



Корейский фейсконтроль

Обновляя Hyundai NF Sonata, корейские автомобилестроители явно не хотели, чтобы обладатели дорестайлингового NF чувствовали себя в чем-то обделенными. Поэтому отличия до и после фейслифтинга не слишком заметны.

Самое заметное отличие рестайлингового NF Sonata - новая решетка радиатора с вмонтированной в нее эмблемой. Еще пара-тройка штрихов в экстерьере, новые материалы в отделке салона и дополнительные девять сил у 2,4-литрового бензинового мотора (самого мощного из предлагаемых для NF Sonata) - вот, пожалуй, и все основные изменения. С финансовой точки зрения корейский седан поднялся к европейским представителям класса D и пытается занять достойное место там, где уже давно не принято гордиться такой доработкой, как "уменьшение числа оборотов руля от упора до упора" (еще одна особенность обновленного NF Sonata). Видимо, у Hyundai есть другие аргументы в споре с европейскими конкурентами.

Попробуем разобраться какие.

В нашем распоряжении на тест-драйве был NF Sonata в топовой комплектации - с 2,4-литровым 174-сильным мотором и 5-ступенчатой автоматической коробкой передач. Цена - 944 тыс. руб. Автолюбитель, располагающий такой суммой, может выбирать из двух десятков моделей класса D со всех континентов - это и Nissan Teana, и Mazda6, и Peugeot 407, и Chevrolet Epica, и Opel Vectra, и почти экзотический Dodge Avenger, и ближайший родственник Sonata - Kia Magentis. Причем комплектации будут очень привлекательные. Покупатель автомобилей такого класса - чаще всего глава семейства, менеджер среднего звена или владелец небольшого бизнеса. Автомобиль ему нужен на все случаи жизни: для поездок на работу, на дачу, в магазин и в гости всей семьей. Почему он должен предпочесть корейскую Sonata, скажем, немецкому Passat, французской новинке Laguna или "интернациональному" Mondeo?

Начнем с ходовых качеств. Здесь NF Sonata выступает не хуже, но и не лучше конкурентов. Управляется легко, удобно, предсказуемо - как любой современный автомобиль. Некоторая задумчивость при нажатии педали акселератора - свойство большинства "автоматов", но мы же не спортивный автомобиль выбираем, а семейно-городской, поэтому нам перегрузки на старте ни к чему. В общем, каких-то выдающихся качеств и уникальных технологических разработок (как, скажем, у Volkswagen Passat) NF Sonata не предлагает. То есть при прочих равных мы, пожалуй, присмотримся все же к продукции немецкого автопрома.

Внешний вид. У Hyundai его можно охарактеризовать одним словом - современный. Когда стараешься понравиться всем, чаще всего получается нечто ординарное, не слишком запоминающееся. Об оригинальности тех или иных моделей можно спорить, но, скажем, тягаться с Peugeot 407 в эффектности образа "наш" NF Sonata никак не может. А ценовые параметры у обеих моделей схожи. С одной стороны, похвально стремление корейского производителя сделать универсальный автомобиль для менеджера среднего звена, с другой - переплачивать за такой дизайн все-таки ни к чему.

Салон Sonata выглядит вполне респектабельно. Самая эффектная деталь - плавно спускающаяся центральная консоль с отделкой под алюминий, не перегруженная лишними деталями и вычурными элементами декора. Комфорт пассажиров - как впереди, так и сзади - выше всяких похвал. Скажем, сидящий сзади человек ростом под 190 см не упирается коленями в максимально сдвинутое назад водительское сиденье, а установленное сзади детское автокресло не вынуждает дородного водителя пожертвовать даже несколькими миллиметрами своего комфорта.

С багажником все не так однозначно. 523 л (результат получен по принятой в Европе методике VDA) - это, конечно, солидно. К примеру, у Renault Laguna - всего 450 л. Зато у Ford Mondeo - 550 (если вытащить запаску), а у Volkswagen Passat - и вовсе 565 л! Кроме того, в Passat есть проем для длинномеров между задними сиденьями, а в NF Sonata этот немаловажный элемент отсутствует. Хотя и напрашивается.

Теперь о самом приятном - комплектации. Выкладывая за седан массового бренда почти миллион рублей, покупатель вправе рассчитывать на длинный список оборудования. Вот здесь NF Sonata выглядит вполне достойно. Шесть подушек безопасности, полный пакет систем помощи водителю (активной безопасности), электропакет, включающий электропривод и подогрев зеркал, плюс бортовой компьютер, подогрев передних сидений, климат- и круиз-контроль, кожаный салон, 17-дюймовые легкосплавные диски и противотуманные фары - вот джентльменский набор опций, который имеется практически во всех топовых версиях седанов D-класса. В том числе и в NF Sonata. Кроме того, в варианте за 944 тыс. руб. есть люк с электроприводом, омыватель фар, аудиосистема с MP3 и CD-чейнджером на шесть дисков. У большинства конкурентов эти удовольствия придется заказывать за дополнительную плату. Зато, к примеру, у Ford Mondeo за те же деньги (941,3 тыс. руб.) имеются еще подушка безопасности для защиты коленей водителя, весьма удобные электрорегулировки водительского сиденья с памятью (у NF Sonata регулировка механическая), обогрев лобового стекла (у NF Sonata - только зоны покоя стеклоочистителей), да и климат-контроль - двухзонный (общий европейские производители уже и не ставят). То есть преимущества NF Sonata в комплектации перед конкурентами тоже выглядят не слишком убедительно. Вот, скажем, если бы люк (от него, на мой взгляд, польза сомнительная) поменять на парктроник, предпусковой подогреватель и электрорегулировки водительского сиденья - тогда да, в этом зачете NF Sonata был бы лидером.

Но самое удивительное, что не входящее в стандартную комплектацию оборудование в оригинальном исполнении недоступно даже в качестве опций! То есть покупателю седана почти за 1 млн. руб. дилеры Hyundai предлагают китайский ксенон и китайские же "грелки" для обогрева задних сидений зимой. К слову, в "нашем" NF Sonata были установлены передние и задние датчики парковки ParkMaster. Этот задумчивый прибор начинал лениво попискивать секунды через три после полной остановки машины перед препятствием. И, обладая водителем такой же замедленной реакцией, NF Sonata собрал бы своей обширной кормой все окружающие его бамперы и столбики. Подобные "мелочи" несколько смазывают впечатление об автомобиле - в общем-то добротном, современном и, главное, дорогом.

Екатерина Емельянова, Коммерсантъ-Деньги



Немецкая компания Namann Motorsport подготовила тюнинг-пакет для модели Mini Cooper

Наряду с аэродинамическим обвесом и 18-дюймовыми дисками NM EVO на машину устанавливается спортивная подвеска со сниженным на 30 мм центром тяжести. Мощность дизельной версии увеличена на 26 л.с., до 136 л.с. при 4000 об./мин., а S-версия вместо стандартных 175 л.с. развивает 204 л.с. при 5500 об./мин. Для бензиновой версии также возможна замена турбонагнетателя, что приводит к дополнительному повышению мощности до 230 л.с.

РБК daily

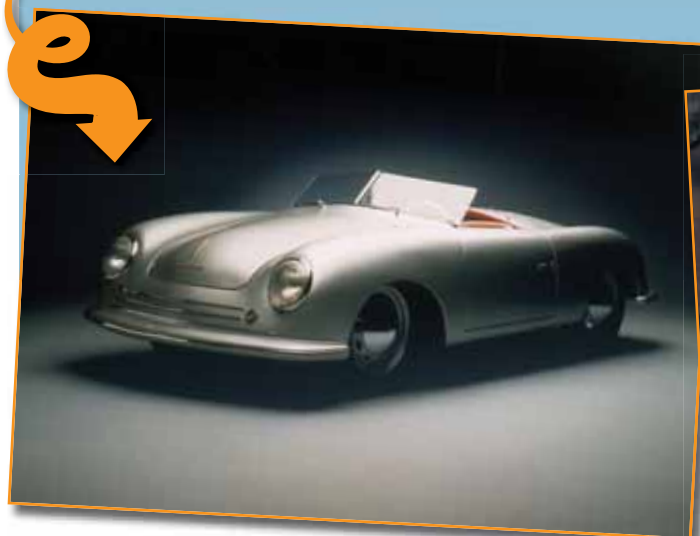


Первый и единственный

Компания Porsche привезла на американский конкурс автомобильной красоты в Калифорнии самый дорогой и, пожалуй, самый красивый свой автомобиль - знаменитый Туре 356-001.

Это имя - для знатоков, а публике он больше известен как "Porsche номер один". Ровно 60 лет назад, в 1948 году, команда энтузиастов во главе с Фердинандом Порше построила свой первый среднемоторный спорткар. Сейчас характеристики машины вызывают улыбку, но для своего времени Туре 356 выглядел очень достойно. Инженеры взяли за основу обычную 1,3-литровую "четверку", которая изначально выдавала 25 л. с. После серии доработок отдача заметно повысилась - до 35-40 л. с. В паре с 4-ступенчатой коробкой мотор разгонял "болид" почти до 140 км/ч. В мае 1948 года главный конструктор отправился на "356-м" в долгий вояж из Германии в Австрию и обратно, причем машина выдержала "тест-драйв" на твердую четверку: единственную поломку в задней подвеске удалось устранить прямо в пути. Вскоре машина пошла в серию - но уже в безрамном варианте и с задним расположением двигателя. Так что Туре 356-001 действительно единственный в своем роде.

Итоги



Открытый Murano

Nissan готовится выпустить к 2011 году версию внедорожника Murano, которая получит откидной верх.

Новинка сохранит двигатель для стандартной версии 3.5L V6 мощностью 265 л.с. и трансмиссию CVT. Наличие мягкой откидной крыши потребует от инженеров предпринять дополнительные меры по оснащению машины системой защиты пассажиров в случае опрокидывания. Она удорожает стоимость машины примерно на 15%.

РБК daily



Будущие модели Lexus

Ожидается, что в 2010 году начнется выпуск нового суперкара Lexus LF-A, который станет флагманской моделью премиальной марки.

LF-A будет представлен в кузовах купе и кабриолет. Новинку стоимостью свыше 160 тыс. долл. оснастят двигателем V10 мощностью, превышающей 373 кВт/500 л.с. За выводом суперкара последует премьера новой гибридной модели, которая позаимствует начинку у Toyota Prius следующего поколения. А к 2011 году выйдет еще одна новая модель - ES, которая займет нишу Toyota Camry, но в премиум-сегменте.

РБК daily