

Спросите себя: когда вы заводите двигатель, «заводит» ли это вас? Новый CTS, оснащённый самым мощным двигателем V6 из всех, предлагаемых для моделей Cadillac, создан, чтобы порождать сильные эмоции. Испытанный на известной гоночной трассе в Нюрбургринге, CTS предлагает эксклюзивные ощущения от вождения. Конечно, новый спортивный седан Cadillac — это автомобиль для ценителей роскоши, но, прежде всего, — это автомобиль для тех, кто влюблён в движение.

Если мощность вашего автомобиля достигает 307 л.с., вы можете расценивать его как отражение вашей личности. Благодаря своему агрессивному низкому профилю новый CTS выглядит стремительным, неотразимым и не похожим ни на один другой автомобиль. Наслаждайтесь всеобщим вниманием, которое он привлекает.

Глубокая ночь. Дисплей бортового компьютера сулит ещё 150 км хода. Средний расход топлива — около 17,6 л. CTS прощупывает адаптивными фарами путь к столице. Дождевая вода течёт по кузову, как струи пота. Мы в состоянии непрофессионального полутранса. На входе в очередной поворот коробка ударно включает пониженную, двигатель всхрапывает — и я на мгновение отлипаю от спинки кресла. Газ — здравствуй, подголовник! Даже не верится, что это Cadillac.

Известно, что Элвис не умер. Агент Кей чётко прояснил: Король улетел домой, на свою планету. Интересно, видит ли он оттуда, как изменилась Америка? И его любимый автомобиль. Семь лет назад в Пебл-Бич показали прототип седана CTS, и так уж совпало, что привычный имидж Кадиллака обрушился вместе с башнями-близнецами. Пыль рассеялась — и нам предстала новая страна. И её революционный Cadillac. Тогда CTS был оружием добра, помогал перезагружать Матрицу. Но из 326 776 собранных с 2002 года машин в России продано всего 372 — выходит, не разглядели CTS российские покупатели через призму спецэффектов.

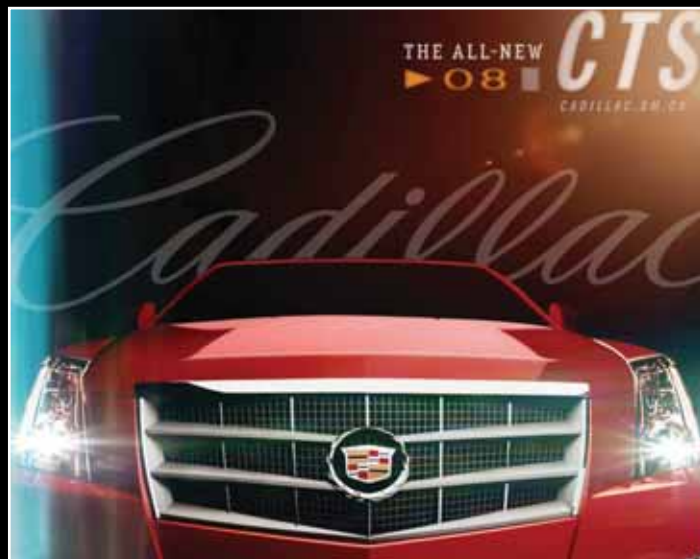
Нынешний CTS — даром что не дороже прежнего — сам себе спецэффект. Седан-гаджет. Злодей-трансформер. Того и гляди разломится по граням, перегруппируется, встанет на дыбы и рывкнет синтезированным басом. Берегитесь, люди в чёрном, агенты Джей и Кей — не стоило вам менять американский автомобиль на Mercedes E-класса!

Cadillac CTS

Именно для охоты на немецкий бизнес-класс создавали CTS, а если время останется — на Jaguar, Volvo, Lexus и Infiniti. Кэдди должен резать их углами, слепить хромом. Но одним дизайном врагов не одолеть. Новый уровень качества — вот ключевой козырь «американца». На вид салон сногшибателен — тому, кто помнит старый CTS, гарантирован культурный шок. Колоритно. Даже калорийно — пафосно, богато. И в целом удобно: освоить Cadillac для европейца — проще простого. В органах управления ни разу не спотыкаешься. Тесновато, правда: после старых Флитвуда или Эльдорадо Элвис бился бы тут в приступе клаустрофобии. А мне уютно — не этого ли особого чувства недостаёт немецким конкурентам?

Только отчего стильный ключ-транспондер первым предательски хрустит в руках? Так же поскрипывают и хрустят обитые кожей панели в салоне — и под руками, и сами собой на ходу. В пластиковом салоне предшественника эта трескотня воспринималась как само собой разумеющееся, а здесь вызывает недоумение. Этот экземпляр особый, предупредили нас, сделан в Америке. Ах да — ведь Кадиллаки для России собирают по отвёрточной технологии в Калининграде! Пытаясь сделать машине комплимент, джизмовцы клянутся: наши седаны CTS не отличаются от американских ни динамикой, ни оснащением, ни качеством. Пощупали мы салон калининградского Кадиллака: не врут — качество такое же...

Салон всё равно на голову лучше, чем был. А что дали Кадиллаку новые месяцы на Нюрбургринге? Дух Элвиса залетает туда лишь раз в году, на фестивале Rock am Ring, так что в остальное время за Кадиллаком присматривали погибшие на Нордшляйфе пилоты. Они немало удивились, увидев тут первый Cadillac несколько лет назад, а теперь это обычное дело. Правда, новый CTS построен на той же платформе, что и предшественник, и прогресс ездовых качеств не столь разителен, как метаморфозы интерьера. Кэдди стал жёстче, неотвратимо отдаляясь от архетипа Кадиллака. Плавность сохранилась разве что в работе «автомата». Да и то лишь в пробках.



Класс - седан класса E
Количество мест - 5
Гамма двигателей - бензиновый объём от 2,8 л до 3,6 л
Мощность - от 210 до 307 л.с.
Типы трансмиссий - автоматическая 6-ступенчатая
Привод - задний постоянный полный
Начало производства - 2008 г.
Ориентировочная цена - от \$51100 до \$63500

Стоит вырваться из закупоренного пробками лабиринта, как коробка начинает порывисто метаться между передачами.

Дорогу CTS воспринимает близко к сердцу: нервно отслеживает колеи, поддёргивая рулём, раскачивается на асфальтовых волнах. Терпимо снося серьёзные удары, он подпрыгивает и переставляет корму на мелких неровностях, трясётся всем телом, отчего баранка неприятно зудит в руках. Но это недостаток американского происхождения: на нашем Кадиллаке — так называемая спортивная подвеска FE2 с газонаполненными амортизаторами и жёсткими пружинами. У российских заднеприводных машин с мотором 3.6 иные настройки.

Наш CTS — вообще самый злой: с двигателем V6 3.6 мощностью 307 л.с. и приводом на задние колёса. Есть ещё версия со старой 210-сильной «шестёркой» и полноприводный CTS 3.6 с «раздаткой» BorgWarner. Но последний тяжелее и скучнее. А наш азартен! Предыдущий CTS доставлял истинное удовольствие лишь от езды боком, а этот отвечает заносом только на откровенное лихачество. Он фанатично цепляется за покрытие. Исчерпали лимит сцепления — скользит мордой. А когда в пляс пускается корма, просыпается система стабилизации, осаживает тяжёлую машину, и Cadillac вновь впивается в дорогу.

И всё это под медвежий рёв двигателя, который, кажется, никогда не надоест. В его голосе нет отчётливого дизельного рокота, свойственного большинству моторов с непосредственным впрыском — тёплый, перекастистый, чисто американский тембр. Позади заминка, с которой CTS откликается на акселератор, — и ты слышишь в этом самобытном нетривиальном автомобиле... Cadillac.

Этот Cadillac — мой современник. Его отражение так же уместно в московских витринах, как в зеркалах заднего вида «биммеров» на Нордшляйфе. Я слушаю, как урчит выхлоп, подпевая Dire Straits, — никогда их музыка не казалась такой устаревшей. Но текст песни «Calling Elvis» чертовски актуален — Король больше не возьмёт трубку!

- CTS оснащён системой доступа без ключа, но, чтобы запересть машину, ключ придётся достать из кармана. А ещё удивляет звонкое жужжание электромеханических дверных замков.
- Показания спидометра дублируются на цифровом дисплее — туда же можно вывести массу полезной и не очень полезной информации. Нужные данные выбираешь, путаясь в кнопках слева от руля.
- Индивидуальные пультики раздельного климат-контроля расположены на развёрнутых к сидокам приливах центральной консоли. Спорное решение с точки зрения классических правил эргономики — но вполне удобное в быту.



- За доплату в 105 тысяч рублей машину оснащают аудиосистемой Bose 5.1 Cabin Surround Sound, TV-тюнером, DVD-проигрывателем и выдвигаемым сенсорным экраном. Панорамный люк — тоже опция за 65 500 рублей.
- Передние кресла — с подогревом и вентиляцией. Есть и поясничный подпор с электрорегулировкой. Правильную и комфортную посадку подбираешь быстро. Но зачем на спинках шильдики с острыми гранями? Петля на любимом свитере может испортить настроение.
- Высокий тоннель и форма задней подушки фактически делают CTS четырёхместным. Сзади даже люди среднего роста подпирают макушками потолок.
- Багажный отсек — не широкий, но длинный. А если что — можно сложить по частям спинку дивана. Под полом — ниша с докаткой.
- Новый CTS построен на модернизированной платформе Sigma, которую предшественник делил с моделями STS и SRX. Для лучшей устойчивости конструкторы расширили колеи на 50 мм. Вдобавок развесовка у заднеприводных версий с более лёгким алюминиевым передним подрамником — почти 50:50.
- Существуют три подвесочных пакета. Машины с самой мягкой подвеской FE1 в Россию не поставляют. Американский вариант, который был на тесте, оснащён спортивной подвеской FE2 с газонаполненными амортизаторами. А у всех российских заднеприводных седанов с мотором 3.6 — вариант FE3 с задними амортизаторами Nivomat. Подвеской FE2 на российском рынке оснащены заднеприводная версия 2.8 и версия 3.6 с полным приводом.
- У полноприводных версий электромагнитная муфта за счёт проскальзывания распределяет момент в соотношении 30:70 в пользу задних колёс, а при необходимости замыкается жёстко.
- Cadillac CTS первым получил новый двигатель V6 3.6 VVT с непосредственным впрыском. Теперь мотор предлагают и для старшей модели STS.

DRIVE.RU





Dodge Caliber SRT4

Dodge Caliber SRT преворачивает представления о компактных автомобилях, объединив в себе революционный дизайн, эффективное использование внутреннего пространства, трансформируемый интерьер, инновационные функции и доступную цену. Caliber SRT позволяет своему владельцу проявить активность, сделать больше и выделиться среди окружающих.

- Под капотом мощного хэтчбека скрывается 300-сильный двигатель с крутящим моментом в 352 Нм (260 фунто-футов)
- Разгон от 0 до 100 км/ч приблизительно за 6 секунд
- Отличные характеристики по всем показателям, настоящий «тюнингованный автомобиль» от производителя с полной гарантией
- Рекомендованная розничная цена автомобиля на российском рынке составляет 935 000 рублей!

Российские официальные дилеры Chrysler Jeep Dodge начали продажи Dodge Caliber SRT4. Рекомендованная розничная цена автомобиля на российском рынке, включая НДС, составляет 935 000 рублей или 39 600 долларов США.

Созданное в 2002 году отделение Street Racing Technology (SRT) группы Chrysler превратилось в одного из ведущих в рамках автомобильной промышленности изготовителей спортивных моделей. Им было создано несколько самых смелых и необычных автомобилей группы Chrysler, бескомпромиссно следующих своему главному предназначению: обеспечить необходимые показатели при самых низких затратах. Отделение SRT было создано не только для улучшения характеристик автомобилей, но и для повышения авторитета марок Chrysler, Dodge и Jeep®.

Российские покупатели уже высоко оценили мощный Chrysler 300C SRT8 с атмосферным 6.1-литровым двигателем HEMI мощностью 425 л.с. и максимальным крутящим моментом 569 Нм при 4800 об/мин.

Еще один представитель семейства SRT – Jeep Grand Cherokee SRT8 – самый быстрый и самый мощный Jeep из всех ранее выпускавшихся автомобилей этой марки, обладающий практически лучшими техническими показателями в классе автомобилей SUV.

Dodge Caliber SRT4, отличающийся усовершенствованным экстерьером, агрессивным воздухозаборником на капоте и

19-дюймовыми колесами из легкого сплава, привносит оживление на рынок «горячих» хэтчбеков.

Джордж Мэрфи (George Murphy), первый вице-президент компании Chrysler, отвечающий за маркетинг на международном рынке, заявил: «Новый Dodge Caliber SRT4 выполняет миссию SRT – предлагать покупателям отличные характеристики по лучшей цене». «Под капотом скрывается 300 лошадиных сил (223 кВт) и, благодаря такой мощности, Dodge Caliber SRT4 займет лидирующие позиции на рынке компактных спортивных автомобилей».

Пит Гладыш (Pete Gladysz), старший менеджер подразделения силовых агрегатов SRT сказал: «Полностью обновленный 2,4-литровый турбированный двигатель «World Engine» обладает мощностью V-8. Этот двигатель мы получили благодаря технологиям усовершенствования характеристик автомобиля таких, как увеличенный поток головки цилиндра и более высокая степень сжатия, а также благодаря использованию новейших технологий регулирования фаз газораспределения (VVT)».

Функциональный дизайн кузова, направленный на достижение наилучших характеристик

Первое впечатление имеет огромное значение, именно поэтому Dodge Caliber SRT4 обладает эффектным мускулистым дизайном кузова. Полностью обновленный передний бампер, размещенный под решеткой радиатора с логотипом Dodge, оснащен воздуховодами, которые напрямую охлаждают тормоза, а центральное впускное отверстие обеспечивает приток воздуха к радиатору. Рядом с воздуховодами, охлаждающими тормоза, спереди также расположены противотуманные фары. Капот Dodge Caliber SRT4 имеет функциональный воздухозаборник, подающий воздух в двигательный отсек, и два отверстия, через которые выходит горячий воздух.

Нижняя часть бампера Caliber SRT4 одновременно является спойлером и направляет воздушный поток вдоль передней части кузова. Бампер визуально сочетается с закругленными колесными арками и нижними боковыми молдингами. Задний бампер является логическим продолжением мускулистого и функционального дизайна автомобилей технологии SRT. Вертикальные ребра в нижней части бампера направляют воздушный поток, выходящий из-под днища автомобиля, способствуя повышению стабильности на высокой скорости.





С правой стороны бампера расположена одинарная выхлопная труба диаметром 89 мм (3,5 дюйма).

Аэродинамическая эффективность повышается также благодаря спойлеру, размещенному над стеклом задней двери. Спойлер оборудован центральным стоп-сигналом. Данный спойлер больше стандартного спойлера Dodge Caliber приблизительно на 60 процентов, он обеспечивает плавность воздушного потока и большую прижимную силу, улучшая при этом обзорность.

Dodge Caliber SRT4 имеет четыре варианта окраски кузова: бриллиантовый черный перламутр (Brilliant Black Crystal), солнечный оранжевый перламутр (SunBurst Orange Pearl), яркий серебряный металл (Bright Silver) и красный инферно перламутр (Inferno Red Crystal).

Спортивный характер элементов внутренней отделки

Салон пятидверного Dodge Caliber SRT4 – представляет собой новую интерпретацию традиционного оформления салонов автомобилей SRT. Уникальные штрихи технологии SRT включают спортивные сиденья с выраженной боковой поддержкой и вставками из высококачественного материала, данные сиденья обеспечивают надежную посадку пассажиров даже при агрессивной езде; кроме того, автомобиль имеет кожаный руль, верхняя часть которого имитирует карбоновое волокно. Сиденья, руль и покрытый кожей переключатель коробки передач имеют контрастные швы. Уникальные детали салона Caliber SRT4: покрытие приборной доски и защитной окантовки стекол приборов «серебряным сплавом», яркие алюминиевые накладки на педали с резиновыми вставками для лучшего сцепления.

Рычаг переключения передач размещен на центральной консоли и оснащен подъемным кольцом, с помощью которого включается передача заднего хода. Уникальные характеристики Dodge Caliber SRT4 включают трансмиссию производства компании Getrag, а также отделку кожей рукоятки рычага переключения передач.

Панель приборов имеет три колодца, в которые вмонтированы высококлассные приборы, включая тахометр, спидометр со шкалой, размеченной до 260 км/ч (160 миль/ч), а также датчики температуры и уровня топлива. В левой части панели приборов размещен датчик наддува турбоагнетателя.

За рулем Caliber SRT4 вы сможете насладиться своими любимыми звукозаписями: автомобиль оснащен стандартным AM-FM радио и многодисковым проигрывателем компакт-дисков. Дополнительно автомобиль может быть укомплектован высококлассной акустической системой SRT/Kicker с 13 динамиками, расположенными в 7 различных точках салона, мощность системе придает усилитель на 322 Вт и сабвуфер мощностью 100 Вт. Обивка и отделка салона Dodge Caliber SRT4 выполнена из материалов темного/светлого угольно-серого цвета.

Двигатель

Для того чтобы придать автомобилю Dodge Caliber SRT4 столь высокие характеристики, алюминиевый 2,4-литровый двигатель «World Engine» с поперечным расположением, который приводит в движение передние колеса при помощи дифференциала повышенного трения. Уникальные литые поршни перемещаются в железной гильзе цилиндра и охлаждаются разбрызгивателями масла. Поршни прикреплены к кованым шатунам, что повышает надежность при работе на высоких оборотах.



В соединительных тягах и коленчатых валах применяются подшипники из трехслойного металла, что делает детали долговечнее и придает им улучшенные характеристики. Уникальный масляный насос/уравновешивающий вал хорошо смазывает возвратный узел и обеспечивают плавность хода. Внешнее охлаждение масла сохраняет температуру на безопасном уровне.

Литые алюминиевые головки цилиндра «World Engine» оборудованы уникальными высокотемпературными выпускными клапанами. Система VVT использует компьютерную регулировку угла опережения зажигания, а также закрывает впускные и выпускные клапаны в оптимальных точках, что обеспечивает эффективный поток и сжигание топлива. Распределительный вал и микросплавный стальной коленчатый вал, также используемые на нетурбированном 2,4-литровом двигателе World Engine, отлично переносят высокие нагрузки.

Первым элементом впускной системы является полностью обновленный воздушный фильтр, впускной коллектор которого расположен у поперечной балки шасси ближе к потоку холодного воздуха. Далее воздух сжимается турбоагнетателем TD04, специально сконфигурированным для систем впуска и выпуска, после чего воздух подается через промежуточный охладитель в 57-миллиметровый корпус дроссельных заслонок.

Топливо подается высокопроизводительными инжекторами, разработанными специально для Dodge Caliber SRT4. Новая система управления двигателем, разработанная компанией Siemens - Global Powertrain Engine Controller – поддерживает максимальную мощность и эффективность работы двигателя.

Трансмиссия

Пятидверный мощный хэтчбек Dodge Caliber SRT4 способен разогнаться от 0 до 100 км/ч приблизительно за 6 секунд. Как такое возможно? В новой модели SRT установлен полностью обновленный двигатель World Engine («Мировой двигатель»), произведенный на заводе Global Engine Manufacturing Alliance (GEMA) в Данди, штат Мичиган, США. Двигатель «World Engine» – это семейство алюминиевых четырехцилиндровых бензиновых двигателей с низким уровнем расхода топлива и выброса выхлопных газов. Этот двигатель был совместно разработан компаниями Chrysler, Hyundai Motor Company и Mitsubishi Motors Corporation.

Ходовые качества и характеристики управляемости мирового уровня

Отличительная особенность автомобилей технологии SRT - сбалансированный подход к ходовым качествам и характеристикам управляемости, позволяющим Dodge Caliber SRT4 показывать хорошие результаты, как на улицах города, так и на гоночной трассе. На автомобиль Dodge Caliber SRT4 устанавливаются уникальные литые алюминиевые 19-дюймовые диски SRT, ширина 7,4 дюйма, с шинами 225/45 R19 W производства компании Goodyear. Ступицы и подшипники всех колес обладают значительным запасом прочности, поскольку они были заимствованы у среднеразмерных автомобилей Chrysler.

Стандартная передняя подвеска МакФерсона и задняя многорычажная подвеска Dodge Caliber были усовершенствованы, благодаря установке новых опор подвески и более точной настройке пружин с измененной жесткостью. Уникальные передняя и задняя реактивные балки увеличенного диаметра сводят до минимума крен кузова на крутых поворотах.

В стандартной комплектации поставляется дифференциал повышенного трения и электронная программа стабилизации (ESP), специально настроенная для Caliber SRT4, которая обеспечивает превосходную курсовую устойчивость в любых режимах вождения. Кроме того, по сравнению со стандартным Dodge Caliber высота подвески уменьшена на 13 мм (0,5 дюйма), что придало автомобилю дополнительную устойчивость.

В стандартной комплектации поставляется дифференциал повышенного трения и электронная программа стабилизации (ESP), специально настроенная для Caliber SRT4, которая обеспечивает превосходную курсовую устойчивость в любых режимах вождения. Кроме того, по сравнению со стандартным Dodge Caliber высота подвески уменьшена на 13 мм (0,5 дюйма), что придало автомобилю дополнительную устойчивость.

В стандартной комплектации поставляется дифференциал повышенного трения и электронная программа стабилизации (ESP), специально настроенная для Caliber SRT4, которая обеспечивает превосходную курсовую устойчивость в любых режимах вождения. Кроме того, по сравнению со стандартным Dodge Caliber высота подвески уменьшена на 13 мм (0,5 дюйма), что придало автомобилю дополнительную устойчивость.

В стандартной комплектации поставляется дифференциал повышенного трения и электронная программа стабилизации (ESP), специально настроенная для Caliber SRT4, которая обеспечивает превосходную курсовую устойчивость в любых режимах вождения. Кроме того, по сравнению со стандартным Dodge Caliber высота подвески уменьшена на 13 мм (0,5 дюйма), что придало автомобилю дополнительную устойчивость.





Skoda Superb

Историческое для Skoda название Superb (первый лимузин с таким именем появился в 30-х годах прошлого века) можно перевести на русский язык как «замечательный, великолепный». Создатели этого автомобиля сделали всё, чтобы в полной мере оправдать его название. Старались они не зря.

Новый шкодовский главарь — и седан и лифтбэк одновременно! Не зря ведь говорят: всё гениальное просто. Вот чехи и придумали пятую дверь, которая открывается по-разному: либо с задним стеклом, либо без него. Конструкция запатентована и называется Twindoog. В действительности выглядит очень эффектно, и, что важнее, должно быть невероятно удобно на практике.

Логично, что роскошный доступ в багажник должен подкрепляться его солидным объёмом. Так и есть. При разложенных задних сиденьях выходит 565 литров, на 85 больше, чем у предшественника. Если же кресла сложить, то для грузчиков откроются поистине бескрайние просторы — целых 1670 литров! Это, между прочим, солиднее, чем у многих универсалов-конкурентов. В Skoda справедливо полагают, что настолько вместительный багажник устроит абсолютно всех.

К счастью, достоинства Superb на этом не заканчиваются. Skoda до сих пор пытается сформулировать собственный язык дизайна. Новейший автомобиль — ещё один шаг в этом направлении. Взгляните хотя бы в эти ангельские глазки передних фар. Кому-то они, может, покажутся немного вычурными. Зато такому лицу в оригинальности и выразительности не откажешь.

К тому же в отдельных комплектациях эти фары до невозможности технологичны. Главное их достоинство — адаптивный головной свет (Adaptive Frontlight System — AFS), который приспосабливается к различным погодным условиям, скорости движения и освещает не только дорогу, но и обочины с поворотами. Вдобавок у Superb имеется

такая интересная фишка, как Tourist light: свет с её помощью подстраивается под право- или левостороннее движение.

Пассажирам — почёт и простор. Пространства для задних сиденьев стало на 19 мм больше. Это особенно интересно, если вспомнить, что колёсная база нового Superb на 42 мм меньше, чем у предшественника! А ведь он был построен на базе удлинённого VW Passat предыдущего поколения и обладал невероятным простором сзади. На презентации председатель Совета директоров Skoda Auto господин Райнхард Юнг (Reinhard Jung) признался, что не представляет человека, которому было бы внутри автомобиля неудобно.

Над интерьером чехи поработали на славу. Забота о будущих покупателях буквально прёт изо всех плотно подогнан-





ных щелей! Ради акустического комфорта инженеры не жалели шумоизоляции, а толщину передних боковых стёкол увеличили до 4,85 мм. С эргономикой тоже проблем быть не должно — передняя панель здорово напоминает таковую на Passat. В данном случае это скорее плюс, чем минус. А как вам всякие приятнейшие мелочи вроде подогрева задних сидений или специального отсека для мокрого зонтика? Да-да, такая ниша имеется в задней двери, и более того — у неё есть дренаж! Впрочем, фанаты возразят, что зонтик можно было прятать ещё в предыдущем поколении Superb. Да и для современного Passat предлагают похожую опцию (там отсек располагается в торце водительской двери).

Что касается двигателей, то с тех пор как Skoda оказалась под крылом у Volkswagen, краснеть за моторы чехам не приходится. Даже гордиться можно. Посудите сами: для Superb предусмотрено три бензиновых и три дизельных двигателя. Бензиновая линейка начинается с турбированных (без компрессора) TSI. 1,4-литровый выдаёт 125 л.с. и разгоняет 1425-килограммовый то ли седан, то ли хэтчбек до 100 км/ч за недурственные 10,5 секунды. За ним идёт 160-сильный 1.8 TSI. Ну а бал правит 3.6 V6 FSI, выдающий в пике 260 л.с. и 350 ньютон-метров крутящего момента. С таким мотором «суперчех» разгоняется до сотни всего за 6,5 секунды. Средний расход топлива — порядка 10 литров на 100 км. Версии с таким мотором будут исключительно полноприводными, коробка — шестиступенчатый DSG. О чём ещё мечтают?

Многие наверняка скажут, что ни о чём больше они мечтать не намерены, а подавай им новый Superb. И для них есть хорошие новости. Уже летом этого года автомобиль поступит в продажу. Сначала в Германии, позже и на остальных рынках. Ну а чтобы сразить потенциальных покупателей наповал, чехи предложили невероятно привлекательную начальную цену — 22 990 евро! Российские цены пока не озвучены, но предположительно Superb доедет до нас в сентябре. Согласитесь, с таким набором качеств новичок вполне может завоевать куда большую популярность, нежели предшественник.

Флагман у чехов получился немаленький. Длина — 4838 мм, ширина — 1817, высота — 1462, колёсная база — 2761. Как и положено, для Superb предлагается спортпакет. В него входят хромированные патрубки, передний и задний спойлеры, пластиковый диффузор в заднем бампере. Есть и экзотические опции. Так, 17-дюймовые колёсные диски оптимизированы для надевания на них цепей.

Мудрёная крышка багажника — пожалуй, главная фишка этого автомобиля. Такой пятой двери нет пока что ни у кого. В Skoda подчёркивают, что конструкцию разработали и запатентовали исключительно собственными силами.



Переключатели режима работы хитроумных петель располагаются непосредственно на крышке багажника. А смена алгоритма подтверждается коротким миганием третьего стоп-сигнала на заднем стекле.

Покупатели смогут выбирать из трёх уровней оснащения: Comfort, Ambition и Elegance. Впрочем, даже в самой скромной версии имеются четыре подушки безопасности, кондиционер, бортовой компьютер, подъёмники всех стёкол, центральный замок и зеркала с электроприводом и подогревом. К дополнительному оборудованию относятся датчик дождя, биксенон, адаптивный свет, система мониторинга давления в шинах и невероятно умный парктроник, позаимствованный у Volkswagen Touran.

Хромированный смайлик рулевого колеса здорово оживляет интерьер и поднимает настроение, хотя, по идее, должен бы напоминать водителю, как выглядит оформление передней части. Ну а ниша для зонтика просто бесподобна!

Работа ABS и ESP настроена таким образом, чтобы активные водители ни в коей мере не почувствовали себя ущемлёнными. При этом разработчики потрудились, чтобы безопасность в любых условиях не пострадала. Кроме того, версии с моторами 1.8 TSI, 3.6 FSI и 170-сильным 2.0 TDI доступны в полноприводном исполнении. В случае аварии для защиты водителя и пассажиров надуются от 4 до 9 подушек безопасности, защищающие, в том числе, и колени водителя.

Для цивилизованной Европы чехи предлагают сенсорный экран для управления навигационной системой и жёсткий диск на 30 Гб, куда можно закачать не только карты, но и музыку. Светит ли это великолепие нам, пока вопрос. Кстати, для неразвитых стран с низким качеством топлива чехи даже приготовили специальную версию с дизельным двигателем 1.9 TDI без сажевого фильтра.

Для озабоченных экологией Skoda предлагает дизельные версии Superb с объёмом двигателя 1,9 и 2 литра и мощностью 105, 140 и 170 сил. Углекислого газа эти моторы выбрасывают меньше, чем бензиновые, да и экономичность на высоте — в среднем от 5,7 до 6 литров на 100 км. Порадует «зелёных» и ещё один момент — Superb на 95% состоит из перерабатываемых деталей.

Как утверждают разработчики, новый Superb должен будет конкурировать с такими грандами, как Mercedes E-Class, Alfa Romeo 166, Peugeot 607. Но, вероятнее всего, реальными соперниками будут более скромные детища автопрома. Например Ford Mondeo — очень сильный конкурент.

Дмитрий Абрамов, DRIVE.RU





Volga Siber

Хотя Siber уже успели окрестить "новой "Волгой", к последней он не имеет ровным счетом никакого отношения. Это Chrysler Sebring, он же Dodge Stratus - мягко говоря, не самые популярные в США автомобили. Но на радиаторной решетке и на руле красуется наша газовская эмблема.

Нижегородцы купили в Штатах лицензию и оборудование для производства предыдущей модели Sebring. Поэтому и выглядит российская новая Volga как старый "американец": большой, с динамичными очертаниями, длинною носом и кормой, массивным задним бампером. Но это вчерашний день, новые модели машин - это совсем другое.



Производители объявили о том, что автомобиль стал более европейским. На деле все доработки российской модели ограничились фэйслифтингом. Головная оптика и задние фонари (поворотники раскрасили в правильные цвета) действительно выглядят свежее, из-за фар чуть перерисовали бамперы, приделали хромированную решетку радиатора да еще изменили зеркала заднего вида, все остальное досталось от Sebring. Вот и вся ее "европеизация".

Не ждите от машины богатства комплектации и интерьера - тут этим и не пахло. Даже у нынешней "Волги" модернизированный салон выглядит гармоничнее и современнее. Места в Siber не так много, да и крыша слишком низко нависает над пассажирами. Сиденья, руль и селектор автоматической коробки передач обшиты кожей. Правда, в одной из машин, еще опытной партии, которые успели накатать несколько тысяч километров, я заметил, что нитки отстрочки сидений уже распушились - слава отечественному производителю!

Зато в новой Volga сидеть удобно, но только спереди, заднее сиденье диваном не обзвать, даже с натяжкой, там только два нормальных места для пассажиров, третий, как говорится, лишний. Подлокотник, складывающийся в спинку, хлипкий и сантиметром на 10 ниже дверного, так что с опорой на локти придется ютиться скобочившись.

Комплектация Volga беднее даже в сравнении с Sebring - ее лишили круиз-контроля, хотя в России этой опцией воспользоваться просто негде. Взамен его управления остались заглушенные "пяточки" на руле. Передняя панель архаичная из пластмассы не самого высокого качества. Да и вставки под дерево смотрятся здесь чужеродно.

Климат просто регулируется тремя "барашками", в жаркий день серебристая машина легко становится прохладным



оазисом. Простенькая аудиосистема с CD и шестью колонками производства г. Реутова едина для всех комплектаций. Правда, регулировать громкость и перебирать каналы можно еще клавишами, установленными с тыльной части довольно удобной баранки.

Для того чтобы положить полезные мелочи, в салоне места немного: бокс-подлокотник, карманы в дверках да бардачок, в который, кроме, собственно, перчаток, ничего и не войдет. При желании машину можно использовать и в качестве грузовика: спинки задних сидений складываются в соотношении 40/60.

Разгон переднеприводной 143-сильной "баржи" на самом обычном 4-ступенчатом автомате, мягко говоря, разочаровывает. Машина как бы говорит: "Старенькая я уже, и спешить мне некуда". Движок плавно раскручивается до шести тысяч оборотов, но за резким нажатием на педаль следует секундная пауза. Такие вещи непростительны для современного автомобиля. Избавиться от чрезмерной задумчивости трансмиссии позволяет функция ручного переключения, для обгонов на трассе это очень кстати.

Хорошая звукоизоляция, точное рулевое управление и внятные тормоза - в этом будет революция для отечественной машины. Но среди европейских автомобилей в лучшем случае окажется в середнячках. Но дух Старого Света в Volga полностью не истребили. Ее не болтает на дороге и не валит в крен на резких поворотах, как "мягкого" вальняжного "американца", но до безупречного проглатывания неровностей дороги далеко. Неудивительно, ведь с подвеской ничего революционного не делали, просто поставили другие пружины, увеличив для адаптации к нашим дорогам на 3 см дорожный просвет.

В целом же вождение этого автомобиля можно назвать весьма комфортным. Навыки экстремального вождения и умение управлять вертолетом не потребуются, все просто. Это означает, что Volga Siber - автомобиль для тех, кого прельщают размеры "баржи" и плавность хода старого (это подчеркнем!) доброго "американца". А там, глядишь, и чиновники все-таки пересядут на Volga...

Базовая версия Comfort - это 2-литровый 141-сильный мотор и велуровый салон. Здесь уже имеются кондиционер, гидроусилитель руля, электростеклоподъемники, электрообогрев передних сидений и зеркал, аудиоподготовка, тонировка стекол. За безопасность отвечают ABS, трэкшн-контроль (исключающий пробуксовку ведущих колес) и всего две подушки безопасности. Будет стоить не дешевле 540 тысяч рублей. Рядный 4-цилиндровый движок объемом 2,4 л на обычном автомате с функцией ручного переключения облегчит ваш кошелек еще на 50 тысяч рублей.

В первой партии машин выпускают максимальную комплектацию Lux, в таком виде Volga сначала появится в продаже: это двигатель 2,4 л. с автоматом. Внешне она отличается 16-дюймовыми легкосплавными дисками, противотуманками, молдингами с хромированной полосочкой и омывателем фар. Внутри изменения более существенны: накладки под дерево, кожаные сиденья (причем передние с подогревом), электрорегулировками водительского кресла. Заявленная заводом цена - 640 тысяч рублей.

Андрей Гречанник, Комсомольская правда

