

5,50
грн.*

№18, 28 апреля 2014

Skoda Spaceback: уже в Украине! с. 4

АВТО МИР

ТЕСТ

Kia Soul ТЕСТ



с. 12

ТЕСТ

Mercedes-Benz C-класса

Великий малый

с. 8

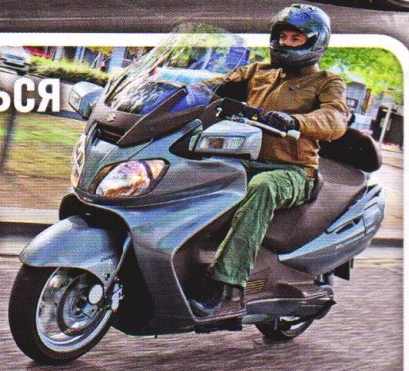


80 км/ч в городе:
шило на мыло?

с. 6

Как нам научиться
жить вместе?

с. 28



Выбираем
подержанный

Great Wall Hover

с. 38



Бурда-Украина
ISSN 1681-3154



4 820020 830113

* Рекомендуемая цена

За что Peugeot 308 получил титул «Автомобиль года — 2014» с. 16

► с. 16 Первое знакомство



с. 20 Мини-тест

JAC S5

Отличный мотор и приятный дизайн. А что в минусах?



с. 42 Автосервис

«Лишнее» масло



Добавки для промывки системы смазки мотора: стоит ли их использовать?

► с. 24 Мини-тест

Mercedes-Benz V-класса

В Mercedes-Benz уверены, что это легковой автомобиль. Мы не совсем согласны, но это и не важно: машина то получилась отличная!



СИСТЕМА ОЦЕНКИ АВТОМОБИЛЕЙ ТЕСТ-РЕДАКТОРАМИ ЖУРНАЛА «АВТОМИР»

| | | |
|----|---|-----------------------------|
| 1 | █ | Опасно для здоровья |
| 2 | █ | Это еще не автомобиль |
| 3 | █ | Старались, но не получилось |
| 4 | █ | Старались, и уже получается |
| 5 | █ | Хорошо |
| 6 | █ | Можно рекомендовать друзьям |
| 7 | █ | Отличный показатель |
| 8 | █ | Объект для подражания |
| 9 | █ | Автомобиль мечты |
| 10 | █ | Тест оплачен производителем |

АВТОМОБИЛИ В НОМЕРЕ

| | |
|------------------------|----|
| BMW M4 | 4 |
| Geely Emgrand 7 | 5 |
| Great Wall Hover | 38 |
| JAC S5 | 20 |
| Kia Soul | 12 |
| Lexus NX | 5 |
| Mercedes-Benz C-класса | 8 |
| Mercedes-Benz V-класса | 24 |
| Mitsubishi Outlander | 36 |
| Peugeot 308 | 16 |
| Skoda Spaceback | 4 |
| Toyota RAV4 | 4 |

АВТОМОБИЛИ И ТЕСТЫ

Первое знакомство

► Mercedes-Benz C-класса
Великий. Малый 8

► Kia Soul
Музыка для души 12

► Peugeot 308
Европейские ценности 16

Мини-тест

JAC S5
Тоже со звездой... 20

Mercedes-Benz V-класса
Лайнер желаний 24

Личный опыт

Mitsubishi Outlander
Покупка без раздумий 36

НОВОСТИ И РЕПОРТАЖИ

Новости 4

Актуальная тема
► Снова 80. Шило на мыло? 6

Актуальная тема
► Невидимки на дорогах 28

Вехи истории
Карло Абарт — царь скорпионов 30

ЭКСПЕРТЫ СОВЕДУЮТ

Авторынок
► Great Wall Hover 38

Автосервис
«Лишнее» масло 42

Вокруг авто 44

Шины 45

Мнение эксперта 46

Сканворд 49

Анонс 50

с. 30 Вехи истории



Карло Абарт и его «скорпионы»

Приглашаем к участию в конкурсах на нашей страничке
www.facebook.com/avtomir.ua

Космос, прием!

В представленном на нашем рынке модельном ряду Skoda пополнение: дилеры уже принимают заказы на Spaceback



SKODA SPACEBACK

Кредитное решение за один день

Стать владельцем автомобиля, бывшего в употреблении, стало проще. Компания «АИС Маркет» совместно с партнером, компанией «Центр Финансовых Решений», запустила проект по кредитованию таких авто.

Теперь получить недостающую сумму для покупки можно за один день: именно столько занимает вся процедура оформления кредита, от консультации в автосалоне до приобретения машины. Максимальная сумма кре-

дита составляет 200 000 грн., а взять его можно на срок до 48 месяцев. При этом страховать покупку по КАСКО совершенно не обязательно. Но есть и ограничение — возраст автомобиля не должен превышать 10 лет.



Kia New MPV

Наследник Kia Carnival почти готов

Корейский автопроизводитель опубликовал первое изображение своего нового минивэна, который призван стать преемником продаваемой у нас ранее модели Carnival. Новинку вскоре обещают явить публике во всей красе, а пока можно убедиться, что новый минивэн будет иметь сдвижные двери, как и предшественник, но дизайн ему нарисовали поярче.

Приоритет — пешеходам?

В Киеве готовится презентация проекта «Манифест. Киев — удобный город», предусматривающего изменить целый ряд приоритетов, в том числе и в области транспорта.

Авторы данного проекта по опыту европейских столиц предлагают руководствоваться следующими принципами: проектировать улично-дорожную сеть столицы с учетом приоритета общественного транспорта над индивидуальным; установить скоростные режимы, в зависимости от типа улицы — на магистральных повысить скорость до 80 км/ч, а в спальных районах — снизить до 50 км/ч. Также предлагается ввести обязательную плату за парковку независимо от района.

Одновременно предложен принципиально новый подход к установлению приоритетности различных категорий участников дорожного движения — наибольший приоритет должен быть отдан пешеходам, затем — велосипедистам, общественному транспорту и, наконец, частным автомобилям. При этом эффективность транспортной системы должна определяться не пропускной способностью улиц, а количеством перевезенных людей и грузов.

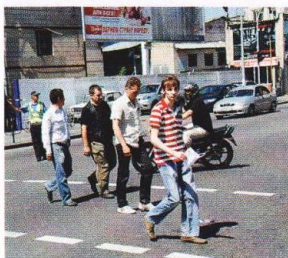


Фото: Л. МИЩАНЧУК, фирмы-производители



Урожай этого года

В официальной дилерской сети Toyota доступен компактный кроссовер RAV4 2014 года выпуска. Одно из значимых отличий новинки от «прошлогдней версии» — появление в гамме моторов 2,2-литрового дизель-

ного агрегата. Кроме того, свежие RAV4 оснащаются мультимедийной системой с большим сенсорным дисплеем. Помимо информационно-развлекательных функций благодаря системе Rear Cross Traffic Alert она предупреждает водителя обо всех опасностях, которые могут возникнуть сзади.

TOYOTA RAV4

BMW M4 — крышу сносит окончательно



Интерьер новой «эмки» оформлен узнаваемо

BMW M4

Концерн BMW рассекретил открытую версию «заряженной» модели M4, публичный дебют которой состоится на мотор-шоу в Нью-Йорке в ближайшее время. Жесткая крыша кабриолета-



та (из трех секций) складывается за 20 с, причем все операции с ней можно проводить и в движении — если при этом не превышать лимит скорости 18 км/ч.

Инженеры получили задачу максимально снизить вес кузова кабриолета, посему часть деталей выполнена из алюминия и карбона. А вот силовой агрегат новинки идентичен мотору седана M3 и купе M4.





Стать владельцем практичного и стильного хэтчбека Skoda Spaceback можно, имея в наличии минимум 199 649 грн. Прием заказов открыт, выбирать можно из трех комплектаций с четырьмя вариантами моторов — все они хорошо известны нашим водителям по другим моделям Skoda. Но куда более заманчивой выглядит широ-



кая гамма опций для индивидуализации автомобиля. Так, для новинки доступна самая большая панорамная крыша из всего модельного ряда Skoda: ее размеры составляют 1713x1155 мм. Более того, по желанию панорамную крышу можно комбинировать с удлинненным стеклом двери багажника — в итоге классический хэтчбек приобретает даже некоторые футуристические черты.

Электромобили подешевеют, но...

В Верховной Раде Украины зарегистрирован законопроект об отмене ввозной пошлины на электромобили. Данная мера, как предполагают авторы законопроекта, будет стимулировать повышение спроса на экологически чистые средства передвижения. К примеру, в минувшем году в Украине было продано всего несколько десятков электромобилей. Но это очень мало. Например, в Норвегии



MITSUBISHI IMIEV

е же - ежедневно продается 70 единиц Tesla Model S — самого популярного электромобиля на сегодняшний день в мире. Нам такие рекорды только снятся. Впрочем, даже если данный закон и будет принят, он вряд ли позволит существенно увеличить ввоз электромобилей. Ведь кроме 10-про-

центной ввозной пошлины предусмотрена также оплата НДС, акциза и таможенного оформления, что сейчас удорожает машину примерно на треть. Так что рассчитывать на существенное повышение спроса на электромобили после снижения их стоимости всего на 10% не приходится.

Так будут выглядеть все Honda



Китайское подразделение Honda Motor готовит Пекинскому автошоу, одному из самых крупных и популярных автосалонов в мире, премьеру сразу двух концепт-каров, а также презентацию новых моделей Honda и Acura. Концептуальная разработка Honda Spirior станет в будущем донором дизайнерских решений для серийных моделей марки, но остальная информация пока хранится в секрете.

HONDA SPIRIOR



Honda Design



GEELY EMGRAND 7



Китайцы минимизируются

Один из самых крупных китайских автопроизводителей, компания Geely, выводит на наш рынок фейслифтинговую версию популярной модели Emgrand 7. Помимо незначительных изменений в дизайне (фары, решетка радиатора, бампер) машина получи-

ла турбированный двигатель объемом 1,3 л. Четырехцилиндровый наддувный агрегат выдает 133 л.с. и 190 Нм — показатели, сопоставимые с достижениями 1,8-литровых моторов. А вот его экономичность не в пример более передовая: средний расход

топлива составляет всего 6,2 л/100 км. В скором будущем инженеры Geely намерены оснащать турбомотором и другие модели. По словам разработчиков, он непременно найдет свою аудиторию и поможет расширить круг покупательских предпочтений.

Вторичный рынок лихорадит

Из-за экономического и политического кризиса в Украине вторичный автомобильный рынок упал на 20%, а стоимость автомобилей поднялась пропорционально росту курса доллара. И это неудивительно: вторичный рынок сильно привязан к иностранной валюте.

Причем если новый автомобиль еще можно найти в салонах по старому курсу, то стоимость подержанных машин меняется сразу — их цена, как правило, изначально устанавливается именно в долларах США.

При этом отмена того же утилизационного налога и частичное снижение спецпошлин в ближайшем будущем не повлияют на цены вторичного авторынка, который на подобные изменения реагирует достаточно инертно.

Минус две буквы в названии: почти серийный кроссовер



LEXUS NX

Японский автогигант Lexus обнаружил более детальную информацию о новом кроссовере премиум-класса, который получил название Lexus NX. В основу новинки легла идея компактного премиального автомобиля со спортивными амбициями, реализованная ранее в концептуальном LF-NX. От этого концепта новинка наследовала яркий дизайн с агрессивными нотками и

узнаваемые стремительные пропорции. На первых порах для NX будут доступны три двигателя: версия NX 300h получит высокоэффективную бензиново-электрическую гибридную силовую установку. Lexus NX 200t оборудуют 2-литровым турбомотором, а NX 200 будет оснащен атмосферным двигателем. Все версии предполагают как полный, так и передний привод.

Снова 80. Шило

После многолетнего перерыва на некоторых столичных магистральных улицах снова появились хорошо забытые знаки «80», разрешающие двигаться со скоростью 80 км/ч. В нюансах данного нововведения разобрался Владимир ШЛЯХОВОЙ

По официальной информации Департамента ГАИ, в Киеве принято решение провести эксперимент по повышению на отдельных улицах разрешенной скорости движения до 80 км/ч.

Впрочем, на самом деле ничего экспериментального здесь нет. Недаром ведь говорят, что все новое — это хорошо забытое старое. Напомним: еще в 80-х годах прошлого столетия на основных киевских магистральных, имеющих разделительные полосы или отбойники, разделяющие полосы встреч-

ного движения, устанавливались знаки «80».

С наступлением холодов такие знаки снимали, а с приходом весны снова устанавливали. Однако весной 2010 года данные знаки так и не появились. В Департаменте ГАИ тогда обосновали отказ от установки знаков тем, что водители «и так могут ездить со скоростью 80 км/ч», поскольку за превышение скорости менее чем на 20 км/ч штраф Админкодексом не предусмотрен.

Плюс-минус 20

Однако понижение лимита скорости в тех местах, где

дорожные условия позволяли двигаться с большей скоростью, на самом деле было вызвано необходимостью пополнения бюджета

за счет нарушителей Правил. Недаром ведь каждый экипаж ГАИ обязали ежедневно сдавать определенное количество протоколов за превышение скорости, хотя

в УГАИ МВД Украины категорически отрицали тогда и отрицают сейчас существование какого-либо плана по протоколам.

Более того, одновременно с отказом от повышения ставших уже привычными скоростных лимитов «для повышения безопасности на дорогах» непенализуемый

лимит превышения скорости пообещали снизить с 20 до 10 км/ч, что, как предполагалось, сразу же позволило бы сделать «нарушителями» гораздо большее число водителей.

Впрочем, судя по всему, особых изменений в ментальности ГАИ за последние четыре года не произошло, так что и радоваться повышению на некоторых улицах скоростных лимитов особо не приходится. Ведь, по словам начальника ДГАИ Анатолия Сиренко, существующая непенализуемая добавка в 20 км/ч должна быть от-

На многих улицах столицы лимит скорости вскоре будет снижен до 40 км/час



Столичное шоссе в авангарде нововведений. Все правильно: пешеходных переходов и светофоров здесь нет, полосы для движения по европейским меркам широчайшие

на мыло?

менена. Так что фактически мы получаем не повышение разрешенной скорости движения на «некоторых» улицах на 20 км/ч, а повсеместное снижение разрешенного предела на эту же величину, за исключением тех же «некоторых» улиц, где нынешняя разрешенная скорость движения останется неизменной.

Не во власти ГАИ

Справедливости ради отметим, что Украина — единственная страна в Европе, где скорость можно безнаказанно превышать на 20 км/ч. Ведь в большинстве стран подобная «фора» хоть и существует, но во вдвое меньшем размере, и составляет 10 км/ч. В то же время в европейских странах, как пра-

вило, все скоростные ограничения устанавливаются бездумно и не для того, чтобы лишний раз подловить водителя, а исключительно из соображений безопасности. Чего у нас никогда не было, нет и... Впрочем, когда-нибудь, возможно, и будет.

Для тех, кто уже успел испугаться, напомним, что ГАИ никогда не являлась организацией, которая могла самостоятельно устанавливать размер штрафов за те или иные нарушения, а также устанавливать или отменять смягчающие вину обстоятельства (в том числе превышения скорости), поскольку все это находится исключительно в компетенции Верховной Рады. А за-

хочет ли она сейчас озлобить водителей — большой вопрос. Хотя надо признать, что непенализуемый лимит действительно стоило бы снизить до общепринятых 10 км/ч — но только предварительно убрав все необоснованные ограничения скорости.

Далеко не все

Впрочем, вернемся к нововведению. Итак, в начале апреля на целом ряде столичных магистралей снова появились знаки, ограничивающие скорость до 80 км/ч. Что, напомним, не является каким-то «ноу-хау» и давно уже предусмотрено Правилами дорожного движения.

Изначально подобные знаки предполагалось установить на 18 столичных улицах,

однако после «консультаций с общественностью» ГАИ определила только 11 улиц, на которых может быть повышена скорость движения до 80 км/ч (например, из списка был исключен проспект Победы.)

Итак, скоростной лимит решено повысить до 80 км/ч на следующих улицах Киева:

- Набережное шоссе (от Почтовой площади до моста Патона);
- Надднепрянское шоссе;
- Столичное шоссе (от Южного моста до ул. Заболотного);
- ул. Саперно-Слободская (от ул. Гринченко до Южного моста);
- Южный мост;
- проспект Бажана;
- Оболонский проспект (от ул. Богатырской

до ул. Маршала Малиновского);

- автодорога Р-69 (от ул. Озерной до границы Киева);
- проспект Ватутина (от Московского моста до Керченской площади);
- ул. Городская (от ул. Стеценко до Гостомельского шоссе);
- автодорога Т-1039 (от Гостомельского шоссе до Минского проспекта).

Стоит отметить, что, несмотря на принятое решение, необходимого количества знаков «80» просто не нашлось. Поэтому новые повышения скоростных лимитов будут вводиться поэтапно. Первыми магистральями, на которых были установлены знаки «80», стали Столичное, Набережное и Надднепрянское шоссе. ■



▲ Водители новые лимиты воспринимают однозначно: теперь на этих улицах можно безнаказанно ездить со скоростью 100 км/ч. В городе. Не слишком ли?

► Вполне возможно, на радары ГАИ скоро вернутся именно эти настройки — 60 км/ч без каких-либо допусков



MERCEDES-BENZ C-КЛАССА

Великий.

Предположим, что инженеры Mercedes-Benz и раньше сумели бы создать настоящий S-класс в миниатюре. Тем более интересно, почему они перестали сдерживаться именно сейчас. И что из этого вышло?

Старые правила можно и переписать, если игроки готовы к новым. Динамика, стоимость и оснащение автомобилей все меньше привязаны к размерам. И это здорово.

Размерный класс D в ходе своей эволюции разбился на два лагеря. Модели, не входящие в узкий круг премиума, резко выросли в размерах и даже одной ногой перешли в следующий сегмент. Это Ford Mondeo, Peugeot 508, Kia Optima...

Премиум-марки по-прежнему не гонятся за сантиметрами. Вме-

А-класса. Он богато оснащен, имеет AMG-версию, существует с полным приводом и... на 4 см длиннее уходящего С-класса. Именно CLA сейчас является входным билетом в клуб владельцев седанов с трехлучевой звездой, а значит, новому С-классу уже необязательно быть простым и доступным. Так считают и в Штутгарте: со сменой поколений начальная модификация С 180 подорожала. Правда, она по умолчанию оснащена оборудованием, которое раньше не значилось и среди опций: чего стоят только система автоматической

Новый Mercedes-Benz C-класса — отличный способ заявить о том, что вас заботят ощущения, а не размер

сто этого они предпочитают расти «вглубь», оттачивая ездовые повадки многорежимных шасси и изобретая все новые системы помощи водителю. Вот и С-класс увеличился не так сильно, чтобы заинтересовать таксистов, но все же стал чуть крупнее своих главных конкурентов. Колесная база выросла на 8 см — это прибавка в пользу пассажиров.

Качественные изменения более заметны. Главное из них — новый дизайнерский салон, разработанный итальянской студией Mercedes-Benz. В интерьере пересмотрено буквально все, и теперь классика органично сочетается с авангардом. Огромная масса матового дерева соседствует с экраном медиасистемы (разрешение — 960х540!). Привычная шайба-контроллер системы Comand отныне дополнена тачпадом.

Стоит вспомнить, что самый компактный седан Mercedes-Benz — это CLA, соплатформенник

парковки или упомянутая выше радарная система превентивной безопасности!

Разные характеры

Жаль, но С 180 на презентации не было. Любопытство заставило ухватить самую мощную версию С 400 4Matic с битурбомотором V6 3.0. Для заказа она пока недоступна, не опубликованы даже полные данные. Подозреваю, что при равной мощности в 333 л.с. Mercedes не будет медленнее Audi S4 (с места до 100 км/ч за 5,3 с), тем более что С-класс «похудел» примерно на 100 кг.

Тяги — вагон! Мотор приятно взрывает, 7-ступенчатый автомат ловко перебирает передачи, полный привод не дает «расплескаться» крутящий момент при резких ускорениях. С-класс отлично держит прямую и образцово ввинчивается в виражи — отчасти это заслуга новой передней «многорычажки». Но почему не хочет-



Подстрахует, покажет, прикроет

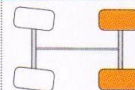
На фото 1 и 2 — жалюзи Airpanel, доступные для ряда модификаций. Они закрываются, когда радиатору не нужно дополнительное охлаждение, и уменьшают аэродинамическое сопротивление. Увы, с адаптивным круиз-контролем Distronic Plus они не совместимы. Радар прячется за радиаторной решеткой — позади эмблемы-звезды или за небольшим пластиковым экраном, как на фото 3. И все же каждый экземпляр нового С-класса имеет хотя бы один радар (но тогда он прячется под правой фарой): даже базовый С 180 оснащен активной системой безопасности Collision Prevention Assist Plus. Она помогает избежать столкновений на скорости от 7 км/ч. Сначала предупредит, а в случае чего сама затормозит. Есть и новше-

Мальй



1.6
бензин

АКП



Цена: от 660 326 грн.

ство: в ожидании реакции водителя электроника просчитывает тормозное усилие, которого хватит, чтобы избежать аварии. И если тот все же начнет тормозить, система все сделает так, чтобы не «догнать» препятствие, но и не осадить слишком резко — могут «прилететь» сзади. Кстати, на фотографиях также видна передняя камера системы кругового обзора.





Аудио Burmester звучит отлично

► К приборам будет меньше нареканий — шкалы теперь черные. На дисплей выводится масса информации по выбору водителя. Есть и система проекции данных на лобовое стекло



Дизайн нового салона разработан итальянской студией Mercedes-Benz. Проводить аналогию со старым бессмысленно — здесь все другое



▲ На 8,4-дюймовом экране (в «базе» — 7-дюймовый) отображается все: обложки музыкальных альбомов, режим работы ароматизатора, круговой обзор, цвет подсветки салона. Число кнопок сократилось радикально, но интерфейс стал сложнее

ся атаковать серпантины? Руль пустоват — тут уже не до лихачества.

Наслаждайтесь звуком

Вслед за BMW и Audi инженеры Mercedes все-таки предложили водителю C-класса выбирать режимы движения. Поначалу кажется, что в Sport и Sport+ звук двигателя усиливается симпозирами или каким-нибудь клапаном в системе выпуска. Но нет! Мотор работает на более высоких оборотах, и в тишину салона допущен только он. Помимо Comfort и ECO есть режим Individual, позволяющий подбирать параметры отдельно: жесткость

Дизеля радуют завидной экономичностью

пневмоподвески, отклик на газ, усилие на руле... Нужно ли это? На самой мощной «цэшке» все равно хочется больше обратной связи «по рулю». В остальном режиме Sport вполне хватает для активной езды. Для остальных случаев отлично подходит Comfort. Впрочем, в «Спорте» подвеска кажется более собранной, на крупных волнах исчезают намеки на вертикальную раскачку, и плавность хода улучшается.

Удалось опробовать и версию C 250. Понятно, что она оптимальна: двухлитровый турбомотор (211 л.с.) непрожорлив и при этом разгоняет машину до «сотни» за 6,6 с. Но кажется, что-то не так: и звук двигателя



| Версия | Тип кузова | Тип привода | Мощность, л.с. | Максимальный крутящий момент, Нм/об/мин | Трансмиссия | Расход топлива, городской/загородный цикл, л/100 км | Цена по прайс-листу, грн. |
|-----------------------------|------------|-------------|----------------|---|-------------|---|---------------------------|
| Mercedes-Benz C 180 | седан | задний | 156 | 250/1200 | АКП | 7,4/5,0 | 660 326 |
| Mercedes-Benz C 200 | седан | задний | 183 | 300/1200 | АКП | 7,2/5,3 | 702 182 |
| Mercedes-Benz C 250 | седан | задний | 211 | 350/1200 | АКП | 7,2/4,7 | 758 668 |
| Mercedes-Benz C 220 BlueTEC | седан | задний | 170 | 400/1400 | АКП | 5,5/3,9 | 716 697 |
| Mercedes-Benz C 250 BlueTEC | седан | задний | 204 | 500/1600 | АКП | 5,5/3,9 | 782 419 |

пресноват, и ощущения «безлимита» под правой педалью нет. Наверное, не стоило начинать с V6...

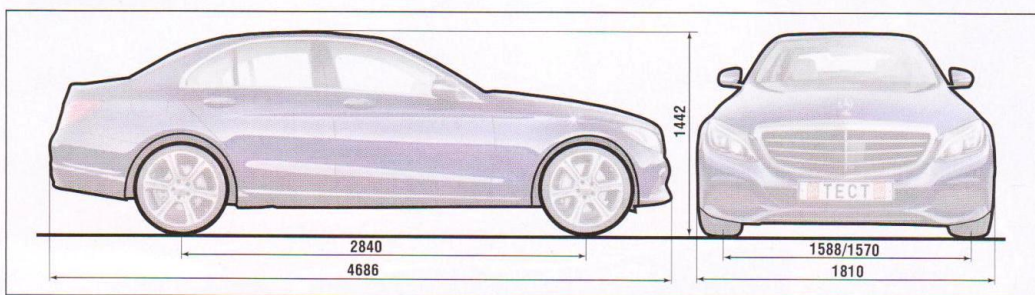
Еще лучше оно на дизельном C 250 Bluetec (2,1 л, 204 л.с.). Да и в целом такая машина кажется поживее. Мощность лишь чуть меньше, 500 «ньютонов» момента, рокот турбодизеля бодрый. По паспорту динамика та же, что у бензинового C 250, но ощущения приятнее. Надеюсь, эта версия доберется и до нас, ведь в кузове W204 она продавалась, и даже с полным приводом. Европейцам будет также доступна гибридная версия C 300 Bluetec Hybrid, построенная на основе того же турбодизеля. Обещают и еще один гибрид — подзаряжаемый от розетки.

Интересно, что часть модификаций будут оснащать литий-ионными аккумуляторами. Этот тип батареи позволит перед поездкой даже прогревать или охлаждать салон, не запуская двигатель. Климатическая система умеет не только это: сверив координаты GPS с картой, она поймет, что автомобиль въехал в тоннель, и включит рециркуляцию. Ну а парфюмерные освежители воздуха, интенсивность распыления которых регулируется через меню бортового компьютера, достались С-классу от флагмана.

Выбор модификаций для нас вполне приличный — в этом сомнений нет. Уже предлагаются три бензиновых мотора и два дизеля. Полноприводные версии, кузов универсал и версия C 63 AMG — в перспективе. В успехе нового С-класса сомнений тоже нет. Да, он подорожал, но и предлагает намного больше.



◀ Места в заднем ряду прибавилось. Лючок позволяет перевозить длинномеры, даже если в салоне четыре человека. Третья климатическая зона может работать в автоматическом режиме, но скорость вентилятора регулируется и вручную



Оценки экспертов

MB C-класса

| В статике | |
|-----------------------|---|
| Салон | 8 |
| Багажник | 7 |
| Качество | 8 |
| В динамике | |
| Силовой агрегат | 8 |
| Тормоза | 7 |
| Рулевое управление | 7 |
| Курсовая устойчивость | 8 |
| Шумоизоляция | 8 |
| Комфорт | 8 |

Итоговая оценка **7,6**

Выводы

Как и ожидалось, С-класс стал самым оснащенным и технически продвинутым в сегменте. Никто из конкурентов не может похвастать таким же роскошным салоном. При этом автомобиль по-прежнему цельный, легкий, и им приятно управлять. Примитивное сравнение «С-класс в миниатюре» даже после очной встречи кажется самым точным. Разумеется, цену скорректировали соответствующим образом.

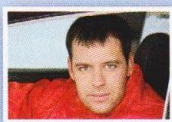
Mercedes-Benz C250

Конкуренты

| | BMW 320i | Audi A4 2.0 TFSI | Volvo S60 T5 |
|----------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Объем | 1991 см ³ | 1984 см ³ | 1969 см ³ |
| Цилиндры | 4 цилиндра (рядная) | 4 цилиндра (рядная) | 4 цилиндра (рядная) |
| Топливо | Бензин. | Бензин. | Бензин. |
| Мощность | 211 л.с. при 5500 об/мин | 225 л.с. при 4500 об/мин | 245 л.с. при 5500 об/мин |
| Момент | 350 Нм при 1200 об/мин | 350 Нм при 1500 об/мин | 350 Нм при 1500 об/мин |
| Привод | Задний привод | Передний привод | Передний привод |
| КПП | 8 ступеней, АКП | Вариатор | 8 ступеней, АКП |
| Макс. скорость | Макс. скорость — 250 км/ч | Макс. скорость — 242 км/ч | Макс. скорость — 230 км/ч |
| 0-100 км/ч | 0-100 км/ч — 6,6 с. | 0-100 км/ч — 6,9 с | 0-100 км/ч — 6,3 с |
| Цена | Цена — 758 668 грн. | Цена — от 817 362 грн. | Цена — 667 482 грн. |

KIA SOUL

Музыка для души



Совместить эмоциональную составляющую

с практической не так просто, как кажется. Как правило, «надо» гораздо сильнее заветного «хочу». Но универсальные рецепты иногда встречаются. Евгений ГУДУЦАН опробовал на себе один из них

Посещение утренника в детском саду пробуждает покрытые пылью взрослой жизни эмоции. Ребенок, валяющийся на полу и вопящий изо всех сил, что он хочет надеть именно красную рубашку и никакая другая ему не подходит, заставляет задуматься. Сколько раз мы, взрослые, убеждаем самих себя в необходимости поступать рационально? Сколько раз за день мы глушим в себе внутренний голос и отказываемся

от собственных желаний? Да, сдержанность в поведении нам необходима, но ведь

Внешность нового Soul пришла по душе всем, да и практичность тоже

собственные ощущения важнее в тысячу раз!

Самое удивительное, что ощущения редко бывают ложными. Новый Kia Soul буквально притягивает своей внешностью всех, кто молод душой

томобиль с приличным клиренсом, вместительным салоном, да и цена не кусается.

Широта души

С водительского кресла Soul кажется более серьезным,

| | | |
|--|----------------------------|--|
|  | 1.6 бензин |  |
| МКП | Цена 288 420 грн | |

Внешность, что называется, удалась. Особо нарядно смотрятся двухцветные версии. Прайс на них стартует с отметки в 390 540 грн.





чем снаружи. Высокая посадка, приличный запас пространства над головой, легко читаемые габариты и весьма похвальная эргономика делают его очень удобным для городской толчеи. Узкие улочки

Палермо даются ему легко и непринужденно, а любопытные островитяне, разглядывающие диковинную для этих мест машину, придают процессу тестирования особый шарм. Кажется, что Soul поднимает настроение всем вокруг — стоит остановиться для фотосессии в колоритном

поселении на лигурийском побережье, тут же собираются общительные зеваки. Одоительно однозначно говорят о симпатии к нарядному корейскому хэтчбеку.

Нам он тоже нравится, но впереди маршрут из скоростных автобанов и крутых горных дорожек — нужно спешить.

Доля прагматизма

Но Soul к спешке не склонен. Версия с дизельным двигателем и шестиступенчатым



1. Панель приборов Supervision доступна в двух верхних комплектациях

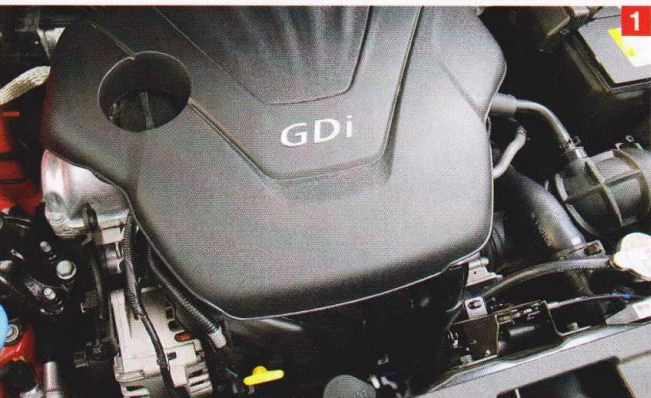
2. Обилие кнопок на руле озадачивает на пару минут — потом привыкаешь

3. Навигация в комплекте с восьмидюймовым экраном доступна только для топ-версии

4. Шестиступенчатая «механика» радует четкостью переключений и способствует экономичности

5. Подогрев руля — весьма приятная опция, особенно для нашего климата

Сзади новый Soul выглядит даже лучше, чем анфас. Сочетание округлых и прямоугольных элементов радует глаз



1
автоматом заточена под спокойный, экономичный стиль вождения. Можно, конечно, порезвиться, но удовольствия в этом не много. На узких горных дорожках Soul очень четко обозначает грани дозволенного. Пробуешь ехать быстрее — легкая корма начнет недовольно метаться, напрягая необходимость подруливаний. Но стоит сбавить темп, и покладистый характер подвески раскрывается во всей красе. С мелкими неровностями Soul справляется играючи, отзывается едва заметными вздрагиваниями на ямах побольше, но, чтобы пробить плотную подвеску, нужно здорово постараться.

2
Бензиновый мотор ведет себя немного азартнее, но ка-

жется, что он сильнее зажат — в угоду экономичности. Автомат то и дело переключается на повышенную передачу, что-

ния на извилистых дорожках легче. Больше всего порадовало на повышенную передачу, что-

Цена новинки не кажется завышенной, особенно в нынешних реалиях

3
бы сберечь драгоценные капли топлива. Старается он не зря — даже при агрессивном вождении расход остается в пределах разумного.

В тандеме с шестиступенчатой «механикой» бензиновый 1.6 GDI наделяет Soul еще более задорным характером. Сказывается и меньший вес силовой установки — поддерживать высокий темп движе-

теля с механической коробкой. 260 Нм крутящего момента аккуратно выложены на полку длиной от 1900 до 2750 об/мин. Поддерживая стрелку тахометра в этом диапазоне с помощью четкой кулисы и тугого сцепления, можно ехать довольно агрессивно, да и расход радует.

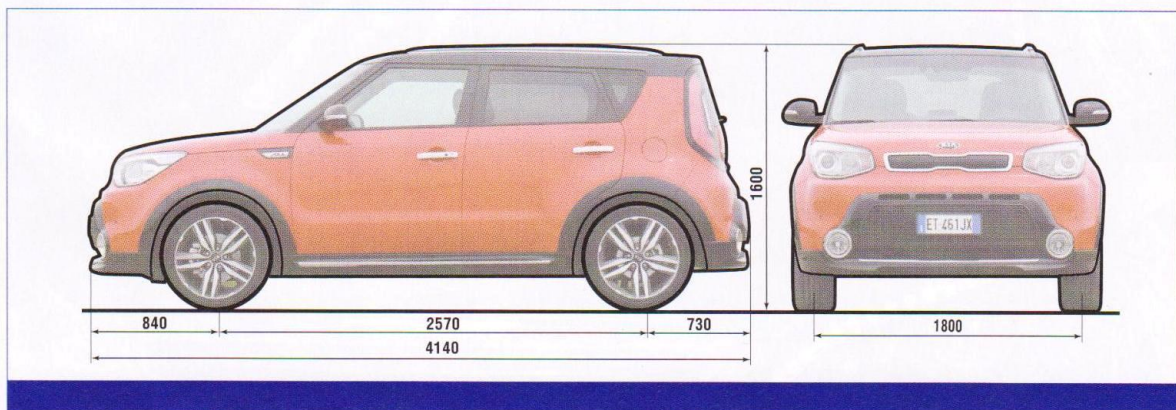
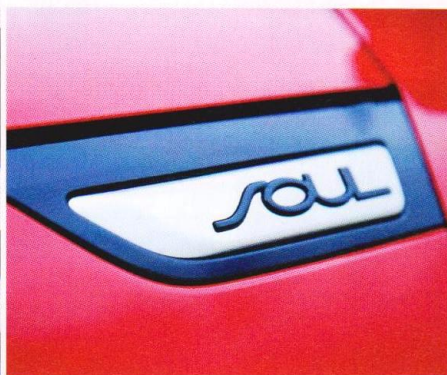
На высоких скоростях Soul ведет себя относительно-

1. Бензиновый мотор в паре с шестиступенчатой коробкой не склонен к перерасходу топлива

2. Багажник сложно назвать большим, но недельный запас провизии на стандартную семью в нем поместится легко. Нужно больше — складывай сиденья

3. Под фальшполом спрятан удобный органайзер из мягкого материала — мелочовка греметь не будет. Но в качестве заправки — только докатка

| Версия | Тип кузова | Тип привода | Мощность, л.с./об/мин | Максимальный крутящий момент, Нм/об/мин | Трансмиссия | Расход топлива, л/100 км | Цена, грн. |
|---------------|------------|-------------|-----------------------|---|-------------|--------------------------|------------|
| Soul 1.6 MT6 | Хэтчбек | передний | 132/6300 | 161/4850 | МКП, 6-ст. | 7,3 | 277 970 |
| Soul 1.6D MT6 | Хэтчбек | передний | 128/4000 | 260/1900-2750 | МКП, 6-ст. | 5,0 | 301 910 |
| Soul 1.6 AT6 | Хэтчбек | передний | 132/6300 | 161/4850 | АКП, 6-ст. | 7,6 | 347 130 |



но стабильно, учитывая приличную высоту и небольшой вес. Пока стрелка спидометра не пересекла отметку 140 км/ч, разговаривать в салоне можно буквально шепотом. Но кубические формы все же дают о себе знать: отпускаешь педаль газа, и создается ощущение, что сзади раскрылся парашют — автомобиль активно замедляется.

Масса вариантов

На нашем рынке доступны все адресованные Soul варианты силовых установок. Выбор комплектаций тоже достаточно широкий — их четыре. Но есть и ограничения. Механическая трансмиссия предлагается только для базовых версий. Три

верхние комплектации — только с автоматическими коробками.

Диапазон цен — от 277 970 до 420 280 грн. Комплектации с автоматом — от 347 130 грн. В нынешних реалиях вполне сносно, особенно если учесть количество всевозможных «наворотов». В топ-версии, например, есть подогрев руля и задних сидений, пульсирующая подсветка динамиков аудиосистемы Infinity (звучит отлично!) и шикарные колесные диски R18.

Один из главных конкурентов нового Kia Soul — Peugeot 2008. У французов совершенно другой подход к дизайну, но это, как говорится, на вкус и цвет... Его прайс стартует с 264 000 грн. за версию с мотором 1.2 и пятиступенчатой «механикой».

274 700 грн. стоит самая доступная комплектация с роботизированной коробкой. В числе соперников и переднеприводные Suzuki New SX4. Прайс стартует с 314 000 грн. за машину с мо-

тором 1.6 и пятиступенчатой «механикой». Версия с вариатором стоит 339 000 грн.

Как видим, прайсы у одноклассников достаточно близки. Но Kia может похвастаться более прогрессивной конструкцией и очень хорошим дизайном. За это и ценим!

Благодарим компанию «ФАЛЬКОН-АВТО», официального дистрибьютора автомобилей Kia в Украине, за организацию тест-драйва

Выводы

Автомобили, в которых удачно сочетается красота и практичность, встречаются не так часто, как хотелось бы. А когда за самую современную в классе конструкцию просят вполне адекватные деньги, долго размышлять не придется.



К маркетологам Kia у меня только один во-

прос: кто сказал, что Soul — автомобиль с амбициями кроссовера? У нас многие покупают его именно как SUV-компакт, а потом недоумевают, почему он зависает даже на незначительной ледовой колее. Давайте смотреть правде в глаза: Soul — посредственный кроссовер, но просто великолепный хэтчбек — самобытный, яркий, вместительный и насквозь позитивный. И если подойти к нему именно с этой позиции, позже у вас не будет никаких разочарований. А уж с новым поколением Soul — тем более.

Виталий НОВАК,
главный редактор
журнала «АвтоМир»



На парковке, где живет моя машина, Soul пред-

дыдущего поколения хватает. Пусть не в каждом ряду по пять штук, но очень много. Как по мне, это одна из самых правильно сделанных машин с точки зрения маркетинга: спорьте о ее дизайне хоть до утра, рассматривайте угловатый кузов и обсуждайте аэродинамику, а людям нравится. С новым поколением все будет точно так же: от клиентов отбоя не будет. Во всяком случае, мы ему от души этого желаем, Soul свой успех честно заслужил.

Лариса МИШАНЧУК,
выпускающий редактор
журнала «АвтоМир»

| Оценки экспертов | Kia Soul | Kia Soul | Конкуренция | |
|------------------------|------------|----------------------------|---------------------------|---------------------------|
| | | | Suzuki New SX4 | Peugeot 2008 |
| В статике | | 1592 см³ | 1586 см ³ | 1598 см ³ |
| Салон | 8 | 4 цилиндра | 4 цилиндра | 4 цилиндра |
| Багажник | 6 | Бензин | Бензин | Бензин |
| Качество | 7 | 132 л.с. при 6300 об/мин | 117 л.с. | 120 л.с. |
| В динамике | | 161 Нм при 4850 об/мин | при 6000 об/мин 156 Нм | при 6000 об/мин 160 Нм |
| Силовой агрегат | 6 | Передний привод | при 4400 об/мин | при 4250 об/мин |
| Тормоза | 6 | 6 ступеней, МКП | Передний привод | Передний привод |
| Рулевое управление | 7 | Макс. скорость — 185 км/ч | 5 ступеней, МКП | 5 ступеней, МКП |
| Курсовая устойчивость | 7 | 0-100 км/ч — 11,0 с. | Макс. скорость — 180 км/ч | Макс. скорость — 196 км/ч |
| Виброшумоизоляция | 7 | Цена от 277 970 грн. | 0-100 км/ч — 11,0 с | 0-100 км/ч — 9,5 с. |
| Комфорт | 7 | | Цена — от 314 000 грн. | Цена — от 323 600 грн. |
| Итоговая оценка | 6.7 | | | |

PEUGEOT 308



Европейские ценн



Получив для теста новый и яркий, но все же достаточно обычный (в смысле классический) хэтчбек, уже на следующее утро Виталий НОВАК испытывал не абы что, а «Автомобиль года в Европе — 2014». Тут поневоле начнешь смотреть на автомобиль по-другому

На Peugeot 308 мы проделали долгий путь из Парижа в Женеву. Спешили — старались добраться пораньше, чтобы выспаться накануне открытия пресс-дней Женевского автосалона, всегда утомительных и перенасыщенных впечатлениями. А пока мы отдыхали в отеле, набираясь сил, члены

жюри конкурса Car of the Year не спали, все решали — кому отдать предпочтение. И решили: утром на стоянке нас ждали уже «лучшие в Европе хэтч-беки».

Я кокпит!

Конечно, за ночь они красивее не стали, но в том и не было нужды. 308-й действительно

очень хорош. Часто производитель свои младшие модели «затачивает» под образ флагмана — возьмите хотя бы новый Mercedes-Benz C-класса. Здесь же картина обратная — новый 308-й стилистически очень близок к 208-му — хотя французы и говорят, что 308-й впитал в себя наработки как 208-й, так и 508-й.

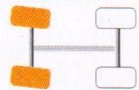
В интерьере тоже много обещано с 208-м — в первую очередь за счет маленького руля и схемы с приборами над его ободом. Но в салоне впечатляет другое. Во-первых, качество: без громких заявлений «Мы идем в премиум» компания Peugeot для обычного среднего автомобиля C-класса предложила дей-

ствительно премиальный салон. Здесь нет ценных пород дерева и вставок из алюминия, но общий уровень исполнения, качество материалов и, самое главное, точность подгонки деталей оставляют впечатление добротного, качественного и дорогого продукта.

Второе: так называемый iCockpit — за него, кстати,



1.6
дизель



МКП

цена во Франции:
от 21 450 евро



1



1. Самая неожиданная деталь 308-го: тахометр с «обратной» шкалой. Как мы ни пытались понять — зачем, никто в Peugeot развернутого ответа не дал

2. Это просто кнопка запуска двигателя. Но в Европе почти все машины действительно оснащены системой старт-стоп

3. Сзади места по длине не много: все-таки в первую очередь Peugeot — городской автомобиль

4. На экран монитора выводится и картинка с камеры заднего вида: яркая и детальная. В базовых версиях камеры нет



3



4



Check surroundings before manoeuvre

ОСТИ

французы получили отдельную награду «Лучший интерьер года». Не будем сейчас особо вникать в «направленность

все управление перенесено на тачскрин-экран мультимедиа. Непривычно, но элегантно, красиво, прогрес-

пателей старшего поколения, для молодежи — USB и порт для iPad.

Задний диван адресован трем пассажирам, о чем говорит наличие трех подголовников, но как обычно в этом классе в дальнюю дорогу лучше все же отправляться вчетвером. Сесть «самому за собой» при росте 180 см мне удалось без труда, однако уже, что называется, впритык: ногу за ногу не закинешь.

Два из девяти

Все тестовые машины были оснащены 1,6-литровы-

За интерьер 308-го получил Гран-при Международного автомобильного фестиваля

на водителя» и «максимальное удобство», об этом говорят все производители, но отметим главную особенность: практически полное отсутствие кнопок и верньеров. Практически

сивно. Немного смутило при этой технологичности наличие в тестовом авто щели для CD-дисков, но специалисты Peugeot нас успокоили: это опция, рассчитанная на поку-

Ничего общего



Лоран ДЕКЛЕРК,

директор проекта Т9
(Peugeot 308)

Впервые в истории модели мы не изменили цифру в названии со сменой поколения. И при этом у нового и предыдущего Peugeot 308 нет ничего общего, кроме названия. Это абсолютно новый автомобиль, построенный на новой платформе. Разрабатывая эту модель, мы очень много внимания уделяли дизайну, и экстерьер 308-го сразу дает понять, что это автомобиль высокого класса, спортивный, элегантный, но в то же время он имеет строгий классический вид. Что касается философии салона i-Cockpit — те же решения мы видели в 208-м и 2008-м, но архитектура салона 308-го — это, образно говоря, новое поколение i-Cockpit, салон 308-го более совершенный, лаконичный и премиальный. Автомобиль стал чуть меньше в размерах, но при этом нам удалось существенно увеличить багажник — здесь мы откликнулись на просьбы наших клиентов: они хотят больше места в первом ряду и объемный грузовой отсек, второй ряд не так принципиален.



ми дизельными моторами и 5-ступенчатыми коробками передач. Выбор понятен: у нас Peugeot 308 стартует с двумя моторами, и один из них — как раз надежный и хорошо нам знакомый 92-сильный дизель. Всего же в портфеле 308-го сегодня четыре бензиновых мотора (от 82 до 155 л.с.) и пять дизельных (от 92 до 150 л.с.), 5- и 6-ступенчатая «механика» и 6-диапазонный автомат.

Поскольку мотор и коробка нам прекрасно знакомы, мы больше сосредоточились на работе подвески и рулевого управления.

С непривычки может возникнуть впечатление некой нервозности при рулении. Но это тот же эффект, который мы наблюдали в 208-м, — просто маленький руль создает ощущение остроты в рулении, работать им надо более точно и

аккуратно, чем большой размашистой «баранкой». К этому быстро привыкаешь, и потом, наоборот, обычный руль кажется неудобным.

Честно говоря, проверить подвеску в полной мере не

приходилось бороться со сном — хорошие дороги и автомобиль, который не рыщет по трассе и спокойно держит траекторию, усыпляют.

Интересно было бы попробовать автомобиль с бензино-

бенного? Да ничего: французы действительно сделали самый обычный, понятный и привычный хэтчбек, но сделали его очень хорошо. Начиная от новой платформы PSA EMP2, оставившей самые лучшие впечатления, до качества исполнения, инновационного интерьера и выверенного дизайна. Очевидно, что это именно то, что нужно сегодня европейцам: не какой-то внешний эпатаж или автомобиль-гаджет, а просто хорошая и удобная машина.

Будут ли те же ценности в приоритете в Украине? Безусловно, мы, собственно, подтвердили это выбором своего «Автомобиля года — 2014». Только у нас добавится еще один весомый критерий — цена. Но с этим придется подождать до осени — когда Peugeot 308 появится на нашем рынке. ■

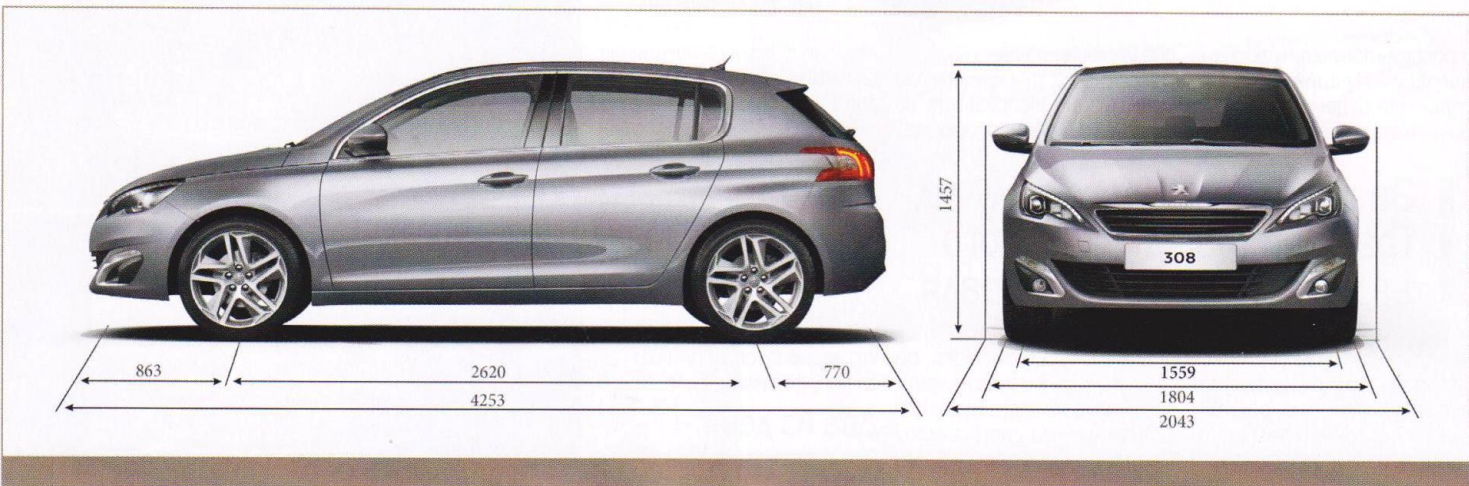
В Европе покупателю приходится выбирать одну из 20 (!) доступных версий

удалось: не зря французские дороги на сегодня считаются лучшими в Европе. Так что о том, как ведет себя 308-й на разбитых дорогах, уже после «домашнего» теста. Пока же отметим очень понятное и адекватное поведение автомобиля на европейских трассах: более 500 км от Парижа до Женевы не вызвали никакой усталости, лишь постоян-

вым мотором: длинноходная и мягкая педаль сцепления позволяет «играться» с дизелем, но, если на бензиновой версии ее настройки такие же, это понравится не всем.

Почему он?

А теперь вернемся к началу. Почему вдруг классический хэтчбек стал лучшим из лучших, что в нем такого осо-





1. i-Cockpit — новая философия салонов Peugeot, удобных, лаконичных и качественных

2. С 92 «лошадками» шестая передача и ни к чему, тут и пятая только для трассы



3. Багажник не самый большой (470 л), но имеет низкую погрузочную высоту, хорошую форму без всяких выступов, а в спинке заднего сиденья есть люк для погрузки длинномеров

4. Peugeot 308 по сравнению с предшественником стал чуть ниже и короче, но добавил в ширину. Помимо размеров изменился и вес: автомобилю удалось сбросить аж 140 кг



4

Выводы

Абсолютно заслуженная победа. Даже если считать, что «Автомобиль года» — это, по сути, «Автомобиль мечты», то и тогда все будет верно: это и есть автомобиль мечты среднего европейца, который озабочен не внешним антуражем, а удобством и внутренней эстетикой.

| Оценки экспертов | Peugeot 308 |
|------------------------|-------------|
| В статике | |
| Салон | 8 |
| Багажник | 7 |
| Качество | 8 |
| В динамике | |
| Силовой агрегат | 7 |
| Тормоза | 8 |
| Рулевое управление | 7 |
| Курсовая устойчивость | 8 |
| Виброшумоизоляция | 8 |
| Комфорт | 7 |
| Итоговая оценка | 7,6 |

| Peugeot 308 |
|---------------------------|
| 1598 см ³ |
| 4 цилиндра, турбо |
| Дизель |
| 92 л.с. |
| при 6000 об/мин |
| 200 Нм |
| при 1400 об/мин |
| Передний привод |
| 5 ступеней, МКП |
| Макс. скорость — 203 км/ч |
| 0–100 км/ч — 10,4 |
| Цена не определена |

| Конкуренция | | |
|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Kia cee'd | Hyundai i30 | Seat Leon |
| 1582 см ³ | 1582 см ³ | 1598 см ³ |
| 4 цилиндра, турбо | 4 цилиндра, турбо | 4 цилиндра, турбо |
| Дизель | Дизель | Дизель |
| 128 л.с. | 128 л.с. | 105 л.с. |
| при 4000 об/мин | при 4000 об/мин | при 3000 об/мин |
| 260 Нм | 260 Нм | 250 Нм |
| при 1900–2750 об/мин | при 1500 об/мин | при 1500–2750 об/мин |
| Передний привод | Передний привод | Передний привод |
| 6 ступеней, МКП | 6 ступеней, МКП | 5 ступеней, МКП |
| Макс. скорость — 197 км/ч | Макс. скорость — 197 км/ч | Макс. скорость — 191 км/ч |
| 0–100 км/ч — 10,9 с | 0–100 км/ч — 10,9 с | 0–100 км/ч — 10,7 с |
| Цена — от 292 560 грн. | Цена — от 287 700 грн. | Цена — от 390 287 грн. |

| | | |
|--|-----------------------------|---|
|  | 2.0 бензин |  |
| МКП | Цена 209 900 грн. | |

JAC S5

Тоже со звезд



Сейчас только ленивый не делает кроссоверы: они насыщают рынок, радуют клиентов и улучшают статистику продаж. Не автомобиль, а тридцать три удовольствия вкуче. А если речь идет о китайском кроссовере? Лариса МИЦАНЧУК убедилась, что кое-что в удовольствиях понимают и китайцы

фото: Л. МИЦАНЧУК

Не будем скрывать очевидные вещи: без наследования не обошлось. Но так ли это плохо? Чтобы автомобиль из Китая хорошо продавался даже на рынках развивающихся стран, мало одного ценового демпинга. Покупатели становятся все более привередливыми, ищут эстетики и презентабельности, так что

желательно быть внешне похожим на кого-то из известных сородичей. А уж если удастся подобраться поближе к кому-то из грандов и с технической стороны — считай, победа!

Устанавливая цели

Все задумки проектировщиков, конструкторов и маркетологов легко читаемы, стоит

лишь внимательно присмотреться к внутреннему убранству JAC S5. Идет ловля «на живца» — все должно быть ярким и живым, дабы сходу привлечь внимание покупателя: разноцветная подсветка приборов, двухцветный салон (доступен в топовой комплектации) и крупный тачскрин-монитор в центре консоли.

Чувствуется, что китайский производитель уже не пренебрегает мелочами. Конечно, пластики использованы сплошь жесткие, но в целом впечатление от сборки нет, а некоторые детали отделки в виде продольной «псевдоалю-

Интерьер выполнен качественно, с душой

миниевой» полосы через всю консоль действительно удачны. Не обошлось без парцелом претензий к сборке нет, доксов. Так, например, до-



ОЙ



Двухцветное исполнение салона здорово оживляет общее восприятие



1. У механической коробки есть все шесть ступеней и переключается она вполне сносно
2. Приборы симпатичные, но второй экранчик пугает пустотой: спорное решение
3. Медиасистема имеет даже встроенную навигацию... говорящую по-китайски!
4. Такие кнопки на руле мы явно где-то уже видели. И что? Ведь удобно же!
5. Управление зеркалами вынесено под руль с левой стороны. Привыкнуть можно
6. Руль не регулируется по вылету, но эту проблему решает диапазон настроек сиденья

полнительная подсветка багажника и слежение за давлением в шинах у JAC S5 есть, а подогрева сидений и регулировки руля по вылету нет даже в топе. Кнопка складывания зеркал спрятана едва ли не под руль — сразу и не найдешь.

В целом салон просторный, с обзорностью порядок. Кстати, это в равной степени справедливо и для пассажирского ряда. В багажнике — полноразмерное запасное колесо, все «как у больших».

В старшей лиге

Как быстро выяснилось, у JAC S5 есть и другие взрос-

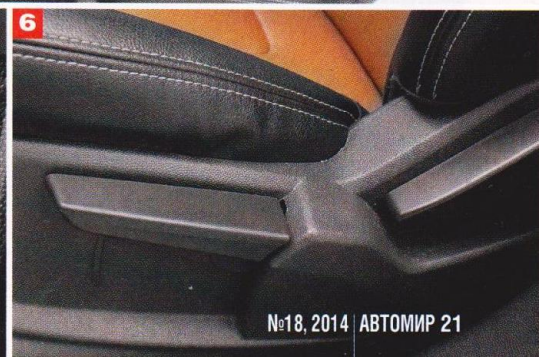
лы е по в а д ки. Признаться, совершенно ошеломил характер двигателя. Опирируя двумя литрами и наддувом, этот мотор выдает 176 «сил» и целую тонну приятных впечатлений. Во-первых, у него просто отличная тяга на низких оборотах, а во-вторых, отдача от акселератора так хороша, что мимо воли наталкивает на крамольные мысли. Неужели китайские специалисты при создании этого мотора совещались с кем-то из именитых конструкто-

ров? Эти подозрения так и остались догадкой — дистрибьютор JAC уверяет, что мотор для S5 разрабатывался компанией самостоятельно. Ну ладно, если так. В любом случае на качество и характер этого агрегата «белое пятно» в биографии никак не влияет.

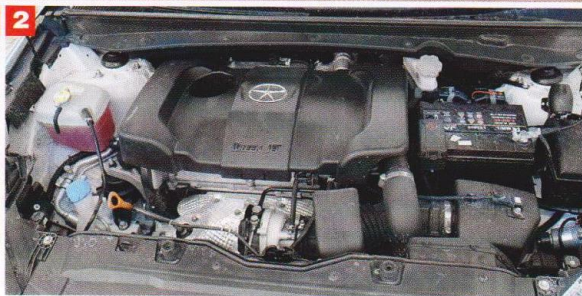
Традиционным для такого типа двигателей получился и расход топлива: под отметку 9,5 л/100 км в городе пронырнуть не удалось. Многовато как для ежедневной жизни, но «лошадей» тоже нужно чем-то кормить. Кстати, шестиступенчатая КПП в роли хлыста подходит для этого табуна как нельзя лучше: понижаясь вovre-



Задний диван объективно хорош — и места много, и подушки широкие, и подлокотник



Сзади автомобиль похож... на все кроссоверы, вместе взятые. А вот фонари — симпатичные свои



1. В багажнике места достаточно, да и мелочи в виде сетки говорят о том, что в Поднебесной задумываются о деталях
2. Двухлитровый турбомотор — лучшее, что есть в этом автомобиле. Если где-то и спрятаны сюрпризы, то они под капотом



Раньше как было — смотришь на цену китайского автомобиля и понимаешь, что его, как героя популярного комедийного шоу, нужно «понять и простить». Так вот с JAC S5 это сделать как-то легче. У него пламенное сердце — турбированное! Оно уже способно играть на чувствах азартных соотечественников. И пусть с трансмиссией, ходовой, кузовом и салоном все еще не так гладко, как хотелось бы, но у этого автомобиля есть изюминка. Причем на вкус она действительно хороша.

Евгений ГУДУЩАН,
редактор
журнала «АвтоМир»

ма, можно разбудить в JAC неожиданный задор! Впрочем, с этого места мы снова вступаем в фазу мажорности, сзади — много рычажка) китайский кроссовер ведет себя в меру своих возможностей. Довести под-

ловато: на неровностях JAC S5 порой ведет себя неожиданно и пробует «переставить» корму для ускорения маневра.

Выбор без мук

В прайсе представлены всего два варианта: один из них попроще, с пятиступенчатой КПП и атмосферным мотором в 136 л.с. Отличаются они наличием кожаного салона и некоторых вспомогательных систем. В остальном же они практически идентичны, в том числе по типу привода и базовому набору оборудования. Ну и конечно же, атмосферный JAC S5 дешевле — от 196 700 грн. Хотя надо отметить, что разница в цене не критична, а турбомотор продуцирует явно больше эмоций.

Турбомотор надо кормить. Ну а как иначе — 176 л.с.!

традиционных впечатлений. В вопросах ходовой (спереди на JAC S5 установлен

весу до пробоя даже в наших условиях очень сложно, но энергоемкости все же ма-

| Технические данные | JAC S5 |
|--------------------------------|--------------------|
| Тип кузова/кол-во дверей/мест | универсал/5/5 |
| Длина/ширина/высота, мм | 4430/1840/1660 |
| База, мм | 2645 |
| Тип привода | передний |
| Объем багажника, л | 505/1680 |
| Объем топливного бака, л | 55 |
| Снаряженная масса, кг | 1505 |
| Трансмиссия | МКПП, 6-ст. |
| Тип двигателя | бензин., турбо, R4 |
| Рабочий объем, см ³ | 1997 |
| Макс. мощность, л.с. | 176 |
| Макс. момент, Нм | 235 |
| Макс. скорость, км/ч | 190 |
| Время разгона 0–100 км/ч, с | н.д. |
| Расход топлива, л/100 км | 7,9/8,5/ 9,5 |
| Розничная цена, грн. | от 209 900 |

| Оценки экспертов | JAC S5 |
|------------------------|------------|
| В статике | |
| Салон | 6 |
| Багажник | 7 |
| Качество | 6 |
| В динамике | |
| Силовой агрегат | 7 |
| Тормоза | 5 |
| Рулевое управление | 5 |
| Курсовая устойчивость | 5 |
| Виброшумоизоляция | 5 |
| Комфорт | 5 |
| Итоговая оценка | 5.7 |

Выводы

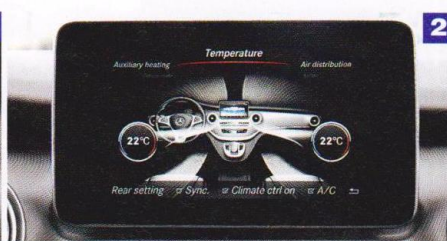
JAC S5 — автомобиль-компромисс. Полного привода нет, зато мотор ну очень толковый. Огрехи в шумоизоляции ощутимы, но ведь и цена по нынешним меркам — просто «конфетка». Каких-то благ не хватает в оснащении, однако места с избытком. И наконец, он полноценный кроссовер. Но — китайского производства... А на чем из перечисленного расставить акценты, решать придется самостоятельно.

MERCEDES-BENZ V-КЛАССА

Лайнер желаний



Нужно ли выдумывать что-то новое, если в закромах бережно хранится богатое наследство? Стоит ли подносить новые дары вечно голодному богу Luxury? Mercedes-Benz на все вопросы отвечает «да», а Лариса МИЩАНЧУК не сомневается в правильности ответов



Если каким-то образом визуализировать весь багаж семейных задач, рабочих вопросов, бизнес-решений, добавить хлопот в отношениях с друзьями и близкими и укомплектовать все это личными потребностями и хобби, то очень быстро выяснится, что далеко не в каждую машину весь этот скарб поместится. Может, что-то оставить за бортом? Возможно, но, если исходить из позиции, что стремиться нужно только к самым высоким це-

лям, тогда становится понятно, почему «в прицеле» создателей нового Mercedes-Benz V-класса — только вершины. Девиз новинки (Large as life) с английского можно перевести как «Многообразен, как сама жизнь».

Всем ветрам назло

Три с лишним сотни километров по автобану, почти час по железной дороге на открытой платформе вместе с такими же путешественниками, и мы

с V-класс на месте — нас встречает остров Зульт. Это небольшой (всего около 100 км²) кусочек суши, распо-

ложенный на самом севере страны. Попастъ на него можно лишь двумя путями: по железной дороге из Германии или на пароме со стороны Дании.

Вопреки всем стандартам V-класс в Mercedes считают легковушкой

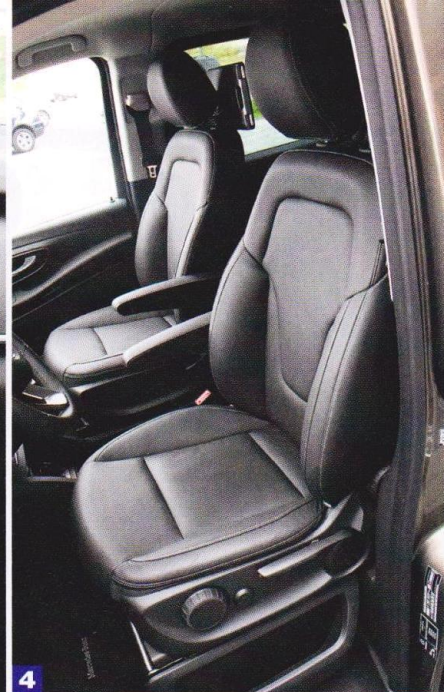
Это место для уик-энда выбирают состоятельные семьи и люди, предпочитающие нестандартные подхо-

ды к отдыху. Выходит, неспроста мы здесь: это же и есть наша целевая аудитория — небедные путешественники.





Несмотря на внушительные размеры, салон V-класса обладает изяществом и стилем, сравнимым с представительским S-классом



4



5

Ветра здесь гуляют сильнее (но это не беда, на V-классе установлен специальный ассистент противодействия боковому ветру), а Северное море остается холодным и в жаркое время. Зато виды необычные, а уникальный заповедник песчаных дюн внесен в Список Всемирного наследия ЮНЕСКО. С виду — просто поросшие травой холмы, а на самом деле — всемирная ценность. Так и наш автомобиль: на первый взгляд, традиционный MPV,

а при ближайшем рассмотрении — люксовый пассажирский лайнер на колесах.

На все руки мастер

Кстати, на пассажирском предназначении создатели автомобиля настаивают особо и при упоминании определения «минивэн» меняются в лице. Но мы же без обид и согласны — машина построена для людей и построена шикарно. Но размеры и тип кузова говорят сами за себя. В модельной

линейке Mercedes-Benz V-класса запланированы три версии — стандартная Compact, удлиненная Long и очень удлиненная Extra-long (4895, 5140 и 5370 мм в длину соответственно). Для запуска модели в Штутгарте выбрали золотую середину — Long. И только передний привод. Но мерседесовцы уверяют: полноприводный V-класс обязательно будет.

А пока и без всех ведущих справляемся неплохо. Ведь по сути ▶

| | | |
|---|-----------------------------|---|
|  | 2.2 дизель |  |
| АКП | Цена 912 474 грн. | |



1. Никаких электронных стрелок на приборах, нашлось место и классике...
2. ...и «планшету». Он большой, но не все функции реализуются прикосновением
3. Следить за разметкой, обозреть окрестности и парковаться? Да легко!
4. Посадка высокая, но ощущение единства с дорогой никуда не делось
5. Даже эргономика рычажков в традиционном «мерседесовском» понимании здесь воспринимается современно и органично
6. В зависимости от версии в пассажирском отсеке — от 4 до 6 мест



своей перед нами — S-класс в мультипассажирском кузове. Отделка салона, спектр вспомогательных систем, мультимедийное управление, штатная медиасистема, богатство опций, климатический комфорт — все отсюда. И многое из перечисленного впервые доступно в классе MPV.

Форма — вторична, важнее содержание

В Германии стоимость новинки стартует с 67 380 евро. Там V-класс на сегодняшний день доступен с тремя моторами (только турбодизели, мощностью от 136 до 190 л.с.) и с двумя типами КПП, «механика» и автомат 7G-Tronic. Стартовали продажи и в Украине, но у нас предложены версии исключительно с автоматической КПП. И то правда — такое богатство, и с «механикой»?

Узнать, какие модели мы тестируем сегодня, можно на нашей страничке www.facebook.com/avtomir.ua



1. Третий ряд — самый привилегированный. И места отдельные, и сидящие спереди не достанут.

2. Из багажника при желании можно сконструировать небольшой передвижной и упорядоченный (!) склад



| Технические данные | МВ V-класса |
|--------------------------------|-----------------|
| Тип кузова/кол-во дверей/мест | минивэн/5/7(8) |
| Длина/ширина/высота, мм | 5140/1982/1880 |
| База, мм | 3200 |
| Тип привода | задний |
| Объем багажника, л | 1030 |
| Объем топливного бака, л | 57 |
| Снаряженная масса, кг | 2145 |
| Трансмиссия | АКПП, 7-ст. |
| Тип двигателя | турбодизель, R4 |
| Рабочий объем, см ³ | 2143 |
| Макс. мощность, л.с. | 190 |
| Макс. момент, Нм | 440 |
| Макс. скорость, км/ч | 206 |
| Время разгона 0–100 км/ч, с | 9,1 |
| Расход топлива, л/100 км | 6,0 |
| Розничная цена, грн. | от 912 474 |

Оценки экспертов

| В статике | МВ V-класса |
|-----------------------|-------------|
| Салон | 8 |
| Багажник | 7 |
| Качество | 9 |
| В динамике | МВ V-класса |
| Силовой агрегат | 7 |
| Тормоза | 8 |
| Рулевое управление | 7 |
| Курсовая устойчивость | 7 |
| Виброшумоизоляция | 8 |
| Комфорт | 9 |

Итоговая оценка

7,8

Выводы

Позиционируйте V-класс в маркетинговых целях хоть легковым автомобилем, хоть спортивным купе, микроавтобусом он от этого быть не перестанет. Равно как ни при каких новых платформах и принципиально других подходах он не растеряет наследия Mercedes-Benz в сфере комфортабельных пассажирских перевозок. Эта модель стоит на трех китах: престижно, качественно, дорого.

Невидимки на

Извечный конфликт между четырьмя и двумя колесами с наступлением лета переходит в острую фазу — противостояние непосредственно на дороге. Дмитрий ЗОЛОТАРЕВ считает, что первыми свое видение дорожной ситуации должны изменить автомобилисты

Волна неприязни к двухколесным со стороны водителей автомобилей вызвана чаще всего непониманием поведения мотоциклиста. Создается впечатление, что мотоциклисты нарушают все писанные правила ПДД, ездят между рядами, протискиваются в первый ряд на светофорах и двигаются со скоростью, существенно превышающей установленные ограничения. Дыма без огня не бывает, и такое поведение мотоциклистов действительно имеет место быть — но ведь далеко не все ездят именно так, и судить о целой категории водителей по отдельным маргиналам не стоит. Я сам мотоциклист и водитель автомобиля в одном лице и против «летчиков» как на двух, так и на четырех колесах. Но бороться с хамством можно одним путем — неуклонно повышая собственную культуру на дороге.

Двойной опыт

10 000 км ежемесячного пробега дают определенный опыт, но появление перед машиной байка и для меня порой становится столь же неожиданным событием, как и для всех остальных водителей. До того как мотоцикл появится перед автомобилем, уже завершая обгон, я его тоже не вижу в зеркалах — но в отличие от большинства водителей я тем не менее готов к его появлению — поскольку я не понаслышке знаю о существовании в междурядье целой народности, живущей своей жизнью. Из-за этого я намного чаще большинства водителей смотрю в зеркала и стараюсь не делать резких маневров, за-

мечая даже отблески света фар байка (владельцы двухколесной техники в нашей стране для лучшей заметности обязаны передвигаться с включенным ближним светом фар).

Езда на мотоцикле намного опаснее, чем на автомобиле. Управлять мотоциклом легче, чем машиной, но сам мотоциклист остается очень уязвимым: вокруг него нет металлического каркаса, защищающего любого водите-

жет резко перестроиться, не включив предупреждающий сигнал, и при этом само появление в поле видимости мотоцикла лишь усугубляет ситуацию: желание сдвинуться в сторону от мотоцикла появляется у всех водителей без исключения, даже если у мотоциклиста нет намерения его «подпирать» и опережать. Все это создает лишнюю суету и нервность на дороге, что чревато нестандартными ситуациями.

Мотоциклист вынужден вести себя на дороге так, словно его никто не видит

ля автомобиля, и подушки безопасности для мотоциклистов, увы, так и не прижились. А ведь в динамике мотоцикл оставляет далеко позади самые продвинутые машины. Задумайтесь: по цене подержанной иномарки мотолюбитель может приобрести реактивный снаряд, способный метнуть его тело с места до «сотни» всего за 4 секунды. При этом любая «царапина», к которой водители автомобилей большей частью относятся пренебрежительно, угрожает здоровью самого водителя двухколесного средства. Это требует совершенно иного восприятия дорожной ситуации: ты начинаешь просчитывать действия минимум четырех автомобилей спереди и двух позади байка. При этом рассчитывать приходится не только на стандартные действия водителей, но и на неадекватные тоже. Автомобиль может повернуть во двор со второго ряда, мо-

С таким поведением сталкивается любой мотолюбитель, и с опытом приходит понимание, что лучше всего ездить в «режиме невидимки». То есть каждый мотоциклист должен вести себя так, словно его на дороге никто не видит, не ждет и не принимает, самостоятельно определяя максимальный уровень безопасности для себя и окружающих.

За или перед?

На спортивном мотоцикле лучше даже не пробовать ездить так, как на автомобиле, то есть с минимумом превышений и строго в полосе. Мотоциклист, двигающийся со скоростью потока, вызывает нешуточную волну негатива у водителей. Висящий на хвосте байк очень напрягает рядового автолюбителя: нет-нет да мигнут поворотником — мол, обгоняй. Срабатывает инстинкт самосохранения: а успеет ли мотоциклист вовремя остано-



Вы не увидите водителя Harley-Davidson, снующего между автомобилями, — и ширина байка не позволяет, да и не солидно это. Ну а маленькие мотоциклы и мопеды прекрасно чувствуют себя в междурядье, и водителям авто надо просто смириться с их существованием

виться в случае экстренного торможения, а не завалится ли он в процессе маневра?

При езде позади автомобиля мотоциклисту нужна дистанция. Ему необходимо видеть дорогу впереди себя, чтобы успеть объехать неожиданное препятствие или яму. И для безопасного движения эта дистанция должна быть несколько больше, чем перед автомобилем: мотоциклу приходится больше маневрировать и тщатель-

нее выбирать траекторию, чем автомобилю. Но вот задача: стоит лишь немного отпустить автомобиль впереди себя, тут же находится умник, стремящийся втиснуться в освободившееся пространство.

В теории мотоциклу, чтобы остановиться, нужно намного меньшее расстояние, чем автомобилю. Это, кстати, тоже весьма неоднозначное преимущество. В случае возникновения нештатной ситу-

Дорогах



ации впереди — например, правильно, кроме одного: не ДТП — опытный мотоциклист учитывает, что следующий может вытормозиться в ноль сзади автомобиль не может

Мототехника — не развлечение, а очень удобный транспорт на каждый день

по меркам автомобилистов остановиться столь же мгновенно. И часто так и происходит, на инстинктивном уровне мотоциклист делает

следствия. Но опять же ключевые слова здесь «опытный мотоциклист». У человека с небольшой практикой на торможение действительно может уйти куда больше времени, а в дождь маневр осложняется кучей «человеческих факторов»: запотевшее стекло шлема, банальная боязнь «поскользнуться», незамеченные тонированные стопы и так далее.

Вывод прост: позади автомобиля двигаться неудоб-

но, это некомфортно ни для мотоциклиста, ни для водителя авто. Перед автомобилем — и того хуже, какое-то время водителю интересен ваш байк, ровно до того момента, пока ему в голову не придет мысль: «А не наеду ли я на него, если он упадет?!» Начинается мигание фарами — «давай ускоряйся, чего плетешься». Выходит, и перед машиной, и за ней мотоциклисту плохо.

Междурядье

У нас многие автомобилисты ездят активно, часто меняя полосы движения, — так создается впечатление, что водитель движется намного быстрее всего потока. С мотоциклами же все иначе — тут действительно есть возможность двигаться быстрее потока, ибо для двухколесной техники открывается другая возможность: «дополнительная» полоса, междурядье, и свою крейсерскую скорость можно держать за счет нее. Но именно междурядье вызывает больше всего негатива и возмущения у водителей автомобилей — они опасаются, что мотоциклисты отобьют им зеркала или поцарапают машину. Но междурядье — это не наглость и не понт, это классовая данность.

Совершая перестроения, автомобиль занимает на дороге всю полосу. Для любого маневра ему нужно пространство. На мотоцикле необходимость в полной полосе отпадает. Достаточно пешеходной тропы шириной в метр, чтобы «обойти»

автомобиль в плотном потоке. Междурядье позволяет держать свою среднюю скорость, без постоянных замедлений и разгонов. Тут можно кратковременно ускориться и обойти машину по соседней полосе. Само собой, эта скорость не должна сильно отличаться от скорости потока. Если же машина перед тобой остав-

навливается, достаточно лишь немного сместиться в сторону свободной полосы. Мотоцикл движется быстрее всего потока, а это и есть его главное преимущество в больших городах. Мотоциклист, находящийся в междурядье, создает менее длительное беспокойство водителям авто за счет того, что быстро проезжает их: не висит на хвосте и не маячит перед носом.

Как же вести себя водителям авто? Да просто быть аккуратнее. Чаще смотреть в зеркала, а маневры совершать только предварительно обозначив их указателем поворота. Ведь всему этому нас когда-то учили в автошколе. Поверьте, мотоциклисты очень обеспокоены безопасностью езды, так как получают более серьезные травмы в ДТП. Комфортное движение всех участников регламентируется ПДД, но остается масса ситуаций, которых в правилах просто нет, но мы с ними сталкиваемся каждый день: пропускаем налево при стоящем встречном потоке, выпускаем со второстепенной дороги в пробке, мигаем фарами — мол, пропускаю, и так далее. Все это — проявление вежливости, корректности

на дороге, и очень хочется верить, что так же вежливо водители автомобилей когда-нибудь будут относиться и к мотоциклистам. Ну, как минимум воспринимать их равноправными участниками дорожного движения.

Мототехника — не развлечение, а очень удобный транспорт на каждый день. Уже настало то время, когда не только в Европе, но и у нас из-за загруженности дорог и проблем с парковками многие рассматривают двухколесный транспорт как полноценную альтернативу всем другим видам транспорта. Пора к ней привыкать. ■

Приглашаем к обсуждению этой статьи на нашей страничке

www.facebook.com/avtomir.ua



арь скорпионов



Карло Абарт в окружении своих "Скорпионов". 1965 год.

Мало кто знает, но именно компания Abarth вписала золотые страницы в послевоенную спортивную историю марки Fiat. Ее основатель Карло Абарт достиг беспрецедентного успеха на поприще автомобильных гонок. Он был беззаветно предан миру моторов и обладал талантом от Бога, был одержим скоростью и стремлением к инновациям.

Жажда скорости

Карл Альберт Абарт родился 15 ноября 1908 года в Вене. Скوترы, велосипеды, мотоциклы и мотоколяски: молодой Карл любил все виды транспортных средств. Но главной чертой его одержимости была уникальная способность разобрать их

ность инженера-испытателя в компанию Motor Thun. Теперь Карл мог не только заниматься конструированием, но и постоянно обкатывать мотоциклы, а также принимать участие в различных соревнованиях. Успехи на гоночном поприще вкупе с талантом инженера вскоре дали свои первые плоды — в 1930 году Абарт сконструировал первый мотоцикл марки Abarth. К сожалению, серьезная авария во время гонки в Линце вынудила его отказать от участия в гонках на обычных мотоциклах. Тем не менее Карл вовсе не собирался отказываться от участия в мотоциклетных соревнованиях и прекращать свою спортивную карьеру. Он попросту пересел на мотоцикл с коляской. Именно эта разновидность гоночных

Свой первый скутер к гонкам Карл Абарт подготовил в одиннадцатилетнем возрасте

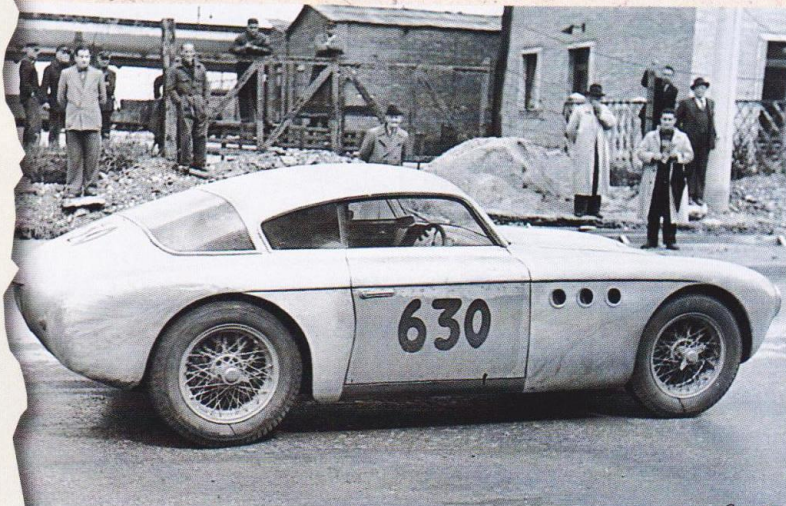


до последнего винтика, починить и... улучшить. Когда ему было всего 11 лет, Карл подготовил к гонкам свой первый скутер. В 16 лет Карл устроился подмастерьем в известное итальянское кузовное ателье Castagna & C, которое сотрудничало с инженерным факультетом Венского университета, а затем перешел в небольшую австрийскую фирму Degan, где он создавал рамы для мотоциклов. В 20-летнем возрасте Абарт нашел работу, которая позволила реализовать всю его тягу к мототехнике: он поступил на долж-

мотоциклов сделала Абарта известным. В частности, Карл в 1932 году смог опередить знаменитый скоростной поезд «Восточный Экспресс». Однако в 1939 году вторая серьезная авария, произошедшая на гонках в Любляне, заставила его уйти из мотоспорта. Из-за травм Карлу пришлось пройти долгий курс лечения и реабилитации.

Командный дух

Послевоенная жизнь Карла Абарта напрямую связана с миром автомобилей. В 1945 году он переехал на ▶



▲ Первая модель Abarth — Fiat 204A Sport Saloon — на трассе престижной гонки Mille Miglia (1950 г.)

Foto Locchi

Successo a Monza
FIAT 500 ABARTH ELABORAZIONE

252 km/ora di marcia
 records internazionali
 (classe 1, da 350 a 500 cc.)
 100 GIORNI, km. 10.457.856
 media km. 108.936 km/ora
 200 GIORNI, km. 12.993.600
 media km. 108.280 km/ora
 300 GIORNI, in ore 139'16"33"
 media km. 107.659 km/ora
 400 GIORNI, km. 15.530.400
 media km. 107.850 km/ora
 500 GIORNI, in ore 149'09"29"
 media km. 107.894 km/ora
 600 GIORNI, km. 18.186.400
 media km. 108.252 km/ora
 Consumo: 1 litro di benzina a 18,5 km

Conferma delle grandi qualità della "piccola grande vettura" Brillante affermazione



2 FIAT ABARTH

1. Fiat Abarth 500 в шоу-руме FIAT. Именно с этой модели началось тесное сотрудничество FIAT и Abarth
2. Рекламный буклет, презентующий сразу три версии Abarth. Сегодня компания идет по тому же пути

север Италии в город Мерано, получил итальянское гражданство, а также сменил имя на Карло. На новой родине он познакомился с австрийским конструктором и дизайнером Рудольфом Хрушкой. В это время давний друг семьи Фердинанд «Ферри» Порше предложил компаниям организовать представительство конструкторского бюро Porsche в Италии. И тут, подобно грому среди ясного неба, до них дошло известие об аресте семьи Порше по обвинению в коллаборационизме. К счастью, Ферри вскоре отпустили, но, чтобы вытащить отца из французской тюрьмы, требовались немалые деньги для залога. Как нельзя кстати подвернулся выгодный заказ от Пьеро Дузио, который решил создать гоночную коман-

ду Cisitalia. Благодаря полученному от Дузио авансу Порше-старшего удалось освободить. Помимо отца и сына Порше в гоночном проекте Cisitalia приняли участие Карло Абарт, Рудольф Хрушка и Тацио Нуволари. В результате на свет появился полноприводный 12-цилиндровый

Получив за три года всесторонний опыт в компании с такими грандами, Карло решил создать собственное предприятие и, заручившись поддержкой водителя-испытателя Cisitalia Гвидо Скальярини, а также спонсорской поддержкой его отца, основал 15 апре-

Первым детищем Абарта стала модель 204 A Roadstar, созданная на базе Fiat 1100. В первом же сезоне она одержала победу в итальянском чемпионате по кольцевым гонкам автомобилей с моторами объемом 1,1 л, а также в чемпионате машин «Формулы-2». Параллельно с этим Абарту пришла в голову гениальная мысль использовать гоночный опыт в повседневной жизни. Идея реализовалась в виде ставших привычными сегодня комплектов для тюнинга обычных дорожных авто, которые позволяли увеличить мощность, скорость и динамические характеристики. Первым продуктом в этой области стал комплект для модернизации коробки передач популярной в Италии микролитражки Fiat Topolino. Но подлинный успех марке принесли спортивные глушители, ставшие визитной карточкой марки Abarth на долгие годы. Благодаря опыту, накопленному в годы увлечения Карло мотоциклами, глушители Abarth стали основой продуктовой линейки компании — причем не только для автомобилей, но и для мотоциклов. В 1953 году это наглядно продемонстрировала фирма Gilera, адаптировав глушитель Abarth на мотоцикле Gilera Saturno. Всего за несколько лет Abarth & C достигла впечатляющих успехов не только на родине, но и далеко за ее пределами. В 1962 году объем производства глушителей достиг 257 тысяч, штат компании насчитывал 375 рабочих и служащих, а 65% продукции отправлялось на экспорт. Развитию Abarth сопутствовали грамотная рекламная компания и успехи в гонках. Карло Абарт умело применял маркетинговые инструменты и средства коммуникации, которые используются до сих пор.

Скорпион на эмблеме Abarth — всего лишь знак зодиака, под которым родился Карло Абарт

Porsche 360 Cisitalia, который сегодня можно увидеть в музее компании Porsche в Цуффенхаузене. Но вернемся к главному герою нашего повествования.

ля 1949 года компанию Abarth & C. В качестве эмблемы Абарт решил использовать изображение скорпиона — знака зодиака, под которым он родился.



Тот самый знаменитый одноместный гоночный Fiat Abarth 750 с обтекаемым кузовом ателье Bertone перед стартом рекордных заездов в Монце (1956 г.)

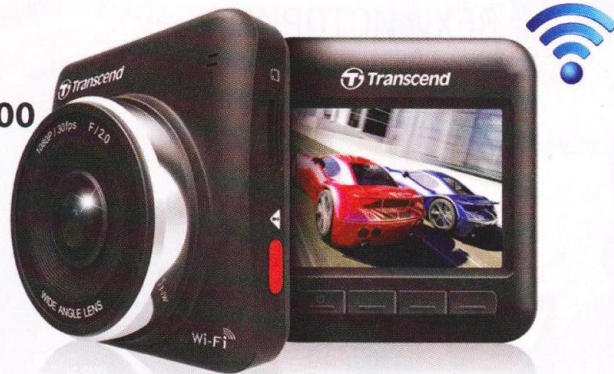
Гонки и рекорды

Рост интереса к марке среди гощиков и энтузиастов автоспорта начался в 50-х и достиг своего пика в 60-е годы прошлого века. Карло Абарт умело развивал миф о



Автомобильный видеореги­стратор Transcend DrivePro 200 TS16GDP200

10
ШТ.



- Запись видео в формате 1080P Full HD
- 7 стеклянных линз для максимального уровня четкости изображения
- Широкий угол обзора: 160°
- G-сенсор для экстренной записи
- Встроенный модуль Wi-Fi и эксклюзивное приложение DrivePro
- Комплектуется картой памяти microSD class 10 16 ГБ

Transcend
good memories start here

ПОДПИШИСЬ НА ЖУРНАЛ «АВТОМИР» НА 6 МЕСЯЦЕВ И ПОЛУЧИ ПОДАРОК!*

Экономия 10%**

Суперцена на 6 месяцев 132,51 грн.

Подписной индекс – 08189

**АВТО
МИР**

для участия в подписной акции необходимо:

1. Оформить ПОДПИСКУ НА ЖУРНАЛ «АВТОМИР» в ближайшем отделении Укрпочты.
 2. Выслать скан-квитанции об оплате на электронный ящик avtomir@burda.ua с темой письма «Подписка на второе полугодие 2014 года». Обязательно укажите Ф.И.О., домашний адрес, e-mail и контактный телефон. Акция действительна только для подписчиков, которые оформили подписку на журнал «Автомир» с 15 апреля до 15 июня 2014 года. Имена победителей подписной акции будут опубликованы в «Автомир» № 27, который выйдет 1 июля 2014 года.
- Срок действия подписной акции 16.04.2014 – 15.06.2014 года.

* один из 10 автомобильных видеореги­страторов Transcend DrivePro 200

от рекомендуемой розничной цены журнала

** Розыгрыш призов будет проводиться 17 июня 2014 года путем генерации случайных чисел с помощью программы на random.org

Акция (далее конкурс) действует на территории Украины. Приняв участие в конкурсе, Участник подтверждает, что он ознакомлен с условиями конкурса и согласен с ними полностью. Также он дает свое согласие на получение новостей или любых информационных уведомлений от Организаторов, а также соглашается с тем, что предоставленная им в рамках конкурса информация, в том числе персональные данные, будет обработана уполномоченными лицами с помощью автоматизированных средств обработки данных. Такое согласие Участника дает право проводить обработку, сбор, хранение и использование его данных в рамках проведения конкурса, а также с маркетинговой целью. Организаторы имеют право в одностороннем порядке заменить подарки на равноценные или большей стоимости в случае непредвиденных обстоятельств. Принимая участие в конкурсе, каждый Участник Конкурса тем самым подтверждает свое согласие на бесплатное использование полученных от него рассказа и фотографии Организаторами Конкурса методами, не противоречащими действующему законодательству Украины, в том числе публикацию присланных фотографий и рассказов в средствах массовой информации, каких-либо печатных материалах, размещение их в Интернете, без ограничения по территории и срокам такого использования.





Гоночные Abarth 1000 на трассе в Монце (1966 г.). Именно на таком автомобиле Джанкарло Багетти (единственный гонщик «Формулы-1», победивший в своем дебютном заезде) участвовал в безостановочном мировом рекорде и проехал 13 441,5 км за 72 часа

своей марке. Это время сопровождалось установлением рекордов, триумфальными победами в гонках и огромным зарядом позитива, который вызывали в людях спортивные автомобили. В 1955 году Абарт представил модель Abarth 750 GT, созданную на базе Fiat 600. А годом спустя увидел свет Fiat Abarth 750 с кузовом ателье Bertone — экстраординарный автомобиль, который установил несколько рекордов скорости и одержал немало побед в гонках на выносливость. Так, 18 июня 1956 года на трассе в Монце он побил рекорд в 24-часовой гонке, преодолев 3743 км со средней скоростью 155 км/ч. В период с 27 по 29 июня того же года на этом автомобиле были установлены рекорды скорости на дистанциях 5 и 10 тыс. км, 5 тыс. миль, а также временные рекорды за 48 и 72 часа. Успехи не оказались незамеченными. Влиятельный немецкий журнал Auto Motor und Sport посвятил модели Abarth 750 главную статью номера. Новинками от Абарта заинтересо-

валось известное миланское кузовное ателье Zagato, которое построило в 1956 году собственные версии Fiat Abarth 750 Zagato и Fiat Abarth 750 GT Zagato. В мае 1957 года на

Чтобы поместиться в кокпите гоночного болида, 57-летний Карло Абарт похудел на 30 кг

старт знаменитой итальянской гонки Mille Miglia в классе машин объемом 750 см³ выехали 20 «Скорпионов» и 16 из них успешно добрались до финиша. Слава Abarth 750 достигла даже Соединенных Штатов: сын американского президента Франклин Делано Рузвельт-младший отправился в Италию, чтобы подписать эксклюзивное дистрибьюторское соглашение с Карло Абартом на поставку этих машин за океан.

В 1958 году Абарт создал на базе Fiat 500 настоящий шедевр, полностью преобразив маленький автомо-

биль и раскрыв весь его потенциал. В том же году укрепились связи между Абартом и FIAT. В частности, в компании взяли на себя обязательство награждать Карло денежными призами

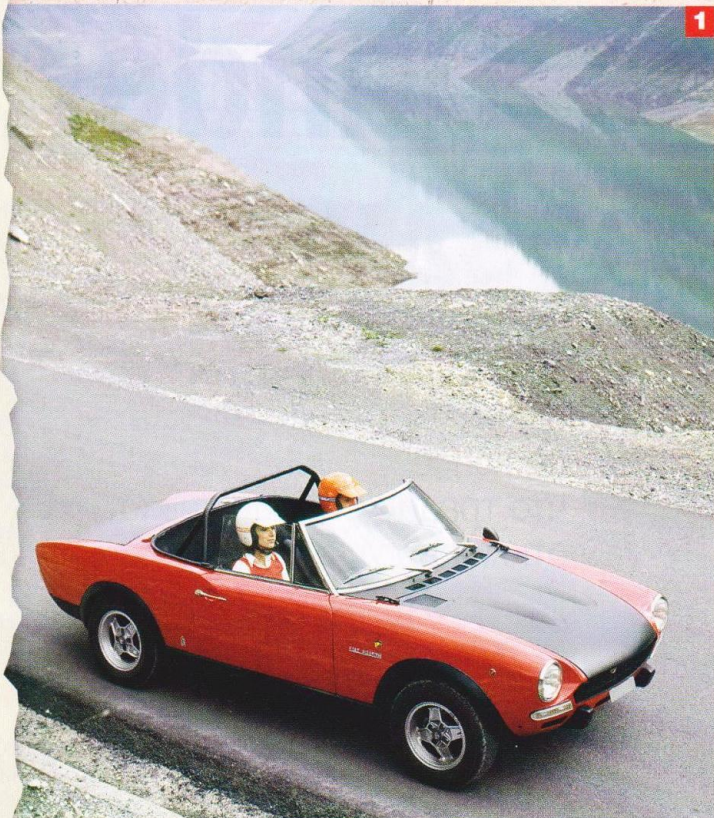
за каждый рекорд и каждую победу в гонках. Результат не заставил себя ждать: автомобили Abarth установили 10 мировых и 133 международных рекордов, а также одержали более 10 тысяч побед на гоночных трассах.

Победный дух «Скорпиона»

Шестидесятые годы стали для компании «золотой эрой». Имя Abarth стало синонимом скорости, смелости, высоких технических характеристик и тюнинга. И легенда о «Скорпионе»

продолжала расти и шириться, приобретая самые причудливые формы: в итальянских кафе посетители заказывали не эспрессо, а «кофе Abarth». С каждым годом расширялся список моделей, вписавших имя Abarth в мировую историю автоспорта. В их числе появившиеся в 1961 году Abarth 850 TC, Porsche 356 Carrera GTL Abarth и купе Fiat 1000 GT Paperino, Fiat Abarth 2400 Allemano (1963) и Abarth Simca 1300 GT (1964), Abarth 695 SS Assetto Corsa (1966), седан Fiat Abarth 1000 (1969).

В 1965 году Карло Абарт решил пополнить личную коллекцию рекордов. 20 октября на трассе в Монце он установил несколько рекордов скорости на дистанции в четверть мили (402,25 м) и 500 м за рулем 105-сильного Fiat Abarth 1000 Monoposto Record, а уже на следующий день повторил эти рекорды на одноместном гоночном болиде в классе машин мощностью 200 л.с. Об одержимости Абарта скоростью свидетельствует тот факт, что в 57-летнем возрасте он похудел на 30 кг, чтобы поме-



1 2



1. Гонимый 124 Abarth Rally с двухместным кузовом спайдер. Под капотом — 16-клапанная 128-сильная «четверка» объемом 1,8 л

2. Тот же 124 Abarth, но в более элегантно исполнении, — желанный экземпляр для коллекционеров по обе стороны Атлантики

3. Одноместный гоночный болид Fiat Abarth 500 Record Car с кузовом ателье Pininfarina. За рулем — Марио Полтроньери (1958 г.)

4. Fiat 131 Abarth Rally трижды приносил марке чемпионский титул — в 1977, 1978 и 1980 годах

5. Реклама фирменных глушителей и тюнинг-комплектов Abarth (1955 г.)



ститься в кокпите рекордного гоночного болида.

В 1971 году компания Abarth приобрел FIAT, а последним автомобилем, в создании которого принимал активное участие Карло Абарт, стал Autobianchi A112 Abarth. За рулем этой машины выросло целое поколение раллийных гонщиков.

После альянса с FIAT история «Скорпиона» не закончилась. В рамках концерна Abarth получил статус спортивного подразделения. 80-е годы стали триумфальными для таких моделей, как Lancia Rally 037, Lancia Delta S4 Coupe Gr.B, Fiat 131 Abarth и Fiat Ritmo Abarth. Все они были созданы специалистами Abarth. Под патронатом FIAT Карло Абарт проработал несколько лет, а затем ушел на покой. Он ушел из жизни 24 октября 1979 года.

В 2007 году руководитель FIAT Серджио Маркионне сообщил миру радостную весть — компания возрождает бренд Abarth, а его первым детищем стали Abarth Grande Punto (2007) и Abarth 500 (2008). Но это уже совсем другая история.



5

FIAT 600

Si merita una marmitta

ABARTH

LA MARMITTA CAMPIONE DEL MONDO

| | |
|-------------------|-----------|
| FIAT 600 | L. 5.950 |
| TIPO SPORT | L. 12.600 |
| TIPO COMPETIZIONE | L. 18.500 |

ABARTH, C. TORINO - APPLICAZIONI SPECIALI PER AUTO

Mitsubishi Outlander: покупка без раздумий



Очень удобный салон — сменив машину, совершенно не ощущаешь никакого дискомфорта

Третий автомобиль в рамках одного и того же бренда — это не консерватизм. Это значит, что традиции марки находят отклик в душе владельца

Так получилось, что я привыкла к крупногабаритным автомобилям во время своей работы в миссии ООН — все служебные машины там были класса SUV. И по сей день они дают мне ощущение уверенности и защищенности на дороге — особенно в наших городах, где с «маленькими» просто не считаются. Когда-то давно у меня была модель Mitsubishi. Единственное, над чем я раздумывала, был выбор комплектации. Я предпочитаю кожаные сиденья, опыт пока-

вым кроссовером Mitsubishi — это был Outlander XL — я по-няла: вот он, мой формат.

По накатанной

Выбор нынешнего Outlander произошел как бы сам собой: моей предыдущей машине стукнуло 7 лет, и заменяла ее ее планово. На мой взгляд, на тот момент Outlander был самой интересной моделью Mitsubishi. Единственное, над чем я раздумывала, был выбор комплектации. Я предпочитаю кожаные сиденья, опыт пока-



▲ Мой выбор пал на топовую комплектацию по ряду причин. В итоге все преимущества оказались в одном пакете

▼ К читаемости приборов претензий нет — стекло приборной панели не бликует даже в очень яркую солнечную погоду



Mitsubishi Outlander, 2,4 л, 167 л.с.

Владелец Елена Титарчук,
полковник МВД в отставке, водительский стаж — 20 лет





Красивый дизайн, надежная репутация, экономичный двигатель, удобное водительское место и понятное управление



Хотелось бы иметь под рукой больше мест для хранения мелочей, например ящичек-нишу на передней панели

Примерная стоимость: 320 000 грн.
Год выпуска: 2013
Пробег: 7000 км
Двигатель: 2,4 л (167 л.с.)



зывает, что они очень практичные, а кожаный салон был доступен только в топовой версии. Вот таким образом у меня и оказался автомобиль с 2,4-литровым мотором — почти случайно.

Тратить не надо

Цены на бензин заставляют задуматься о расходах на заправку, так что рекомендованное использование 92-го

бензина меня очень порадовало. А потом я открыла для себя все прелести езды с круиз-контролем, и началась гонка за рекордами экономичности. В среднем по городу я трачу около 8,3 л/100 км, но получалось и снизить этот показатель. Вообще у меня очень спокойный стиль вождения — наверное, это тоже сказывается.

Полный привод и высокий клиренс могут показаться излишними в городе, но это еще смотря в каком городе. Вот недавно пошел дождь, а я оказалась в этот момент на

бой бордюров запросто. Зимой в этом году не было запоминающихся снегопадов, но при необходимости я выезжала из любой заснеженной парковки или обледенелого выезда со двора без всяких проблем. Спасает все та же «волшебная кнопка» полного привода. Меня устраивает, как электроника разбирается с задачей крутящего момента по осям и колесам. Она делает самое главное — снимает с меня необходимость задумываться о дороге.

Признаюсь честно, найти недостатки в машине сложно, поскольку в этой комплектации есть все приятные функции, и при этом ничего лишнего. Пожалуй, не хватает только каких-то привычных мне из прошлой модели мелочей в обустройстве салона: ниш, ящичков... И вот еще

ручным режимом с подрулевыми лепестками я никак не наловчусь пользоваться: мне неудобно, и 6-ступенчатый автомат меня полностью устраивает. Поэтому перехитрить его я не пытаюсь, пусть сам думает.

Большие планы

Пока Outlander у меня «обитает» еще сравнительно недолго, но с моим стилем жизни, я думаю, нас ждет много

интересного. С предыдущим автомобилем мы постоянно куда-то ездили всей семьей — и по Украине, и за границу. Я очень люблю автомобильные путешествия, так что и эту машину выбирала с прицелом на будущие планы: с багажником, удобными пассажирскими сиденьями, хорошей обзорностью. Автомобиль должен приносить радость каждый день — у Outlander это получается. ■

Outlander можно научить ездить экономно — рекорд в городе 7,9 л/100 км

каком-то из столичных склонов, мощенных брусчаткой... И не беда. Включила кнопкой второй мост и поехала. Нужно запарковаться — на лю-

богоприятном месте. И вот еще



Поделитесь опытом эксплуатации своего автомобиля на страницах журнала «АвтоМир»

Отправьте заявку с кратким описанием автомобиля и контактным телефоном на электронный адрес avtomir@burda.ua, указав в теме письма «Личный опыт», и с вами свяжется наш редактор. Обязательные требования к претендентам: владение транспортным средством не менее полугода, отсутствие дефектов на кузове автомобиля, возраст машины — не старше шести лет, местонахождение — Киев или область.



▲ Пол в багажнике можно прикрыть дополнительным резиновым ковриком, но это уже за отдельную доплату



Пассажиры не жалуются, а если ехать сзади вдвоем, то вообще очень просторно

2005 г.



1

В задней зависимой подвеске Hover — мост с тягой Панара, который обычно не требует внимания до 120 000 км пробега. Однако раньше этого срока могут выйти из строя подшипники ступиц (по 1100 грн.) и амортизаторы (по 900 грн.)

2

Кузов слабо защищен от коррозии. Из-за хлипкого лакокрасочного покрытия быстро образуются сколы, которые потом ржавеют. Есть проблемы и с электрикой: часто перегорают лампочки ближнего света и подсветки салона, разряжается аккумулятор, от небрежной сборки замыкает проводку

(С 2005 года выпуска)

Great Wall Hover

На украинском рынке этот китайский внедорожник пользуется неплохим спросом благодаря демократичной стоимости, причем от остальных соотечественников он отличается неплохим качеством изготовления. А как обстоят дела с надежностью?

Не секрет, что почти все китайские автомобили копируют популярные модели ведущих мировых производителей. У Great Wall Hover тоже есть клон — внедорожник Isuzu Axiom, который до 2004 года выпускался на совместном предприятии Subaru-Isuzu в американском штате Индиана и потому мало известен в Европе. Автомобиль даже в китайской интерпретации смотрится достаточно свежо и оригинально — специали-

сты из Поднебесной его немало подретушировали, изменив форму передней части кузова. Заодно упростили и полноприводную трансмис-

сию — на рамном Hover педаль были машины только с редние колеса подключаются только на бездорожье. Про-

тотип Isuzu Axiom мог похвастать более сложной схемой, с вискомэфтой в межосевом дифференциале. К тому же кроме полноприводных вер-

было приобрести в моноприводном исполнении, но после 2013 года Great Wall Hover в Украине стали продавать только с трансмиссией 4x4.

ных автолюбителей было немало. Серьезный «проходимец» рамной конструкции с понижающей передачей в раздаточной коробке сто-

Покупка подержанного Hover в чем-то даже выгодна — большинство его недостатков уже устранено, а дефектные детали заменены на новые от известного производителя

Причем желающих купить этот китайский внедорожник среди отечествен-

ных автолюбителей было немало. Серьезный «проходимец» рамной конструкции с понижающей передачей в раздаточной коробке сто-

5 Двигатель 2,4 л считается самым бесппроблемным элементом этого внедорожника. Он рассчитан на 92-й бензин, но требователен к его качеству. Откровенно слабых мест у него практически нет. Дизель 2,8 л также надежен, но его мощности не хватает для тяжелого автомобиля

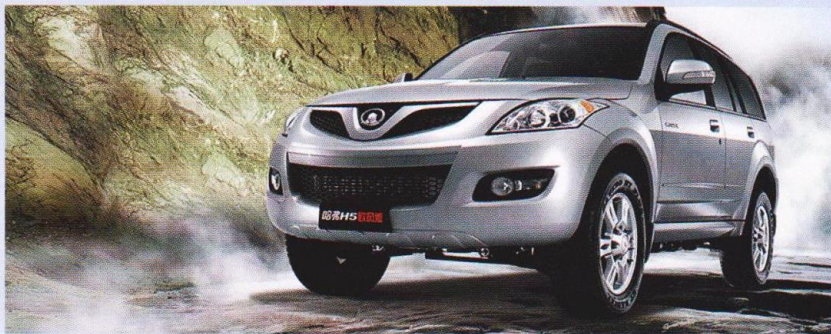
4 Трансмиссия. В механической коробке довольно быстро изнашивается кулиса рычага переключения передач. Ремонт стоит от 800 грн. Недолговечен подвесной подшипник (600 грн.). Масло в мостах, редукторе и раздатке меняется через 60 000 км

4

3

3 Передняя подвеска независимая, на продольных торсионах. Непредсказуемо (могут через 10 000 км, а могут и через 80 000 км) выходят из строя ступичные подшипники (по 1100 грн.). Амортизаторы (по 1200 грн.) держатся до 60 000 км. В рулевом управлении приходится часто менять наконечники тяг (по 500 грн.)

Близкие родственники



Появившийся после рестайлинга в 2010 году Haval H5 отличался «зализанным» дизайном передней части кузова в стиле а-ля Mazda и более стильным интерьером. В нашу страну этот автомобиль начал завозиться лишь после длительной паузы, связанной со сменой официального дистрибьютера марки Great Wall.

Найліпші термальні басейни в Польщі



Завдяки своєму оздоровчому впливу термальні води набули справжньої армії прихильників. Найбільша кількість центрів, що використовують цілющі дари земних надр, чекає на гостей в Татрах. Внутрішні та зовнішні басейни тут заповнені водою з температурою від 20°C до 38°C. Найбільший і найвідоміший в Польщі комплекс термальних басейнів знаходиться у Буковині Татшанській. Його головна перевага – місце розташування: це 4 гектари у підніжжя Татр, де є 20 зовнішніх і внутрішніх басейнів різної глибини та температури води. Сауни, джакузі, гірки та кабінети SPA & Wellness створюють незвичну та неповторну оазу для відпочинку. Джерельна вода, що містить мінеральні складники, не тільки дозволяє відновити організм, але також лікує різні хвороби та оживляє красу.

У Центральній Польщі найбільшим об'єктом такого типу є «Терми Унеюв» (Лодзинське воєводство). Термально-басейний комплекс, розташований неподалік замку XIV сторіччя, пропонує гарячі ванни в лікувальних соляних термальних розчинах. Додаткової привабливості термам надають історичні пам'ятники, які можна відвідати після процедур у басейнах. До найзначніших належать Млинська садиба, садиба в місцевості Нагурки і два вітряних млини у Хожепіні та Збильчицях.

У Познані, одному з найбільших міст Польщі, знаходяться Мальтаньські терми, де в оточенні натуральної тропічної зелені можна активно займатися спортом або досягти повного релаксу. На більш ніж 3 000 м² розташований справжній рай для найменших любителів водних атракціонів, подібний до Карибських островів. На дорослих гостей тут чекає цілий світ саун, які своїм оформленням нагадують старовинні лазні.

Польські термальні комплекси зможуть задовольнити очікування навіть найвибагливіших туристів.



2005 г.

Интерьером Hover очень сильно смахивает на своего японского клона — внедорожник Isuzu Axiom



2010 г.

После модернизации повысилось качество материалов, изменилось оформление центральной консоли и панели приборов



На дорестайлинговых машинах для включения пониженного ряда передач использовался более короткий рычаг

времени были определены проблемы с надежностью, но это мало кого останавливало.

Игра в лотерею

В пользу выбора Great Wall Hover говорило еще одно обстоятельство: несмотря на то что автомобили из Поднебесной в целом часто ломаются, многие владельцы «Ховеров» на надежность не жалуются. Вопрос только в том, достанется ли вам удачный экземпляр. А это лотерея, причем добровольная. Играть или не играть — выбор за вами. Шанс есть!

На Hover изначально устанавливали бензиновый мотор объемом 2,4 л (130 л.с.), изготовленный по лицен-

зии Mitsubishi. Потом появились 2,8-литровый турбодизель (95 л.с.), выпускавшийся по лицензии Isuzu. С обоими двигателями сочеталась только 5-ступенчатая механическая коробка передач.

Great Wall Hover — это рамный внедорожник с понижающей передачей, раздаточной коробкой, жестко подключаемым передним мостом, современной внешностью и большим салоном. С 2007 по 2008 год его собирали на заводе в Кременчуге, а с конца 2013 года была налажена крупноузловая сборка в Черкассах. Сначала продавался единственный Hover, а с 2010 года в процессе модернизации модель разделили, и в продаже появи-

лись сразу две версии автомобиля: Haval H3 и Haval H5, отличающиеся дизайном передней части кузова и интерьеров, а также линейкой моторов.

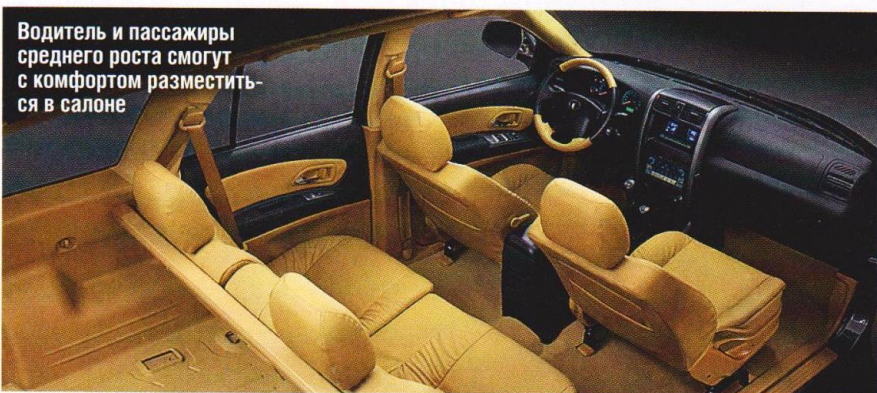
Все включено?

Еще один козырь китайских автомобилей — приличное оснащение. Так, например, базовая версия Hover включает гидроусилитель руля, ABS с электронной системой распределения тормозных усилий EBD, климат-контроль, электропривод стекол и зеркал, а также CD-чейнджер на шесть дисков. Люксовая комплектация отличается от начальной электрорегулировками водительского кресла, люком с

История модели



Так теперь выглядит недавно обновленный Great Wall Haval H3 New. Принципиальная конструкция внедорожника осталась прежней. Двигателей два, оба бензиновые: атмосферный объемом 2,0 л (116 л.с.) и с турбонаддувом мощностью 177 л.с.



Водитель и пассажиры среднего роста смогут с комфортом разместиться в салоне

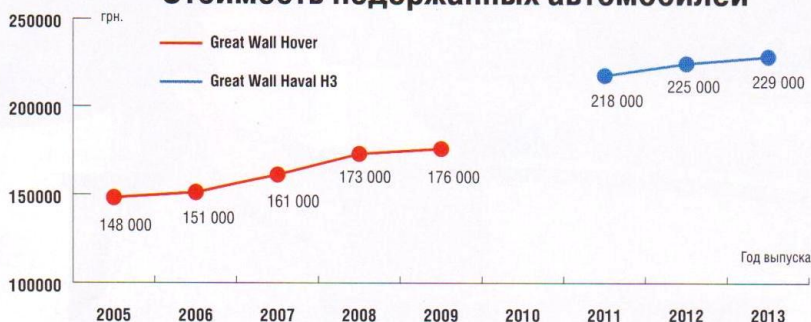
Плюсы и минусы Great Wall Hover

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> + Современная внешность + Хороший внедорожный потенциал + Богатое оснащение | <ul style="list-style-type: none"> - Нестабильное качество - Некоторые запчасти можно купить только на заказ - Слабые двигатели |
|--|---|

Технические данные

| Технические данные | Годы выпуска | |
|--|---------------------|-----------------|
| | 2005-2010 | 2006-2010 |
| Тип кузова | 5-дверный универсал | |
| Длина/ширина/высота, мм | 4650/1810/1745 | |
| База, мм | 2700 | |
| Тип привода | Полный | |
| Объем багажника, л | 810-2074 | |
| Объем топливного бака, л | 74 | |
| Снаряженная/полная масса, кг | 1805/2280 | 1275/1315 |
| Трансмиссия | 5-ст. мех. | |
| Тип двигателя | Бензиновый, R4 | Турбодизель, R4 |
| Рабочий объем, см ³ | 2351 | 2771 |
| Макс. мощность, л.с. при об/мин | 130 при 5250 | 95 при 3600 |
| Макс. крут. момент, Нм при об/мин | 195 при 2500 | 225 при 2600 |
| Макс. скорость, км/ч | 160 | 140 |
| Время разгона 0-100 км/ч, с | 11,9 | н.д. |
| Расход топлива, л/100 км, трасса/город | 8,2/10,7 | 7,5/10,9 |

Стоимость подержанных автомобилей



Если разложить задние сиденья, их спинки образуют ровный с линией багажника пол

электроприводом и спойлером на задней двери, причем Navai H3 и H5 укомплектованы практически одинаково.

Игра без правил

Бензиновый мотор ведет свою родословную еще со

В группе риска также датчик массового расхода воздуха. Если мотор дергается на холостых и даже глохнет, а также потребляет слишком много топлива, придется готовить 1200 грн. на новую деталь. Необходимо внимательно сле-

рadiator (от 2200 грн.), который больше трех-четырех лет не выдерживает. Дизельный мотор надежен, если работает на хорошей солярке. Обычно приходится тратить на свечи накаливания (от 300 грн.) и форсунки впрыска.

В трансмиссии теоретически может сломаться все — от подвесного подшипника (600 грн.) и крестовины кардана до раздатки (11 000 грн.), моста и переднего редуктора. Но она может и вообще не потребовать внимания — как повезет.

С подвеской история аналогичная. Манера езды и условия эксплуатации не влияют на долговечность деталей. Утешает лишь то, что стоимость запчастей невысока.

Для подержанного Hover лучше использовать неоригинальные запчасти

старых моделей Mitsubishi, но он чрезвычайно требователен к качеству топлива. Поэтому каждые 30 000 км желательно промывать форсунки впрыска и дроссельную заслонку (от 480 грн.).

дуть за работой двигателя. Перебои в зажигании могут вывести из строя не только свечи, катушки зажигания и высоковольтные провода, но и нейтрализатор (от 5000 грн.). ПерIODически придется менять

| Наиболее популярные двигатели Great Wall Hover | % | Средний расход, л/100 км |
|--|-----|--------------------------|
| | | АИ-95/диз. |
| 2.0 (122 л.с.) | 100 | 13 |

| Интервал пробега, км | Количество визитов на СТО |
|----------------------|---------------------------|
| 0–20 000 | 3,5 |
| 20 000–40 000 | 3,1 |
| 40 000–60 000 | 1,5 |
| 60 000–80 000 | 5 |
| 80 000–100 000 | н.д. |
| 100 000–120 000 | 5 |
| 120 000–140 000 | 2 |

Средние затраты на ремонт и обслуживание Great Wall Hover 2005–2014 г. — 0,87 грн./1 км

DriverNotes.net
какой расход топлива у твоего авто?

1 Кузов. После рестайлинга появились новые бамперы, решетка радиатора, тонированные отражатели фар. Корпуса зеркал окрашены в цвет кузова и снабжены поворотниками. Избыток хрома убрали и с задней двери

2010 г.



2 Двигатель. На автомобилях, официально реализуемых в Украине, устанавливается только один силовой агрегат — бензиновая «четверка» объемом 2,0 л мощностью 116 л.с.

Доступный сервис после гарантии

С начала апреля и до конца декабря текущего года корпорация «УкрАВТО» предлагает владельцам автомобилей, у которых закончилась гарантия, воспользоваться специальными условиями и получить скидку до 20% на запасные части, а также 15% на услуги по ремонту и обслуживанию автомобиля.

Программа лояльности действует во всей сети сервисных станций корпорации и распространяется на автомобили брендов Chery, KIA, ZAZ, TATA, выпущенные до 2011 года либо с пробегом более 100 000 километров, и автомобили марки VAZ, выпущенные до 2013 года либо имеющие пробег более 50 000 километров.



Довольны ли вы сервисом?

В отделе сервиса компании «Хонда Украина» было принято решение перейти с телефонного опроса клиентов к интернет-исследованиям. Начиная с апреля текущего года каждый желающий может принять участие в опросе или оставить свой отзыв о качестве сервиса на официальном сайте компании. Все, что для этого нужно, — зайти в раздел «Сервис и запчасти» на сайте www.honda.ua и выбрать пункт «Довольны ли вы сервисом Honda?». Импортёр Honda рассчитывает, что подобные нововведения помогут повысить уровень обслуживания и улучшить качество услуг.



«Лишнее» масло

С одной стороны, хочется экономить на обслуживании, с другой — для поддержания «своей любимой» в хорошем состоянии денег не жалко. Как бы то ни было, главное — не тратить деньги впустую. Увы, такое тоже случается

Многих автолюбителей, как только они заходят в автомагазин, мучает один и тот же вопрос: а надо ли вообще ездить в сервис, если все можно починить самостоятельно? В красивых флакончиках продаются средства для увеличения компрессии, снижения дымности двигателя, ремонта радиатора и выпускной системы, очистки системы питания. Такая же ситуация и с расходными материалами: все производители масел и жидкостей уверяют, что именно их продукт имеет стабильные характеристики и прекрасные показатели. Отдельно пропагандируют препараты для обслуживания: к примеру, «пятиминутные» добавки для промывки системы смазки мотора или просто промывочное масло. Поневоле ловишь себя на мысли: если такие товары предлагают, значит, они действительно необходимы?

Что скажут профессионалы?

По поводу промывок мы не стали строить теоретических гипотез и решили

проконсультироваться у практиков — у тех, кто занимается ремонтом двигателей. Их вердикт лишь под-

твердил нашу точку зрения: если в мотор заливают качественное масло и вовремя его меняют, дополнительные процедуры проводить не надо. Современные масла имеют хорошую мою-

щую способность, так что прекрасно очищают детали двигателя и обеспечивают их чистоту в ходе эксплуата-

ции. Однако бесполезными промывочные масла тоже не назовешь. В ряде случаев использование вполне оправданно: к примеру, если вы приобрели автомобиль, в двигатель которого залито неизвестно что. Или другой сценарий: непонятно, когда в последний раз менялось масло, и есть опасения,

Если использовать качественное масло и вовремя его менять, никаких промывок не потребуется

что ТО не выполняли очень давно. Полезной будет промывка при смене типа моторного масла (с минерального на синтетическое).

Безопасный вариант

Кстати, если есть подозрение на запущенное состояние деталей двигателя, можно прибегнуть к «мягкой» промывке — установить новый фильтр, залить обычное масло, которое вы планируете использовать в дальнейшем, но сократить интервал его замены в два раза. Таким образом, вы гарантированно не нанесете вреда силовому агрегату и максимально эффективно используете моющие присадки, содержащиеся в любом масле.



▲ В деле поддержания чистоты двигателя гораздо большую пользу, чем промывка, принесут качественные топливо, масло и масляный фильтр

Чистая синтетика

Компания Motul представила новое синтетическое масло, предназначенное для современных моделей двигателей Daimler Group семейства BlueTEC.

Моторное масло MOTUL Specific 229.52 на полностью синтетической основе обладает высокой стойкостью к окислению, что позволяет удлинить межсервисные интервалы.

Небольшой показатель сульфатной зольности позволяет системе доочистки выхлопных газов с технологией BlueTEC работать надлежащим образом на протяжении всего пе-



риода использования масла. При этом каталитический нейтрализатор, сажевый фильтр, инжектор раствора мочевины и каталитический конвертер SCR работают в оптимальном режиме. Вдобавок малая испаряемость MOTUL Specific 229.52 5W30 значительно уменьшает его расход «на угар».

Моторное масло доступно в канистрах объемом 1, 4, 12, 20, 60 и 208 литров и соответствует требованиям стандартов API SN/CF и ACEA C3, а также стандарту MB 229.52 (совместимость с предыдущими стандартами MB 229.51 и 220.31).

Кожаная обивка станет как новая

Если у вас автомобиль с кожаным салоном, к вопросу ухода за ним необходимо отнестись более чем внимательно — потребуются специальные составы, например автокосметика Sonax для бережной очистки и защиты кожаной обивки. К таким продуктам относится, в частности, оригинальный лосьон Sonax по уходу за кожей (фото 1).

Он проникает глубоко в структуру у



материала, качественно очищает его даже от стойких загрязнений и придает свежий запах.

После высыхания препарата на поверхности обивки формируется тончайший водо- и грязеотталкивающий слой. Отметим, что лосьон для ухода за кожей Sonax обладает прекрасными чистящими свойствами, восстанавливает первоначальный цвет кожи, улучшает ее эластичность и препятствует образованию микротрещин.

Для нанесения лосьона рекомендуется использовать специальный фирменный аппликатор-подушечку Sonax из микрофибры (фото 2). Благодаря структуре ткани этот оригинальный аксессуар равномерно распределяет лосьон по кожаной обивке, не оставляя на ней потеков и ворсинок.

У вас получится!

Чтобы освежить потускневшее за зиму лакокрасочное покрытие, совсем не обязательно обращаться в сервисный центр. Качественно отполировать кузов можно и своими руками

Наборы автокосметики, предназначенной для самостоятельного ухода за машиной, сегодня выпускают практически все автохимические фирмы. Среди продуктов этого класса, поступивших на рынок Украины в последнее время, наше внимание привлек новый комплекс препаратов от компании Liqui Moly.

Все продукты изготовлены с применением инновационных технологий по оригинальным рецептурам, поэтому имеют увеличенный срок действия и обладают улучшенными защитными свойствами. В большей степени они ориентированы на лю-

дей, которые хотят достичь профессионального результата без затрат, связанных с услугами дорогих сервис-центров.

Комплекс кузовных средств Liqui Moly в первую очередь включает очищающие полироли, рассчитанные на различные виды кузовных покрытий. Основное назначение этих средств — удаление потускневшего и окислившегося слоя краски.

Далее в зависимости от типа покрытия применяют восстанавливающие полироли (фото 1–3). Так, например, для относительно новых машин рекомендован состав New Car Politur, а для кузовов, крашенных в металл, — полироль Metallic Politur. В ассортименте есть и универсальные продукты, например Lack-Glanz-Creme (фото 4), который создан для обработки кузовов с любым типом лакокрасочного покрытия.

Фото: фирмы-производители



Экстрим с японским акцентом

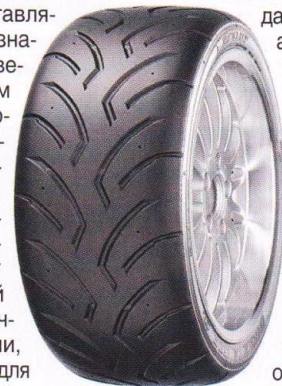
Японский производитель автомобильных шин Sumitomo Rubber Industries анонсировал новое поколение специально разработанных для любителей кольцевых гонок шин — Dunlop Direzza 03G.

Новинка представляет собой хорошо знакомую резину с увеличенным пятном контакта, разработанную для соревнований по фигурному вождению и кольцевых гонок. Производитель предлагает несколько версий покрышек с различными компаундами, предназначенными для

различных дорожных условий и температурных режимов.

Версия покрышки с компаундом M4 может быть особенно интересна для украинских любителей экстремального вождения, так как создана для джимханы — вида автоспорта, стремительно набирающего популярность в Украине. Новая резиновая смесь обеспечивает хорошее сцепление в начале заезда, позволяет значительно быстрее достигать максимальной скорости и прекрасно проходить повороты.

Новинка выпускается в восьми типоразмерах от 195/55 R15 до 255/50 R18.



Пружины не боятся коррозии

Производственное подразделение KYB Euro, выпускающее автокомпоненты, открыло в Хруди-ме (Чехия) еще один завод по производству фирменных пружин K-Flex, которые будут поставляться в европейские, в том числе и украинские, дилерские центры компании. При изготовлении этих элементов подвески используют самые современные технологии, например дробеструйную обработку металла, что значительно увеличивает прочностные показатели пружин. А перед порошковой окраской на них наносят специальное покрытие, которое на поверхности вито-

го прутка создает тонкую фосфатную пленку, надежно защищающую пружины от коррозии.





Предлагаем переименовать

Вопреки опасениям, вселенным прошлогодним мартом, нынешнее начало весны прошло без сильных снегопадов и вообще каких-либо погодных катаклизмов. И тем не менее мы с переобувкой редакционной Mazda3 не спешили — лучше немного поехать по теплому асфальту на зимних шинах, чем плавать по мартовскому снегу на сликах. С другой стороны, поздняя смена резины позволила нам протестировать шины Goodyear Ultra Grip Ice + в самых разных условиях и в конце концов подвергнуть сомнению наиболее часто озвучиваемую претензию к данным шинам — обвинение в излишней мягкости при плюсовых температурах. +15 для зимней резины — совсем уж нестандартные условия, но и при такой температуре шины ведут себя вполне адекватно: на крутых виражах боковина не подламывается, пойманные пару раз ямы с острыми кромками ни к каким печальным последствиям не привели. Конечно, все зависит от скорости и манеры вождения, но вряд ли даже начинающий водитель будет подвергать зимние шины более суровым испытаниям.

Что же касается «родных» для Ultra Grip Ice + условий — то есть поведения шин на снегу и на льду, то тут они достойны самых высоких оценок. Автомобиль уверенно прокладывает путь как сквозь свежеснеженный снег, так и через грязно-снежное месиво. Немногочисленные участки обледенелого асфальта также давались без особого труда, хотя нам кажется более уместным употребление в названии слова Snow, нежели Ice. Нет-нет, лед тоже в принципе не проблема, но на снегу Ultra Grip Ice + особенно хороши. Помимо безопасности и управляемости хочется отметить еще одно выдающееся качество Ultra Grip Ice +: они очень тихие, и по показателям шумности могут поспорить даже с летними шинами. Для тех, кто ценит тишину в салоне, этот фактор может оказаться решающим при выборе шин. У нас же следующей осенью мук выбора не будет: наши Goodyear Ultra Grip Ice + в тестовом режиме пробежали чуть более 12 тыс. км, из них тысячи три уже в практически летних условиях, и чувствуют себя прекрасно: явно хватят еще не на один сезон.

Скандинавские легенды

Понятие «скандинавские шины» прочно вошло в наш обиход. И несмотря на то, что шины этого типа есть у многих производителей (например, Continental, Dunlop, Bridgestone), как правило, при упоминании «скандинавских шин» мы вспоминаем о Nokian — ведь они не только разработаны для северных условий, но и производятся в Финляндии, а кому, как не финнам, знать все о езде по снегу?

Но насколько такие шины подходят для наших условий? Это главный вопрос, который мы ставили перед собой, устанавливая на служебный Citroën C-Elysee прошлой осенью резину Nokian Hakkapeliitta R2. Отчасти наши ожидания оправдались. Зима выдалась большей частью бесснежная, и тем не менее мы успели проверить шины в самых разных условиях. Вывод прост: на снегу и на льду Hakkapeliitta R2 ведет себя выше всяких похвал. Эти шины позволяют сохранить контроль над автомобилем в самых суровых зимних условиях: если вы не Кими Райкконен, то и на заснеженной дороге можно не отказываться от привычного стиля вождения, уровень сцепления с дорогой позволяет. В то же время на асфальте при относительно теплой погоде наш Citroën легко срывался в пробуксов-

ку на разгоне: приемистый дизельный мотор провоцирует резкие старты, а Hakkapeliitta R2 этого не любит — похоже, ей больше нравится стартовать на снегу, зацеп даже лучше. Но сразу надо оговориться: на торможении такого эффекта нет — мягкая резиновая смесь позволяет замедлиться довольно эффективно.

С Nokian Hakkapeliitta R2 мы расстались в середине апреля, то есть ей пришлось хорошо поработать и при достаточно высоких температурах. Ничего страшного не произошло: повышенного износа не наблюдается. А переход на летнюю резину лишь еще раз подчеркнул плюсы этих шин: они очень мяг-

кие, комфортные и при этом малопыльные. Можно ли рекомендовать Hakkapeliitta R2 на следующий зимний сезон? Однозначно да: они неплохо ведут себя на асфальте и отлично — на снегу и на льду. А что для нас важнее зимой? И будет ли следующая зима столь же лояльной?



Фото: фирмы-производители

На вопросы отвечает специальный корреспондент
журнала «АвтоМир» **Владимир ШЛЯХОВОЙ**



Свой вопрос вы можете прислать по адресу avtomir@burda.ua

Все же какой?

У нас с коллегами постоянно возникают дискуссии на автомобильные темы. Например, противотуманные фары — какого цвета они должны быть?

Дмитрий, по e-mail

Действительно, в Правилах дорожного движения об этом ничего не сказано. Ответ на этот вопрос содержится в ДСТУ 3649:2010 «Колесные транспортные средства. Требования безопасности технического состояния и методы контроля», а именно в п. 6.1.5, регламентирующем количество, цвет и наличие внешних световых приборов на колесных ТС.

Данным пунктом предусмотрено, что на автомобиле могут быть установлены две противотуманные фары белого или желтого цвета. А вот какой цвет предпочтительнее — не установлено, поскольку каждый из них имеет свои преимущества и недостатки. Споры о «лучшем» цвете среди водителей делятся уже давно — и безуспешно.

Можно по месту

Я купил во Львове машину, которую пригнали из Польши и поставили на учет. Сейчас я просто езжу с техпаспортом, не оформлял и доверенности. Теперь решил оформить машину на себя, но я живу в Донецке, и у меня нет желания гнать в такую даль. Подскажите, как быть?

Кирилл Березовский, Донецк
Для переоформления автомобиля с одного владельца на другого нет никакой необходимости гнать машину по месту регистрации — все можно сделать и по месту прописки покупателя, и по месту его проживания. Для переоформления понадобится либо владелец автомобиля, либо доверенность от его имени на продажу, нотариально оформленная на кого-то из ваших знакомых или родственников, которую можно выслать по почте (лучше заказным письмом). Отметим, на потенциального покупателя оформлять доверенность нельзя, так как законом возможность продажи автомобиля самому себе не предусмотрена.

Зачем инспектору номер?

Я стал виновником мелкого ДТП. Свою вину я признал, ущерб небольшой — страховая оплатит. Но инспектор ГАИ стал требовать ИНН и оставил для него место в протоколе, хотя там такого пункта нет. Подскажите, правомерно ли это? И если да, то для чего сотруднику ГАИ мой ИНН?

Сергей Тырский, Киев

Конечно же, подобное требование неправомерно, поскольку оно не предусмотрено ни одним нормативно-правовым актом. Для чего инспектор захотел узнать ваш налоговый номер, остается только догадываться. Впрочем, это несложно уточнить, написав в соответствующее Управление ГАИ жалобу с просьбой привлечь к ответственности инспектора ГАИ за неправомерные действия и сообщить, какую цель он преследовал, пытаясь выведать ваш налоговый номер.

А вообще от подобной нумерации, придуманной для тотального контроля за гражданами, можно и отказаться. Для этого нужно обратиться в налоговую инспекцию по месту прописки, где вам дадут заполнить бланк соответствующего заявления. При этом с собой необходимо иметь паспорт, оригинал свидетельства о рождении, оригинал справки о присвоении ИНН, а в случае, если менялась фамилия, — оригинал подтверждающего этого документа (свидетельство о браке и прочее).

А «шашечки» есть?

Я — таксист, высадив клиента в зоне действия знака 3.34, но тут же инспектор выписал мне штраф за нарушение правил остановки. А дома я нашел в ПДД, что в данном месте работникам такси все-таки разрешена посадка и высадка пассажиров. Можно ли обжаловать этот штраф?

Константин Мясников, Днепрпетровск

Действительно, согласно Правилам дорожного движения в зоне действия знака 3.34 «Остановка запрещена» запрещаются остановка и стоянка ТС, кроме такси, которое осуществляет посадку или высадку пассажиров (разгрузку или загрузку груза).

Таким образом, штраф на вас был наложен незаконно. Правда, не совсем ясно, имелись ли на вашей машине опознавательные знаки такси, обратили ли вы на это внимание сотрудника ГАИ и

указано ли это в протоколе. Если да, то обжаловать постановление о наложении штрафа будет достаточно просто, для чего можно обратиться как непосредственно в ГАИ по месту службы инспектора, выписавшего данное постановление, так и в суд. Если же «шашечек» на машине нет, а имеется лишь опознавательный фонарь на магнитолах, то без указания в протоколе, что вы управляли автомобилем-такси, доказать свою правоту вам будет сложно.

Не тот отсчет

Я написал жалобу в городское ГАИ с просьбой отменить наложенный на меня штраф. Мне пообещали ответ в месячный срок. А в постановлении указано, что я должен уплатить штраф в 15-дневный срок, иначе с меня взыщут в двойном размере. Не возникнет ли у меня проблем?

Максим Красноперцев, Верхнеднепровск

В соответствии с нормами Админкодекса постановление по делу об административном правонарушении может быть обжаловано в суде и у начальника должностного лица, составившего постановление. На это Кодексом отведено 10 дней со дня вынесения постановления. И на рассмотрение жалобы тоже отводится 10 дней.

Что же касается срока уплаты штрафа, то согласно ст. 307 Админкодекса штраф должен быть оплачен нарушителем не позже,

чем через пятнадцать дней со дня вручения ему постановления о наложении штрафа, а в случае обжалования или опротестования данного постановления — не позже, чем через пятнадцать дней со дня получения извещения об оставлении жалобы или протеста без удовлетворения. Так что, если соблюдать вышеупомянутые сроки, никаких проблем возникнуть не должно. Главное — всю переписку вести рекомендованными письмами, с уведомлением об их вручении.

Больше конкретики, господа!

Я поставил свой автомобиль на Т-образном перекрестке, так как больше не было где остановиться, при этом никому не создал неудобств. А при выходе из магазина меня уже ждал сотрудник ГАИ, который выписал протокол и постановление о наложении штрафа. Законно ли это?

Константин Миримский, Киевская обл.

Прежде всего, неясно, где именно был поставлен автомобиль — напротив бокового проезда или на нем, ближе 10 м от пересекаемой проезжей части. Неясно также, была ли на дороге сплошная разделительная линия или нет. Если такая

стоял напротив бокового проезда, то штраф наложен неправомерно. При условии, конечно, что автомобиль не был оставлен в зоне действия знака «Остановка запрещена».

Во всех остальных случаях, судя по всему, действительно имело место

нарушение правил остановки. А то, что «больше не было где остановиться», обстоятельством, смягча-

ющим ответственность, не является. Впрочем, по столь скудной информации сложно дать точный ответ.



Приглашаем к обсуждению
статьи на нашей страничке

www.facebook.com/avtomir.ua



Отправь SMS и выиграй 5x100 гривен!

| | | | | |
|-----------------|--------------------------|-------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Работница ОБИРа | Наёмный экипаж в Париже | Сто очков вперёд | Спелость фруктов | Кузов "Жигулей-классики" |
| | | | 4 | |
| | Посетители храма | Молдаванка в Одессе | Категория собак и лошадей | "Я играю!" в преферансе |
| 1 | Жгучая трава у забора | | | |
| | | Здание в колхозе | | |
| | "... в путь-дорогу!" | "Творчество" на жаргоне | Неридка спокойного моря | "Танкред", композитор |
| | Десяти на легиона | | | Буйвол не выше человека |
| | 3 | | | Направленный в лузу биток |
| | Заокеевский смерч | 8 | Аркан у ковбоев | |
| | | 2 | | Забитый в землю столб |
| | Объект горного покорения | Терцет музыкантов | | Герой с носом |
| | | 5 | Топкое дно озера | |
| | Шаблонная фраза | "Телевизор" на жаргоне | | Слепой скомоорох |

Ваш любимый СУДОКУ
ЖУРНАЛ-ПОПУТЧИК в дорогу

представляет

В ПРОДАЖЕ С 18 АПРЕЛЯ!

| | | | | |
|----------------------|--------------|---------------------------|-----------------|------------------|
| Пушной налог на Руси | Рулон бумаги | Парадный французский фрак | Оконечность рея | Поэтический гимн |
| | | | | 7 |
| | | | | Колёсный обруч |

Отправьте SMS по номеру 8555, чтобы выиграть!

Разгадав сканворд, сложите буквы из выделенных желтым клеточек. Отправьте ваш ответ SMS-сообщением на номер 8555. В SMS-сообщении наберите AVM18 или АВМ18 и ваш ответ (с пробелом). К примеру, если слово — «ФОРСУНКА», SMS должно выглядеть так: «AVM18 FORSUNKA» или «АВМ18 ФОРСУНКА». Ответы должны быть только в виде слова, ответы в виде цифр считаются неправильными. Ответы принимаются до 5 мая 2014 г. включительно. Фамилии победителей — в №21, 2014 г. **Стоимость отправки SMS-сообщения на номер 8555 — 2 грн.** (Тариф в гривнах с учетом НДС, дополнительно

удерживается сбор в Пенсионный фонд в размере 7,5% стоимости услуги без учета НДС.) Услуги только для совершеннолетних абонентов всех национальных GSM-операторов. Тариф действителен на 01.04.14. **Техническая поддержка: ООО «Старлайт Диджитал Сейлз». Тел. службы поддержки: (044) 537-64-95, понедельник — пятница с 9.00 до 19.00, адрес для писем: 04119, г. Киев, ул. Якира, 8, оф. 2.** Организатор: ДП «Бурда-Украина». Адрес организатора: ул. Владимирская, 101. Телефон: (044) 490-83-63. Победители определяются экспертной комиссией со стороны ДП «Бурда-Украина».

Ответ на сканворд №15/2014.

Ключевое слово: «СНЕГОХОД»

По 100 грн. выиграли П. Антоненко, г. Кривой Рог, И. Мороз, с. Новгородка, А. Жлобинская, г. Кривой Рог, Е. Санина, г. Днепропетровск, А. Волобуева, г. Макеевка

Журнал «АвтоМир. Тест»
№18/2014 (757)
Издание выходит еженедельно по понедельникам, основано в декабре 1999 г.
Издатель: Анна ЕФИФАНОВА
Главный редактор: Виталий НОВАК
Выпускающий редактор: Лариса МИЩАНЧУК
Редакторы: Евгений ГУДУЦАН, Роман БЕНЬКОВСКИЙ
Дизайнер: Ольга GERENOK
Адрес редакции: Украина, 01033, Киев, ул. Владимирская, 101
Телефон: (044) 490-83-69
Факс: (044) 490-83-60
Для писем: 01033, г. Киев, ул. Владимирская, 101, а/я 137
E-mail: avtomir@burda.ua
Учреждено и издается ДП «Бурда-Украина»
Адрес издателя: Украина, 01033, Киев, ул. Владимирская, 101 www.burda.ua
Издательский директор: Александра ПАТТУРИ
Отдел рекламы: Телефон: (044) 490-83-63
Факс: (044) 490-83-64
Директор по продаже рекламы: Анна ПАЛЮИЧУК, a.paliuchuk@burda.ua
Руководитель группы менеджеров по продаже рекламы: Надежда АМЯТА, n.amyata@burda.ua
тел.: (044) 490-83-63
Менеджер по продаже рекламы: Елена ЧУВ, e.chub@burda.ua
тел.: (044) 490-83-63
Директор по маркетингу и интегрированным проектам: Елена МАТУШЕНКО, e.matushenko@burda.ua
Бренд-менеджер: Виктория ЯСКЕВИЧ, v.yaskevych@burda.ua
Отдел распространения: тел.: (044) 494-07-92, 494-07-93, distribution@burda.ua
Уважаемые читатели!
Предлагаем вам оформить подписку на журнал «АвтоМир» в Каталоге изданий Украины — 2014. Подписной индекс: 08189. Цена 132,51 грн. на второе полугодие 2014 года. Подписку можно оформить в ближайшем почтовом отделении.
Телефон отдела подписки: (044) 494-07-90
Журнал зарегистрирован в Государственной регистрационной службе Украины. Свидетельство о регистрации №18637-7437Р от 18.01.2012. За содержание рекламы редакция ответственности не несет.
Материалы со знаком публикуются на правах рекламы. Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов. Все права принадлежат издателю и учредителю — ДП «Бурда-Украина».
Перепечатка и любое использование материалов возможны только с письменного разрешения издателя. Пересылая тексты, фотографии и другие графические изображения, отправитель тем самым дает свое согласие, а также подтверждает согласие изображенных на фотографических лицах на публичную показ, распространение, присланных текстов, фотографий и других графических изображений в изданиях ДП «Бурда-Украина» и других издательств концерна «Бурда». Отправитель также предоставляет право ДП «Бурда-Украина» на любую переработку фотозображений и редактирование текстов без последующего согласования с ним конечного результата. Присланные тексты, фотографии и другие графические изображения не возвращаются.
Типография: «Новый друг»
01054, г. Киев, ул. Магнитогорская, 1
Номер заказа: 14-1209
Тираж: 36 000 экз.
Читательская аудитория: 176 190 человек
Источник: ТНС-Украина, MMI Украина '2013/3-2013/4

BurdaInternational

Юмор

В офисе торговой фирмы появляется интеллигентного вида человек и прямо с порога радостно приветствует присутствующих:
— Добрый был день! Я из лодки...
Эзмэска от жены:
— Забери ребенка с улицы, умой, накорми и уложи спать.
Ответ мужа:

— Я четверых отмыл, пока своего нашел.
Одессит Рабинович звонит жене из Парижа:
— Сара, а шо, Беню таки обокрали?
— Нет...
— А шо ж Джоконда, которая у него на кухне висела, делает в Лувре?
Дедушка наблюдает, как его внук пишет, и вдруг говорит:

— Я всегда удивлялся, как красиво пишут левши!
— Но, дедушка, я же не левша!
— Вот именно.
— Петрович, ты не в курсе, когда у нас пост заканчивается? Ну, чтобы можно было мясо есть.
— А ты что, его не ешь?
— Ем, но как-то беспокойно...
Студент, который очень-очень много учился, окончил институт с красными глазами.

Удачливый сперматозоид уже лет тридцать как Олег, но по привычке продолжает всех обгонять и подрезать.
90% билетов на концерты Стаса Михайлова покупаются на алименты.
— Батюшка, хочу с мужем развестись.
— А зачем же ты за него вышла?

— Дурой была.
— Вот видишь, а он тебя, дуру, замуж взял.
Древнее славянское поверье: кто в ночь на Ивана Купалу найдет цветущий папоротник, тот в школе прогуливал ботанику.
В дагестанских кинотеатрах для достижения 3D-эффекта разрешается стрелять в потолок, а после любовных сцен — курить в зале.

Одна девочка так много читала, что научилась фотографировать себя в зеркале.



И волки сыты,
и овцы целы.

Водитель трамвая съел «Сникерс» и не тормозил четыре остановки.

Я ненавижу водить, но мне нужна машина, чтобы добираться до работы. Я ненавижу свою работу, но мне нужно выплачивать кредит за машину.

— Абрам, говорят, ты женился. Удачно?
— Не очень, окна во двор...

Укладывая детей спать, мать так на них рявкнула, что даже соседи этажом выше расстелили постель и легли.

Если у вас железный организм, четкая программа действий и ясная цель, значит, вы межконтинентальная баллистическая ракета.

Это пессимист лысеет, а оптимист становится гидродинамичнее!

После завтрака бутербродами с черной икрой зубы чистить жалко.

Люся Сидорова была очень образованной женщиной и, поднимая с пола пьяного мужа Ивана, всякий раз проклинала Ньютона и Менделеева.



НЕ БОЙСЯ, СЫНОК, ЗДЕСЬ ХИЩНИКОВ НЕТ!

Крашенные блондинки на Пасху бьются лбами.

Требуется 30-летняя женщина для съемки в рекламе «Как в 50 выглядеть на 35!»

ПЕРВОЕ ЗНАКОМСТВО

Citroën C4 Picasso



Мы уже успели протестировать 7-местный Grand. Но не зря же французы позиционируют C4 Picasso и Grand C4 Picasso как отдельные модели

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ ТЕСТ



Toyota RAV4 • Mazda CX-5

Не так давно Toyota взяла курс на омоложение целевой аудитории, предложив более динамичный дизайн и улучшив ходовые качества своих моделей. Сможет ли легендарный RAV4 составить конкуренцию «спортсменке» Mazda CX-5?

Эксклюзив: когда в Украине будут дороги?

ПУТЕШЕСТВИЕ

Вам что-нибудь говорит название Шпайер? А Зинсхайм? Прочитайте наш репортаж, и следующий раз в Германии вы целенаправленно будете искать их на карте



АВТОРЫНОК

Volkswagen Passat



Один из образцовых вариантов в своем классе: как выбрать его на вторичном рынке?