есть небольшая особенность в работе коробки DSG: при ускорении



МАШИНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ МИССИЯ

К НОВЫМ ЭЛЕМЕНТАМ

комфорта относятся многофункциональное рулевое колесо с кнопками soft-touch, круиз-контроль, навигационная система Amundsen+, климатическая установка Climatronic, задний ассистент парковки, а также многофункциональный дисплей MaxiDOT.



УПРАВЛЯЕМОСТЬ ŠKODA RAPID ПРОШЛА ПРОВЕРКУ НА ИЗВИЛИСТЫХ УЛОЧКАХ СТАРИННОГО ГОРОДА СПЛИТ, ОСНОВАННОГО ЕЩЕ ВО ВРЕМЯ РИМСКОЙ ИМПЕРИИ

ощущается секундная задумчивость после нажатия на педаль газа, вслед за этим автомобиль начинает очень резко набирать скорость.

Вопрос цены

Хорошие продажи ŠKODA Rapid на мировом и российском рынке обеспечила ценовая политика производителя. Стартовая цена в России — 479 тыс. руб. за автомобиль с 1,2-бензиновым двигателем и пятиступенчатой «механикой». Учитывая не самый маленький список оборудования, входящего в «базу» (ABS, регулировка сидений по высоте, электростеклоподъемники, фронтальная подушка безопасности водителя и т. д.), в этом ценовом диапазоне у ŠKODA Rapid действительно не так много конкурентов в России. Сейчас основными конкурентами модели считаются Kia Cerato, Hyundai Solaris, Chevrolet Aveo и Nissan Note.

И все же максимально почувствовать комфорт от ŠKODA можно только в более дорогих версиях или при заказе дополнительных опций. В этом случае будут доступны также электронная система курсовой устойчивости ESC, бортовой компьютер, дополнительные подушки безопасности, обогрев сидений, климат-контроль, ассистент парковки, круиз-контроль и другие функции. ŠKODA Rapid в максимальной комплектации и с некоторыми дополнительными опциями будет стоить около 700–750 тыс. руб. А это уже несколько выходит за рамки бюджетной модели.

Поэтому долгосрочный успех обновленной ŠKODA Rapid в России будет зависеть в том числе от того, насколько хорошо зарекомендует себя автомобиль с точки зрения надежности в эксплуатации. Если завод в Калуге, который сейчас выпускает ŠKODA Rapid, сможет поддерживать стандарты европейского качества, то потребители будут готовы простить модели даже достаточно высокий ценник на топовые версии. Ведь семья того стоит! **а**

JEEP RENEGADE

Двигатель, тип	бензиновый R4	дизельный R4
Рабочий объем, куб. см	1368	1956
Мощность, л.с. при об/мин	140 при 5500	140 при 3750
Макс. крутящий момент, Нм при об/мин	230 при 1750	350 при 1750
Трансмиссия	6мт	9ат
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	9,3	10,0
Средний расход топлива, л на 100 км	6,0	5,6

ОПЕРАЦИЯ «ПРЕЕМНИК»

ИВАН КАРТАМЦЕВ • ФОТО JEEP

JEEP RENEGADE И КОДЕКС ЧЕСТИ

ВЕРОЯТНО, ВЛАДЕЛЬЦЫ JEEP УЖЕ УСТАЛИ ОБЪЯСНЯТЬ, ЧТО ИХ МАШИНА ПО МАРКЕ «ДЖИП», А НЕ ДЖИП В ПРИНЦИПЕ. НАРИЦАТЕЛЬНОЕ ИМЯ КО МНОГОМУ ОБЯЗЫВАЕТ. НО ВОТ ЭТО, ПОЗВОЛЬТЕ СПРОСИТЬ, ЧТО? ИГРУШЕЧНАЯ, КАК ДЛЯ ПЕСОЧНИЦЫ, ВНЕШНОСТЬ. НУ, И ИМЕЧКО. НА РУССКИЙ НАЗВАНИЕ RENEGADE МОЖНО ПЕРЕВЕСТИ КАК «ПРЕДАТЕЛЬ»...

На полигоне Jeep в итальянском Балоцко глава американского подразделения компании Майк Мэнли взялся оправдываться: «Марке не хватало компактного внедорожника с проходимостью как у „взрослых“. У нас есть Compass и Wrangler, но даже они великоваты. Плюс ко всему, мы хотим омолодить нашу аудиторию. Вот поэтому и яркая внешность, и продвинутые мультимедиа, и панорамная крыша My Sky со съемными панелями... Разрабатывали мы его совместно с Fiat — у итальян-

цев позаимствовали платформу и современные силовые агрегаты. Но поверьте, по внедорожным качествам это самый что ни на есть Jeep, уходящий своими корнями к Willys. Особенно это касается особой версии TrailHawk. По проходимости — это почти Cherokee! Представьте ситуацию: вы в компании молодых друзей едете по лесной дороге на концерт Rolling Stones, гроза, хлещет дождь, грязь по колено. А вам все это пофиг».

Но вопросы все равно остались. Как все же обстоит дело на практике? И что забыли Rolling Stones в непролазной глуши?

Спасибо деду

Места в салоне много. Выбрать правильную посадку несложно. Правда, пока даже в топовых комплектациях не сыскать электрорегулировок сидений. Но это не предательство. Купил внедорожник — будь мужиком, сам подвинь себе сиденье. «Рабочее место»



МОТОРЫ

на тяжелом топливе представлены в трех вариантах. Это может быть турбодизель серии Multijet объемом 1,6 л и мощностью 120 л.с., либо двигатель той же серии объемом 2 л мощностью от 140 или 170 л.с.

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ ДОНЕСЕНИЯ



БЕНЗИНОВЫЕ АГРЕГАТЫ

мощностью от 110 до 185 л.с., причем младший и топовый двигатели атмосферные, объемом 1,6 л и 2,4 л соответственно. В промежутке между ними помещается хорошо знакомый по другим творениям итальянского концерна турбомотор объемом 1,4 — Multiair2, разогнанный до 140 либо до 170 сил.

ПРИВОД ТУТ ВОЗМОЖЕН КАК НА ПЕРЕДНИЕ КОЛЕСА, ТАК И НА ВСЕ ЧЕТЫРЕ. ПО-ДРУГОМУ БЫЛО БЫ И ВО ВСЕ СТРАННО.



скорее на европейский манер, нежели американский. Раньше передней панелью «Джипов» можно было иллюстрировать учебники геометрии начальных классов: квадрат, прямоугольник, круг. Теперь иначе. Изящная архитектура, приятные линии, адекватная эргономика. Разве что блок управления режимами полного привода помещен не слишком удачно — до него так просто не дотянуться. Кроме того, на «механике» доступу мешает рычаг коробки, стоит только включить первую.

Сзади «младшенький» легко вместит двух пассажиров. Багажник для своего класса хорош, 351 л, а со сложенными сиденьями 1297 литров. В придачу образуется почти ровный пол. Можно и заночевать.

Любопытно, что по салону «Ренегада» запрятаны различные «пасхалки» от «Виллиса». Над дисплеем красуется надпись Since 1941, а на спинке сиденья выгравирована решетка радиатора с фара-

ВАРИАНТЫ

трансмиссии представлены 5- или 6-ступенчатой механикой, 6-ступенчатым автоматом с сухим сцеплением и дане невиданной ранее в автомобилях подобного класса 9-ступенчатой автоматической коробкой



**НО ЭТО ВО ВСЕ НЕ ПРЕДАТЕЛЬСТВО. КУПИЛ
ВНЕДОРОЖНИК — БУДЬ МУЖИКОМ, САМ ПОДВИНЬ
СЕБЕ СИДЕНЬЕ.**

ми, напоминающие портрет предка. Правда, у старика Willys было девять делений на решетке радиатора, а на изображениях — только семь. Для полного антуража не хватает только надписи «Спасибо деду за победу!» на заднем стекле.

Джекилл и Хайд

Так кто же он, Renegade, американец, перебежавший к итальянцам, или итальянец, понадеявшийся на милость дяди Сэма? Давайте разбираться. Рулится «Ренегад» по-европейски, залихватски петляя по итальянским дорогам. Увесистый, но острый руль неплохо информирует о дорожном полотне. Плотная подвеска позволяет маневрировать без малейших кренов, несмотря на относительно высокий центр тяжести. Правда, для нашей страны подвеска, по заявлению руководства компании Jeep, будет настроена иначе. Очевидно, что помягче. Дизельный двигатель в 140 лошадей отличился уверенной ди-





МАРК ЮНИЙ БРУТ
(85 г. до н.э. — 42 г. до н.э.)
Древнеримский сенатор, приближенный Юлия Цезаря, впоследствии — его убийца. По одной из версий, увидев своего подопечного среди убийц, умирающий Цезарь произнес: «И ты, Брут», по другой: «И ты, дитя мое», а по версии Плутарха, Цезарь и вовсе ничего не произносил.



ИУДА ИСКАРИОТ
Канонический предатель всех времен, продавший Христа фарисеям за 30 монет. Кто-то объясняет поступок тринадцатого апостола жадностью, кто-то безграничной любовью к учителю и ревностью к другим ученикам, ну а кто-то — вовсе волей Господней.



МАРТИН ЛЮТЕР
(1483–1546)
Великий немецкий церковный реформатор, пошатнувший папский престол. С точки зрения средневековых «папистов» — сущий дьявол. Как основоположник протестантизма, поспособствовал религиозному расколу Европы, в результате чего Старый Свет погряз в конфессиональных войнах.



ГАЙ ФОКС
(1570–1606)
Самый известный участник группы английских католиков, задумавших убийство короля Якова I. Желая вернуть трон в руки католической монархии, заговорщики вознамерились взорвать пороховой погреб под Палатой Лордов. Благодаря анонимному письму Фокс был схвачен на месте преступления и впоследствии казнен. Благодаря кинематографу и Интернету, маска Гая Фокса стала символом протеста.



БЕНЕДИКТ АРНОЛЬД
(1741–1801)
Герой войны за независимость США, несколько раз обвиненный в растрате и за скромное вознаграждение в 55 000 долларов перебежавший на сторону англичан. Уже проливая в Лондоне, трижды предлагал свои услуги Британской короне во время наполеоновских войн, но всякий раз встречал отказ по причине недоверия. Что примечательно, посмертно оставил долг в размере 5000 фунтов.

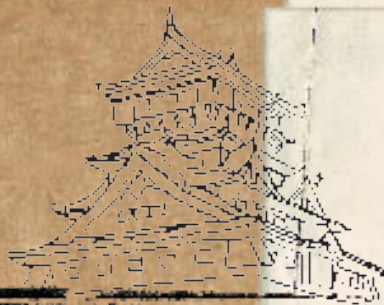


намикой, ровной тягой в широком диапазоне, а также низким уровнем вибрации и шума. Пересев с него на бензиновый агрегат аналогичной мощности, я почувствовал разочарование. Ватный с низов мотор постоянно требует кнута. При этом шум, проникающий в салон, заметно назойливей, чем в случае с тяжелым собратом. Автомат — а что-то подсказывает, что у нас это будет самая популярная коробка — щелкает передачами расторопно и часто, но без дерготни. Ну посудите сами, девять ступеней!

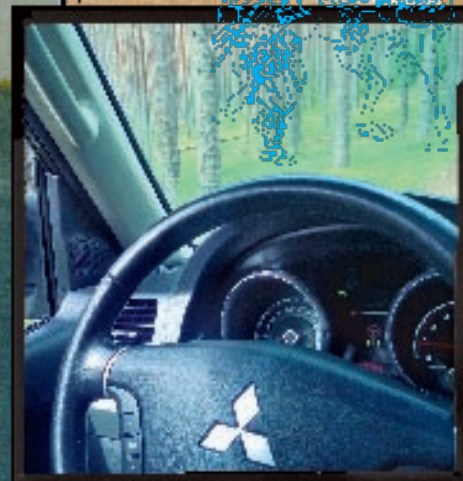
Схема системы

На асфальте Renegade — это легкий и задорный «Фиат», по-европейски добропорядочный. Но стоит свернуть на проселок, и вот они, гены! Подвеска не пасует перед серьезными ухабами и деликатно гасит мелкие неровности, а хорошие углы передних свесов позволяют запросто проезжать там, где пройдет не каждый полноразмерный

внедорожник. В самых тяжелых случаях Renegade автоматически задействует систему полного привода Jeep Active Drive. Она может иметь схему 4×2 или 4×4. Первая схема предлагается ко всем версиям, вторая — только к варианту TrailHawk. Во всех вариантах электроника передает крутящий момент только на передние колеса, а на бездорожье автоматически подключаются задние. Версия TrailHawk имеет более продвинутую систему Jeep Active Drive Low с «виртуальной» пониженной передачей, имеющей передаточное число 20:1, усиленную подвеску, буксировочные крюки, другие бамперы с уменьшенными свесами и расширенный набор всяческих опций. При этом и «обычная» версия не выглядит мальчишеским для битвы. Получается, что Renegade, действительно, самый настоящий Jeep, не предавший ни семью, ни легендарного предка. Вопрос только в ценнике. Если маркетологи задерут цену — это будет настоящее «ренегадство». **а**



將軍



Ивановская область, сентябрь 2014

Mitsubishi Pajero

Страшно подумать, как давно это было. Десять лет назад. В окрестностях деревни Петрово, что на берегу реки Лух, мы колесили по пашне, на обочинах которой горела трава, как это всегда бывает у нас почему-то в начале мая. Ездили просто так. Катались, короче. То ли от дыма, не подумайте чего плохого, то ли еще от чего громко смеялись... Машина же ехала и ехала, не разбирая дороги — а чего ей будет. Потом машина осталась ночевать у крыльца, а мы в избе жарили щук, пойманных в том самом Лухе... И только утром заметили, что машина всю ночь простояла с открытым люком, который был чуть не во всю крышу. Хорошо, дожжда не было, и щук съели, а то пришлось бы их выпускать в получившийся аквариум. Впрочем, беда, пусть небольшая, все же приключилась — пять пачек мороженого, купленного детям в соседнем городке, растаяли в подлокотнике между передними сиденьями.

Дети с тех пор давно уже выросли, и некоторые даже женились и повыходили замуж. И в ту самую деревню теперь ездят самостоятельно, большими компаниями, без взрослых. Взрослые же, ну, скажем так, тоже повзрослели... А вот «Паджеро» остался прежним. У него все те же выпуклые колесные арки, которые не дают кузову испачкаться даже после четырех сотен верст по мокрой дороге. И по раскисшим тракторным колеям он все так же ездит без труда... Мы опять заболтались, и только оглянувшись назад, увидели, по какой трясине проехали, не

включив при этом ни полный привод, ни понижайку, ни блокировки межосевого и межколесного дифференциалов. Машина ехала себе и ехала — только на приборной панели изредка помаргивала лампочка стабилизирующей системы.

Ну, да. Японский производитель чуть не ежегодно то решетку радиаторную иной сделает, то диски помоднее. Начинка, конечно же, тоже меняется. Я, увы, не вспомню сейчас, был ли у той, образца 2004 года, машины алюминиевый капот, когда именно система полного привода на «Паджеро» получила имя собственное — Super Select 4WD, и можно ли было десять лет назад заправлять этот внедорожник 92-м бензином. Но суть автомобиля осталась прежней. Говорят, не за горами уже совсем новый Паджеро, и от этого даже немножко грустно. Если бы меня взяли в японскую фирму на работу в какой-нибудь отдел долгосрочного планирования, я бы поклонился, руки по швам, и сказал бы вот что:

«Можно каждый год подновлять дизайн и раз в пять лет ставить на конвейер новую модель. Но есть ряд фирм, и вы их знаете, которые десятилетиями выпускают одну и ту же модель. А деньги несопоставимо меньшие тратят не на новые кузовные штампы, а на имиджевые кампании. Вы же сами на своих дилерских сайтах пишете — «легендарный внедорожник». Вот в этом ключ к успеху. Настойчиво напоминайте про 12 побед в «Дакаре» и про самурайские традиции — недаром на некоторых рынках модель называется «Сегун». И вот увидите — вот эту баранку с тонким ободом и черный пластик в салоне никто не назовет анахронизмами. Все скажут: «Это машина фантастической проходимости, а руль и пластик — это у нее такие же „фишки“, как иероглифы на пятой двери».

С извинениями за самонадеянность,
Григорий Митин



ЭКОНОМИЯ КАК РОСКОШЬ

ВАЛЕРИЙ ЧУСОВ • ФОТО DAIMLER И PORSCHE

КОМУ И ЗАЧЕМ НУЖНЫ ПЛАГИН-ГИБРИДЫ

В 2014 ГОДУ МИР СТАЛ ЗЕЛЕНЕЕ. PORSCHE PANAMERA S E-HYBRID УЖЕ ДОБРАЛСЯ ДО НАШЕГО РЫНКА, А MERCEDES-BENZ S 500 PLUG-IN HYBRID ПОКА ДОСТУПЕН ТОЛЬКО ЗА ГРАНИЦЕЙ. НО «АВТОПИЛОТ» УЖЕ ПОЗНАКОМИЛСЯ С ОБОИМИ. ВОСХИЩЕНИЕ РОСКОШЬЮ И СОВЕРШЕНСТВОМ ЭТИХ МОДЕЛЕЙ СМЕШИВАЕТСЯ С НЕДОУМЕНИЕМ: НЕУЖЕЛИ ЭТИ ВЕЛИКОЛЕПНЫЕ АВТОМОБИЛИ НУЖНЫ ТОЛЬКО ДЛЯ ТОГО, ЧТОБЫ ЭКОНОМИТЬ ТОПЛИВО?

Гибриды экономят топливо. Плагин-гибриды с этой точки зрения еще круче, потому что могут подзаряжаться от бытовой сети, а цены на электроэнергию существенно ниже, чем на топливо. А еще есть налоги на регистрацию и ежегодные налоги, которые в большинстве стран Европы связаны с объемами выбросов углекислого газа.

Но если вы покупаете автомобиль за сто тысяч евро, станет ли вас беспокоить экологический налог примерно в три сотни евро в год? Или возможность снизить расходы на передвижение с восемнадцати до семи центов за километр благодаря переходу с бензина на электричество?

Тут дело в другом. Новые технологии — удел самых богатых потребителей. Обеспеченные слои всегда оплачивают технический прогресс, и только благодаря сливкам общества новое находит дорогу в массы. Именно это и происходит сегодня с автомобилями: электромобили и гибриды стоят очень дорого, их трудно назвать общедоступными. Зачем же они нужны тем, для кого цена литра бензина гораздо менее интересна, чем стоимость барреля нефти Brent или Urals?

Электромобили, да и плагин-гибриды в современной России — транспорт класса собственников, и дело не только в стоимости машины. Для зарядки необходимо специальное устройство, потому что от бытовой сети заряжать аккумулятор надо почти целый день — не останется времени ездить. Так что электромобиль хорошо подходит домовладельцам: в личном гараже можно и станцию поставить, и не волноваться за сохранность ни этой станции, ни автомобиля во время зарядки. А если в собственности у хозяина машины еще и компания с офисом, а лучше — с производственными помещения-

ДОЛЯ ГИБРИДОВ

Porsche в глобальном масштабе — примерно 10 процентов от всех продаж этой знаменитой марки, а у нас в прошлом году было продано 28 гибридных Porsche — это меньше одного процента от продаж в России в 3790 автомобилей.

В ДЕЛЕ ОЗЕЛЕНЕНИЯ

России упорствовать готовы не все. В 2010 году BMW начала продажи в нашей стране двух гибридных моделей — ActiveHybrid 7 и ActiveHybrid X6. Однако спрос был невелик, и в 2012 году они исчезли из гаммы моделей для России.



ми, то можно оборудовать место для зарядки и на работе. Простой гибрид с этой точки зрения вроде бы удобнее, он заряжает свою батарею самостоятельно, собирая излишки энергии, которые обычный автомобиль расточает без смысла. Но хит гибридных технологий на сегодня — возможность подзарядки. Именно ею особенно гордятся производители. И мотивируют тем, что запас хода на электроприводе у них заметно больше, чем у «обычных». Это действительно ценная характеристика — если вы хотите побаловать экологически чистым движением себя и окружающих. В чем, собственно, и состоит главное и единственное преимущество гибрида. Потому что со всех остальных точек зрения конструкторы гибридов стараются свести их отличия от обычных автомобилей к минимуму. Так, повара китайской кухни, говорят, гордятся тем, что могут сделать вкус блюд таким, что едоки не смогут угадать их происхождение: курица будет казаться рыбой, а рыба — мясом. Но достоинства гибридов с возможностью подзарядки этим не ограничиваются. Их выбирают, прежде всего, потому, что это самый современный и технологически продвинутый продукт известнейших брендов. Чем еще, кроме экологии и экономии, порадуют своих владельцев новые модели Porsche и Mercedes-Benz, читайте на следующих страницах. **а**

PORSCHE PANAMERA S E-HYBRID

Двигатель, тип	V6 с наддувом и электромотор
Объем ДВС, куб. см	2995
Расход топлива (смешанный цикл), л на 100 км	3,1
Расход электроэнергии (смешанный цикл), Вт/км	162
Запас хода на электроприводе, км	от 18 до 36
Цена в России, руб.	5 177 000



ТОК КАК ТОПЛИВО

ВАЛЕРИЙ ЧУСОВ • ФОТО PORSCHE

В БОРЬБЕ ЗА АКУСТИЧЕСКУЮ ЧИСТОТУ СРЕДЫ

PORSCHE PANAMERA S E-HYBRID СТАЛА ПЕРВЫМ В МИРЕ ПОДЗАРЯЖАЕМЫМ ГИБРИДОМ СРЕДИ ЛЮКСОВЫХ БРЕНДОВ. НО ЭТО СОВСЕМ НЕ ПЕРВЫЙ ГИБРИД ОТ PORSCHE — В 2010 ГОДУ КОМПАНИЯ ИЗ ВАЙССАХА НАЧАЛА ВЫПУСК ГИБРИДНЫХ PANAMERA И CAYENNE. ГЛАВНОЕ ОТЛИЧИЕ НАШЕЙ СЕГОДНЯШНЕЙ ГЕРОИНИ — ПОЯВЛЕНИЕ ВОЗМОЖНОСТИ ПОДЗАРЯДКИ ОТ ЭЛЕКТРОСЕТИ. СЛЕДСТВИЕМ ЭТОГО И БАТАРЕЯ СТАЛА БОЛЕЕ ЕМКОЙ, И ЭЛЕКТРОМОТОР МОЩНЕЕ.

Трудно сказать, каким из параметров новой Panamera S E-Hybrid больше гордятся на Porsche — сниженным почти до трех литров на сотню расходом топлива или превышающей 400 л.с. совокупной мощностью привода. Porsche просто стремится все делать настолько хорошо, насколько это возможно. Поэтому, если уж появилась возможность повысить экономичность за счет дополнительного привода, то надо ее использовать по полной программе. Вот и используют. Это стремление к совершенству диктуют инженерные корни компании. Кстати, если кто не помнит, первый в мире гибрид построил как раз Фердинанд Порше — в 1900 году он спроектировал модель Mixte для австрийской фирмы Lohner. Тогда основатель Porsche тоже преследовал цель создания эффективного автомобиля. Сегодня его преемники стремятся к тому же. Экономичность как раз признак совершенства, несмотря на стоимость самого автомобиля.

Чистая сила

Знакомиться с Panamera S E-Hybrid мы отправляемся в элитные районы Ленинградской области на Приморское шоссе, которое соединяет Репино, Комарово, Зеленогорск и прочие знаменитые дачные места. Симпатичные домики прячутся среди сосен на морском побережье, и покой местных жителей охраняют знаки ограничения скорости — где-то 60, а в некоторых местах и 40. Вот здесь гибридная Panamera смотрится органично: престижный бренд, соответствующая цена. У человека ведь все должно быть

прекрасно: квартира в старом фонде, дача в Комарово, Porsche Panamera... Можно, конечно, обойтись и обычной Panamera, но гибридная гораздо лучше подходит для тихого дачного места — не только не загрязняет воздух отработавшими газами, но и работает гораздо тише. Есть такое понятие «акустическое загрязнение среды», и Panamera S E-Hybrid как раз позволяет его снизить.

Чтобы достигнуть наилучшего результата в деле природоохраны, я нажимаю кнопку E-Power справа от рычага трансмиссии и переключаюсь в режим электромобиля. Он практически не ограничивает водителя — максимальная скорость в нем может достигать 135 км/ч, так что Porsche остается Porsche, даже став экологически чистым. Правда, при такой скорости, конечно, мы не проедем обещанных 36 километров на чистом электроприводе. Вот соблюдение скоростного режима, требуемого знаками, помогает мне поддерживать запас энергии, и указатель уровня заряда падает не слишком быстро. Электромотор мощностью 70 кВт (95 л.с.), вместо 34 на предыдущей Panamera, позволяет довольно уверенно разогнаться — но все же заметно медленнее, чем в гибридном режиме. Если максимально быстрый разгон 0–100 км/ч требует 5,5 секунды, то электромотор позволит набрать за примерно такое же время вдвое меньшую скорость — 6,1 секунды требуется для разгона до 50 км/ч. Но в случае необходимости можно продавить педаль до упора, и это приведет к включению двигателя внутреннего сгорания. Его максимальная мощность — 333 л.с., так что динамика будет такой, какую мы ждем от Porsche. Чтобы водитель не забывал о бережливости, в электромобильном режиме у педали акселератора появляется своеобразная ступенька: для максимальной динамики машины нужно приложить дополнительное усилие. При этом режим E-Power остается включенным, и при сбросе газа и снижении скорости Panamera возвращается в состояние электромобиля.

Пробовать возможности Panamera S E-Hybrid надо в ее главном режиме — гибридном. У него нет никаких специальных обозначений и кнопок. Но именно в нем машина работает наиболее эффективно.



e-mobility

ЗАРЯДНОЕ УСТРОЙСТВО

спроектировано братской
фирмой Porsche Design.

РОССИЙСКИЙ КЛИМАТ

приходится учитывать,
и у Panamera SE-Hybrid
предусмотрены спе-
циальные режимы для
движения при низких
температурах. В частности,
подогрев батареи и начало
движения на бензиновом
двигателе. Зарядка
на открытом воздухе воз-
можна при температурах
до минус 25 градусов.



PORSCHE CAR CONNECT ПОМОЖЕТ КОНТРОЛИРОВАТЬ
МАШИНУ НА РАССТОЯНИИ.



РАСПОЛОЖЕННАЯ СЗАДИ

батарея даже немного улучшила
распределение веса по осям —
на гибриде оно близко к 50:50.

Причем с обеих точек зрения: при замедлении происходит рекуперация энергии, которая запасается в батарее, а при резком разгоне на помощь двигателю внутреннего сгорания приходит электромотор. За этими процессами можно следить по указателю мощности на панели приборов и анимированной картинке, где отображается движение мощности. Само наблюдение за такими указателями очень стимулирует бережное отношение к энергии.

Еще один режим E-Charge предназначен для заряда батареи на ходу на тот случай, если после загородной поездки планируется движение по городу, где вы с присущей владельцам гибридных Porsche гуманностью хотите меньше загрязнять воздух. При включении этого режима мы движемся на обычном ДВС, а электромотор работает как генератор. Дополнительная нагрузка практически не ощущается. Оптимальная скорость для подзарядки — примерно 100 км/ч, и при этом полная зарядка потребует меньше часа езды. Идеально для немецких условий, где ежедневные поездки на работу по автобану за сотню километров никого не удивляют.

Но правильный режим зарядки батареи — на стоянке, через

специальное устройство. В комплект входят два кабеля — для обычной бытовой сети и для промышленной сети. Во втором случае для полного заряда требуется менее двух с половиной часов. Мы получили полную батарею всего за два часа во время перерыва на обед: и сами «зарядились», и машину «покурили».

Тесная связь

За зарядкой можно следить даже на расстоянии через специальное приложение на смартфоне. Если у вас автомобиль стоимостью пять миллионов, то ваше время стоит достаточно дорого, и надо иметь максимум информации для планирования своего дня. Функции типа времени зарядки или поиска ближайших точек, где она возможна, не так важны для гибрида, как для электромобиля — ведь у нас всегда есть возможность двигаться на бензине. Однако сама идея плагин-гибрида состоит в приближении к электромобилю, так что коммуникации с машиной должны помочь в использовании электропривода и стимулировать ездить без выхлопа.

Подключение к электросети дает возможность использовать и другие функции: например, задать время готовности к поездке, и автомобиль сам нагреет или охладит салон к заданному времени. Также автомобиль регулирует сам процесс зарядки, чтобы, например, основное потребление энергии пришлось на время более низких тарифов.

Благодаря Porsche Car Connect можно открывать и закрывать автомобиль по команде с телефона, и даже складывать зеркала. Также обеспечивается безопасность машины и ее поиск. Все это обеспечивает компания с сервером в Швейцарии — сама Porsche этим не занимается. Для гибрида приложение входит в стандартную комплектацию. И его использование бесплатно в течение первых пяти лет. Система отслеживания автомобиля поможет тем, кто пострадал от желающих бесплатно приобщиться к миру гибридов. Ведь с точки зрения технического совершенства на сегодня Panamera S E-Hybrid — самая впечатляющая модель Porsche. **а**

MERCEDES-BENZ S 500 PLUG-IN HYBRID

Двигатель, тип	V6 с двумя турбокомпрессорами и электромотор
Объем ДВС, куб. см	2996
Расход топлива (смешанный цикл), л на 100 км	2,8
Запас хода на электроприводе, км	до 33
Разгон до 100 км/ч, с	5,2
Цена в Германии, €	108 944,5

ВЫДОХ КАК ИСКУССТВО

ВАЛЕРИЙ ЧУСОВ • ФОТО DAIMLER

ЧТОБЫ ШОФЕРУ НЕ БЫЛО СКУЧНО



**ДЛЯ S 500
PPLUG-IN HYBRID**

уже созданы опытные образцы беспроводной системы зарядки. Для этого достаточно будет всего лишь встать над специальной пластиной, и энергия будет поступать в батарею с помощью индукции. Скорее всего, эта возможность появится в будущем году.

НАС ОСТАНОВИЛА ШВЕДСКАЯ ТАМОЖЕННИЦА. ДАМА ПОИНТЕРЕСОВАЛАСЬ НАШЕЙ НАЦИОНАЛЬНОСТЬЮ И, УСЛЫШАВ ПРО РОССИЮ, УДИВИЛАСЬ НЕМЕЦКИМ НОМЕРАМ, А ПОТОМ ПОПРОСИЛА ОТЪЕХАТЬ НА ПЛОЩАДКУ ДЛЯ ДОСМОТРА — ОЧЕНЬ ВЕЖЛИВО И ДРУЖЕЛЮБНО. ТАМ МЫ РАССКАЗАЛИ ЕЙ И ЕЕ КОЛЛЕГАМ ОБ АВТОМОБИЛЕ: ГИБРИД С ПОДЗАРЯДКОЙ, НА ЧИСТОМ ЭЛЕКТРИЧЕСТВЕ ПРОЕЗЖАЕТ ОКОЛО 30 КИЛОМЕТРОВ, ЗАРЯЖАЕТСЯ ЗА ДВА ЧАСА. С ТЕМ НАС И ВПУСТИЛИ В ШВЕДИЮ.

Презентацию Mercedes-Benz S 500 PLUG-IN HYBRID шведским таможенникам нам пришлось провести после переезда моста через залив Эресунн. Он соединяет Данию и Швецию и стал неременной частью тест-драйвов в этом регионе.

Для знакомства журналистов с новейшим членом высшего мерседесовского класса, Mercedes-Benz S 500 PLUG-IN HYBRID, компания Daimler выбрала Копенгаген. Дания известна своим вниманием к экологии, ее чудовищные налоги на автомобили можно уменьшить, если автомобиль расходует менее 6,25 литров на сотню. И первый серийный гибрид Mercedes-Benz с возможностью подзарядки как раз поможет своему владельцу сделать вычет из налога на регистрацию примерно 76 тысяч крон. Правда, когда налог составляет 180 процентов от цены автомобиля и рассчитывается в миллионах крон, это не так уж много. Но хоть что-то. Ни один другой S-Klasse с бензиновым двигателем не даст права на вычет — он полагается только тем автомобилям, которые в среднем проезжают более 16 км на одном литре. В привычных нам единицах расход нового гибридного S 500 — 2,8 литра на 100 км, что соответствует 35,7 километрам на литр.

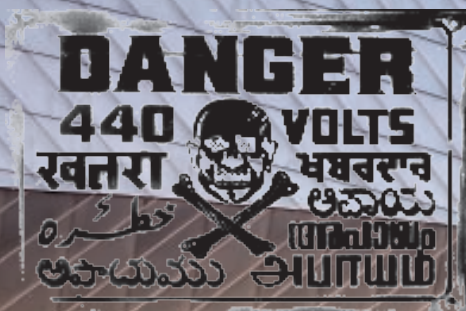
О важности арифметики

Этими зверскими налогами датчане добились своего: по итогам прошлого года у них был самый низкий в Европе средний выброс

CO2 на один автомобиль — 117 граммов на километр. Mercedes-Benz перебил этот показатель: роскошный гибрид выдает всего 65. Правда, это расчетная характеристика, и объяснению методики ее получения на пресс-конференции Йоханнес Райфенрат, глава отдела продуктовой стратегии и планирования Mercedes-Benz, уделил специальное внимание. На самом деле при поездке по смешанному циклу машина расходует 6,4 литра бензина на сотню и выбрасывает 149 граммов CO2, что тоже совсем немного для огромного седана с трехлитровым V6 мощностью 333 л.с. Но законодатели поощряют гибриды, поскольку часть этого пути они могут проехать на электричестве. И запас хода в 33 км позволяет снизить официально декларируемый выброс углекислого газа на 56 процентов. Так что Daimler законно получил право указывать уровень эмиссии в 65 граммов, а эквивалентом этой величины будет расход в 2,8 л на 100 км. Для Mercedes-Benz вся эта арифметика очень важна, ведь европейские власти ставят задачу снизить средний выброс углекислого газа до 99 граммов на километр к 2020 году с нынешних 134. И все производители очень заботятся именно об этой величине. Ну и попутно вынуждены бороться за снижение расхода топлива, потому что эти величины связаны напрямую. Похоже, что все прочие возможности добиться этих целей уже исчерпаны, и если мы хотим видеть на наших дорогах и в наших гаражах представительские автомобили, то должны понимать — кроме как гибридными они быть уже не могут.

Роскошь без налогов

Моя первая поездка показала, что цифры очень условны. Представитель Mercedes-Benz в аэропорту рекомендовал проехать до гостиницы на электроприводе, чтобы удостовериться в его преимуществах. Поэтому я включил режим E-MODE — индикатор на панели приборов показывал, что запас хода батареи — 27 километров при 85 процентах. А маршрут до гостиницы в центре города был всего лишь 15 километров. Однако к отелю я подъезжал со значком,



ОГРОМНЫЕ ДИСПЛЕИ
нового S-Klasse помогут
порадовать пассажиров
отображением режимов
движения потоков
энергии.



БАГАЖНИК НЕМНОГО УМЕНЬШИЛА БАТАРЕЯ, НО 395 ЛИТРОВ DAIMLER НАЗЫВАЕТ
РЕКОРДОМ ДЛЯ ЭТОГО КЛАССА. . . ПЛАГИН-ГИБРИДОВ.



ЗАПАС ХОДА

при 85 процентах заряда батареи
нам пообещали аж 27 километров.
Но уже через 16 километров
компьютер порекомендовал
зарядить ее.

рекомендующим зарядиться, вместо указания остаточного пробега. Уровень заряда батареи снизился до 10 процентов, и этого компьютер считал недостаточным. Хотя по дороге, несмотря на стремление двигаться исключительно на электроприводе, я все же пару раз включал и ДВС: однажды просто слишком сильно надавил педаль и не обратил внимания на ее жесточайшее сопротивление. А ведь это «препятствие» сделано специально как предупреждение о том, что при дальнейшем нажатии будет включен ДВС. А потом я еще пощелкал клавишами выбора передач под рулем, что привело к включению ручного режима трансмиссии, который работает только с двигателем. Да и коллега, расположившийся сзади, исследовал возможности, которые предоставляет роскошное заднее кресло с выдвигающейся опорой для ног, шторки и прочие штуки, которые должны скрасить тяжесть пребывания в автомобиле самому главному пассажиру. А ведь все они работают на электроприводах и тоже берут энергию.

Сложность — это прекрасно

Да, первый плагин-гибрид Mercedes-Benz выпускается только с длинной базой, и даже в стандартной комплектации оснащен немногим хуже флагманского S 600. Пожалуй, с некоторых точек зрения он второй по уровню комфорта, а по сложности — даже первый. Чтобы изучить все возможности привода, мы отправились в Швецию и проехали не только по магистралям, но и через тихие скандинавские городки, и по сельским дорогам. Но этого не хватило, если честно. У привода кроме электрического режима E-MODE есть еще E-SAVE для поддержания заряженности батареи и CHARGE для ее зарядки. В основном режиме привода с названием HYBRID водитель имеет возможность выбирать алгоритмы работы автоматической трансмиссии: кроме спортивного S и экономичного E есть еще суперэкономичный E+. И в нем система управления для выбора оптимальной стратегии использует даже данные из навигационной системы — учитывает, например, профиль местности, чтобы понять, когда можно будет двигаться накатом. Также учитывается и плотность движения, и компьютер рассчитывает оптимальную скорость и обороты при движении в потоке. Так что когда водитель давит на педаль газа, то в нужной точке оптимальных оборотов автомобиль дает об этом понять двойным толчком педали.

Похоже, гибриды спасают водителей от скуки — ведь мы все время говорим, что автоматизация вот-вот лишит водителя возможности влиять на поведение машины. Да, исчезновение подсоса — кто-нибудь еще помнит о нем? — карбюратора, появление разнообразных систем стабилизации лишают водителя шансов проявить свою квалификацию. Хорошо, что мы хотя бы можем выбирать разнообразные режимы работы различных систем. И благодаря гибридам таких возможностей стало намного больше. Да и водителю теперь не так скучно — можно хотя бы наблюдать за работой мощной и сложной системы, какой стал гибридный автомобиль. **a**

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

RENAULT TWINGO

Двигатель, тип	бензин, R3	бензин, R3
Рабочий объем, куб. см	999	898
Мощность, л.с. при об/мин	70 при 6000	90 при 5500
Макс. крутящий момент, Нм при об/мин	91 при 2850	135 при 2500
Трансмиссия	5MT	5MT
Разгон от 0 до 100 км/ч	14,5 с	10,8 с
Средний расход топлива, л	4,5	4,3



СЭЛФИ

ИВАН КАРТАШЦЕВ • ФОТО RENAULT

КАК ОН ПРОВЕЛ ЭТИМ ЛЕТОМ

КОНЕЦ ЛЕТА И НАЧАЛО ОСЕНИ — ВРЕМЯ ПУТЕШЕСТВИЙ. И ПУТЕШЕСТВОВАТЬ, КОНЕЧНО ЖЕ, МОГУТ НЕ ТОЛЬКО ЛЮДИ, НО И АВТОМОБИЛИ. В ТЕЧЕНИЕ ДВУХ МЕСЯЦЕВ ФРАНЦУЗЫ ВОЗИЛИ СВОЙ МАЛЕНЬКИЙ RENAULT ПО МОДНЫМ ЕВРОПЕЙСКИМ ГОРОДАМ, ЧТОБЫ ПОСМОТРЕТЬ, КАК ИХ ЗАДНЕМОТОРНАЯ НОВИНКА СМОЖЕТ МИМИКРИРОВАТЬ ПОД ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ. А ЗАОДНО ПОДЕЛИТЬСЯ ХОРОШИМ НАСТРОЕНИЕМ С ЖИТЕЛЯМИ МЕГАПОЛИСОВ.

Renault Twingo побывал в Милане, Мюнхене, Амстердаме, Лондоне и Париже. И везде чувствовал себя как дома. Что не удивительно, ведь отличная маневренность и малый размер при немалой вместительности — бесценные качества в любом городе. Посудите сами, по срав-

нению с предшественником новинка сбросила 10 сантиметров длины, а пространство в салоне увеличилось аж на целых 22 сантиметра!

Но Twingo полюбился европейским городам не только за таланты, но и за внешность. Будь то загруженный Лондон или гламурный Милан, компактный Renault органично вписывается в любую архитектурную композицию. А чтобы не заблудиться в лабиринте узких улиц, у Twingo в запасе мультимедийная система со встроенным навигатором и целым арсеналом других полезных функций.

Как известно, чтобы путешествие не пропало даром, нужно много фотографироваться. Поэтому известный французский фотограф Динго сделал несколько замечательных снимков на память. Благодаря этому, теперь Twingo в естественной среде обитания может полюбоваться любой желающий. **а.**

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР
ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

ВЫРАЗИТЕЛЬНАЯ

внешность и яркий «ностром» Twingo идеально сочетаются с Миланом, итальянской столицей моды. Модный показ, поход в оперу или обычный шопинг превратятся в праздник уже по дороге.

Twingo полюбился европейским городам не только за таланты, но и за внешность.



ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР
ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

С ТАКИМ

количеством стильных женщин, как в Париже, Twingo просто обречен на успех. Но это не значит, что компактный Renault не понравится представителям сильного пола.

ОЖИВЛЕННЫЙ

лондонский трафик мало чем отличается от московского. Компактный и юркий Renault всегда готов протиснуться в плотном потоке или припарковаться в ограниченном пространстве.



**ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР
ОБСТОЯТЕЛЬСТВА**



КАНАЛЫ И УЗКИЕ

улицы Амстердама не прощают лишних сантиметров. Лучший в классе радиус разворота облегчает маневры даже в самых сложных условиях.



КОНСЕРВАТИВНЫЙ

Паринк и вызывающий Twingo лучшим образом дополняют друг друга. Этот автомобиль как бы говорит: «Друг, расслабься. Жизнь хороша».

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР ОТВЕТСТВЕННЫЕ ЛИЦА

MERCEDES-AMG

	GT	GT S
Двигатель, тип	V8 Biturbo	V8 Biturbo
Объем двигателя, куб. см	3982	3982
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	462 при 6000	510 при 6250
Макс. крутящий момент, Нм при об/мин	600 при 1600-5000	650 при 1750-4750
Трансмиссия	7AT	7AT
Расход топлива (смешанный цикл), л на 100 км	9,3	9,4
Максимальная скорость, км/ч	304	310
Разгон до 100 км/ч, с	4,0	3,8



ТОБИАС МЕРС, председатель правления Mercedes-AMG

«Mercedes-AMG GT — важная веха в истории AMG. Почему? Если вы хотите быть серьезным спортивным автомобильным брендом, вы должны придумать свой собственный автомобиль. И новый GT, вторая модель, которую мы разработали полностью самостоятельно, это чистокровный спорткар, а не просто преемник SLS».



НЕ СЕКРЕТ

АННА КИЛИМНИК • ФОТО MERCEDES-BENZ

MERCEDES-AMG GT И ЕГО АВТОРЫ

ДАЖЕ ЕСЛИ ВЫ НЕ УВЛЕКАЕТЕСЬ АВТОСПОРТОМ, ВСЕ РАВНО НАВЕРНЯКА СЛЫШАЛИ ПРО НЮРБУРГРИНГ И ЕГО КОВАРНУЮ СЕВЕРНУЮ ПЕТЛЮ. ЕСЛИ НИКОГДА НЕ ЗАДУМЫВАЛИСЬ НАД ПОКУПКОЙ СПОРТИВНОГО MERCEDES-BENZ, ТО НАВЕРНЯКА ВИДЕЛИ ШИЛЬДИКИ AMG НА ОБГОНЯЮЩИХ ВАС АВТОМОБИЛЯХ. НО СЛОВО «АФФАЛЬТЕРБАХ» МНОГИМ ЕДВА ЛИ ЧТО-ТО СКАЖЕТ.

Именно в этот небольшой городок неподалеку от Штутгарта съехалось 9 сентября много важных гостей, включая главу Mercedes-Benz Дитера Цетше и пилота команды Mercedes AMG Petronas Нико Росберга. Ему и выпала честь в тот вечер сесть за руль нового Mercedes-AMG GT. И очень-очень медленно выехать на нем на подиум — на обозрение многочисленной публике, которая собралась тем вечером в Аффальтербахе, где располагается штаб-квартира подразделения Mercedes-AMG.

КРИСТИАН ЭНДЕРЛЕ,
руководитель отдела разработки
двигателей и трансмиссии

«На примере нового четырехлитрового битурбированного двигателя AMG V8 мы представляем захватывающий и мощный спортивный агрегат, который благодаря массе усовершенствований совершил очередной скачок в плане повышения экономичности».

ЭТО ПЕРВЫЙ В МИРЕ ДВИГАТЕЛЬ
ДЛЯ СПОРТКАРОВ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ
«ГОРЯЧЕГО» V-ОБРАЗНОГО РАЗВАЛА
ЦИЛИНДРОВ И СИСТЕМОЙ СМАЗКИ
С «СУХИМ» КАРТЕРОМ.



Внешность нового спорткара скрывали до последнего. Но главные его достоинства — внутри. И вот как раз о «сердце» Mercedes-AMG GT все было известно заранее. Основной принцип не нарушен: новый четырехлитровый битурбированный V8 собирается, как и все моторы AMG, вручную по сценарию «один человек — один двигатель». Конструкция турбонаддува такова, что оба нагнетателя располагаются не снаружи на рядах цилиндров, а в V-образном пространстве между ними. Это «компактное» решение оптимизирует реакцию турбокомпрессоров и уменьшает уровень выбросов. Предлагается он в двух вариантах: 462 л.с. для версии GT и 510 л.с. — для GT S. Модели эти различаются не только количеством «лошадей». В базовой комплектации у GT — механический задний самоблокирующийся дифференциал, у GT S он с электронным управлением.

Двигатель у нового Mercedes-AMG располагается спереди, усовершенствованная семиступенчатая коробка передач AMG Speedshift DCT

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР ОТВЕТСТВЕННЫЕ ЛИЦА



ЙОРГ МИСКА,
специалист отдела по
разработке конструкции кузова
«Техническое задание изначально
не предполагало наличия дверей
типа „крыло чайни“. Они красивые,
конечно, это икона стиля. Но не для
этой машины. Mercedes-AMG GT
должен быть удобен в ежеднев-
ном использовании. К тому же
нашей задачей была оптимизация
массы автомобиля. Обычные
двери позволили нам „разгрузить“
крышу. Масса неокрашенного
кузова составляет 231 кг — рекорд
в сегменте спорткаров».

**ХОДОВАЯ ЧАСТЬ, КУЗОВ GT СДЕЛАНЫ
ИЗ ЛЕГКИХ СПЛАВОВ, КРЫШКА
БАГАЖНИКА —
ИЗ СТАЛИ, А ПЕРЕДНИЙ МОДУЛЬ —
ИЗ МАГНИЕВОГО СПЛАВА**



с двойным сцеплением отнесена к задней оси. Эта компоновка позволила распределить массу автомобиля в соотношении 47:53. Система AMG Dynamic Select предлагает выбирать между экономичным режимом C, спортивным S и суперспортивным S+, а также использовать новый, индивидуальный режим I. А вот режим ручного переключения передач Race доступен только на GT S, он позволит истинным гурманам по-новому распробовать ту же Северную петлю.

Нико Росберг, пожалуй, уже не только распробовал немало петель, а также апексов и шпилек, но и давно вошел во вкус. Но, выйдя из Mercedes-AMG GT и поздоровавшись на публике с председателем правления Mercedes-AMG Тобиасом Мерсом, он прямо сразу и спросил: «Когда же можно будет получить эту машину в качестве служебного автомобиля?» Тобиас театрально смутился и ответил, мол, все возможно, конечно, но не сейчас: придется, как и всем, подождать начала будущего года. **а**



HYUNDAI *SANTAFE*

Мир полон впечатлений



2,2 л дизель 197 л. с.
2,4 л бензин 175 л. с.



Навигационная
система¹



Панорамная
крыша¹



Стильные светодиодные
ходовые огни¹



Программа
поддержки²

МОДУС
ЗНАЕМ АВТОМОБИЛИ РЕАЛИЗУЕМ МЕЧТЫ

HYUNDAI NEW THINKING.
NEW POSSIBILITIES.

Краснодар
ул. Дзержинского,
229/5
(861) 217-0-217

Ростов-на-Дону
ул. Каширская, 6А
пр. Шолохова, 312
(863) 292-0-292

Ставрополь
Старомарьевское
шоссе, 8Б
(8652) 28-28-28

Пятигорск
ул. Ермолова,
48
(8793) 39-96-66

Новороссийск
9 км трассы
Новороссийск-Краснодар
(8617) 60-72-60



www.facebook.com/modus.hyundai



www.hyundai-modus.ru

¹ Набор опций зависит от комплектации.

² Подробности на сайте www.hyundai-modus.ru.

URANT
BMW ConnectedDrive
Когда связь — это свобода.

RESTAURANT

BMW 3 серии

www.bmw-modus.ru



С удовольствием
за рулем



ДВИГАТЕЛЬ УСПЕХА.

ЭЛЕГАНТНЫЙ И ДИНАМИЧНЫЙ BMW 3 СЕРИИ.

На пути к успеху самое главное — быстро двигаться вперед. Набирайте скорость за рулем эlegantного и динамичного BMW 3 серии. При одном взгляде на автомобиль создается впечатление, что еще миг — и он сорвется с места. Каждая линия кузова словно придает ему ускорение: длинный капот, короткий передний свес, длинная колесная база — все это подчеркивает динамичный характер моделей BMW 3 серии. Облегченная конструкция автомобиля позволяет улучшить скоростные характеристики и снизить расход топлива. Ощущение динамики не покидает Вас даже в салоне BMW 3 серии, где безупречно сочетаются элементы управления классического вида, комфортабельные сиденья и первоклассные материалы отделки. Согласитесь, намного приятнее двигаться к успеху не только быстро, но и с удовольствием. Вы можете выбрать Ваш BMW 3 серии в одном из трех вариантов дизайна Sport Line, Luxury Line или Modern Line*. Узнайте больше о BMW 3 серии, обратившись к Вашему официальному дилеру BMW Модус или посетив сайт www.bmw-modus.ru

Модус

Официальный дилер BMW
Краснодар
ул. Дзержинского, 231 Б
Тел.: (861) 201 5000
www.bmw-modus.ru

Модус

Официальный дилер BMW
Сочи
ул. Транспортная, 46
Тел.: (862) 257 00 00
www.bmw-modus.ru

Модус

Официальный дилер BMW
Новороссийск
ул. Железнодорожная петля, 8
Тел.: (8617) 60 72 60
www.bmw-modus.ru



[Facebook.com/BMW.Modus](https://www.facebook.com/BMW.Modus)

*«Спорт», «Лакшери», «Модерн»

