



РОСМЭН  
МОСКВА  
2008

Научно-познавательная литература  
Для среднего школьного возраста

## **HOT CARS    САМЫЕ ЛУЧШИЕ АВТОМОБИЛИ МИРА**

Перевод с английского А. В. НЕСТЮК

Ответственный редактор С. В. КУЗНЕЦОВ  
Художественный редактор Н. О. МОСКАЛЕВА  
Корректор Л. А. ЛАЗАРЕВА

Издание на русском языке подготовлено компьютерным центром издательства «РОСМЭН».  
Редакционная подготовка выполнена при участии ООО Издательство «Наше слово».

© 2005 The Brown Reference Group plc.  
First published by Rourke Publishing LLC.

© Издание на русском языке.  
ЗАО «РОСМЭН-ПРЕСС», 2008

*All rights reserved. No part of this book  
may be reproduced or used in any form  
or by any means, electronic or mechanical,  
including photocopying, recording, or by any  
information storage and retrieval systems  
without permission in writing  
from the publisher.*

*Все права на книгу на русском языке принадлежат  
издательству «РОСМЭН». Ничто из нее не может  
быть перепечатано, заложено в компьютерную  
память или скопировано в любой форме —  
электронной, механической, фотокопии,  
магнитофонной записи или какой-то другой —  
без письменного разрешения владельца.*

Подписано к печати 28.03.08. Формат 84×108 1/16. Бум. офсетная. Гарнитура «Прагматика».  
Печать офсетная. Усл. печ. л. 16,8. Тираж 10 000 экз. Заказ № 8250.

ЗАО «РОСМЭН-ПРЕСС».

Почтовый адрес: 125124, Москва, а/я 62. Тел.: (495) 933-71-30.

Юридический адрес: 129301, Москва, ул. Бориса Галушкина, д. 23, стр. 1.

ОТДЕЛ ОПТОВЫХ ПРОДАЖ:  
все города России, СНГ: (495) 933-70-73;  
Москва и Московская область: (495) 933-70-75.

Отпечатано с электронных носителей издательства.  
ОАО «Тверской полиграфический комбинат». 170024, г. Тверь, пр-т Ленина, 5.  
Телефон: (4822) 44-52-03, 44-50-34. Телефон/факс: (4822) 44-42-15  
Home page - [www.tverpk.ru](http://www.tverpk.ru) Электронная почта (E-mail) - [sales@tverpk.ru](mailto:sales@tverpk.ru)



**C17 Самые лучшие автомобили мира / Пер. с англ. А. В. Нестюк. — М.: ЗАО «РОСМЭН-ПРЕСС», 2008. — 160 с.**

Эта книга рассказывает о нескольких знаменитых машинах, таких как БМВ, «Корвет», «Феррари», «Ягуар», «Мерседес» и «Порше». Спортивные, скоростные, иногда роскошные - они поражают своим техническим совершенством и, несомненно, являются вершинами дизайнерского искусства.

Вы найдете в книге не только историю появления и развития каждого из перечисленных автомобилей и технические характеристики, но и много замечательных фотографий этих знаменитых машин.

ISBN 978-5-353-03403-2 (рус.)  
ISBN 1-59515-209-1 (англ.)  
ISBN 1-59515-208-3 (англ.)  
ISBN 1-59515-212-1 (англ.)  
ISBN 1-59515-213-x (англ.)  
ISBN 1-59515-211-3 (англ.)  
ISBN 0-7490-6006-6 (англ.)

УДК 087.5  
ББК 39.335.52  
© Издание на русском языке.  
ЗАО «РОСМЭН-ПРЕСС», 2008

# Содержание

<b>БМВ</b> .....	4
БМВ 3-й серии.....	6
«БМВ 325i»-кабриолет.....	10
БМВ 5-й серии.....	14
«БМВ 750i».....	18
«БМВ Z3».....	22
БМВ M-серии.....	26
<b>«Корвет»</b> .....	30
«Корвет Стинг Рей».....	32
«БП Рейсер».....	36
«Корвет 1969».....	40
«Корвет 1982» (коллекционная модель).....	44
«Корвет 1996 Гранд Спорт».....	48
«Корвет 1998».....	52
<b>«Феррари»</b> .....	56
«Феррари F355».....	58
«Феррари 360 Модена».....	62
«Феррари F50».....	66
«Феррари Тестаросса».....	70
«Феррари 308».....	74
«Феррари 550 Маранелло».....	78
<b>«Ягуар»</b> .....	82
«Ягуар» E-типа.....	84
«Ягуар XJ12 HE».....	88
«Ягуар XKR».....	92
«Ягуар» S-типа.....	96
«Ягуар XJ220».....	100
«Ягуар XJR».....	104
<b>«Мерседес»</b> .....	108
«Мерседес S600».....	110
«Мерседес CLK».....	114
«Мерседес SLK».....	118
«Мерседес C43 AMG».....	122
«Мерседес E55 AMG».....	126
«Мерседес» A-класса.....	130
<b>«Порше»</b> .....	134
«Порше 924 Каррера GT».....	136
«Порше 959».....	140
«Порше 944 Турбо».....	144
«Порше 911 Спидстер».....	148
«Порше 968».....	152
«Порше Бокстер».....	156
Словарь.....	160

# БМВ

**В** 1916 г. две немецкие фирмы, производившие авиационные двигатели, объединились и создали компанию под названием «Баварские моторные заводы», по-немецки — БМВ. В 1923 г. компания начала выпускать мотоциклы. Дела пошли удачно, и БМВ стала строить автомобили. До начала Второй мировой войны компания успела завоевать популярность среди автомобилистов, но затем ее заводы были разрушены бомбардировками. После окончания войны БМВ оказалась на грани



*Логотип БМВ выполнен в виде вращающегося пропеллера самолета.*



*Модель «М1» была выпущена на рынок в конце 1970-х гг. Это был первый мощный и престижный автомобиль БМВ гоночного типа.*



банкротства, и, чтобы избежать разорения, компания вернулась к производству мотоциклов. Затем в конце 1960-х гг. фирма начала выпускать пятиместные седаны и небольшие купе, выполненные как спортивные автомобили. Настоящий успех БМВ принесли модели 3-й серии, «325i» кабриолет, 5-й серии, Z3 и M-серии, сошедшие с конвейера с 1970-х гг. до конца 1990-х гг. Каждая из этих машин и поныне считается классикой немецкого автопрома.

*Модель «750i» — это седан повышенной комфортности топ-класса. Он появился на рынке в конце 1980-х гг. и до сих пор считается одной из самых роскошных машин.*



*Снаружи родстер M-серии выглядит похожим на Z3. Однако то, что находится у него под капотом двигатель M-серии, делает этот автомобиль одной из самых мощных спортивных машин в мире.*



# BMW 3-й серии

**М**аксимальная скорость 225 км/ч и 6-цилиндровый двигатель превратили BMW 3-й серии конца 1990-х гг. в одну из самых мощных и быстрых машин среднего класса. Этот автомобиль с легкостью обгоняет таких серьезных соперников, как «Мазда Миллениа» и полноприводная «Ауди А4». А модель «323i» этой же серии надежнее в управлении и лучше держит дорогу, чем более ранняя модель — купе «2002».

## Технические характеристики «BMW 323i» (1998)

Максимальная скорость:	228,5 км/ч
Разгон 0–100 км/ч:	7,9 с
Двигатель:	рядный 6-цилиндровый
Объем двигателя:	2494 см <sup>3</sup>
Мощность:	170 л.с. при 5500 об/мин
Вес:	1430 кг
Расход топлива:	9 л на 100 км



*Салон первой классной 3-й серии оборудован стильными кожаными креслами и панелью управления из натурального дерева.*

## Вехи

### 1975

BMW представляет 3-ю серию — крупные автомобили квадратной формы, которые пришли на смену купе «2002».

### 1982

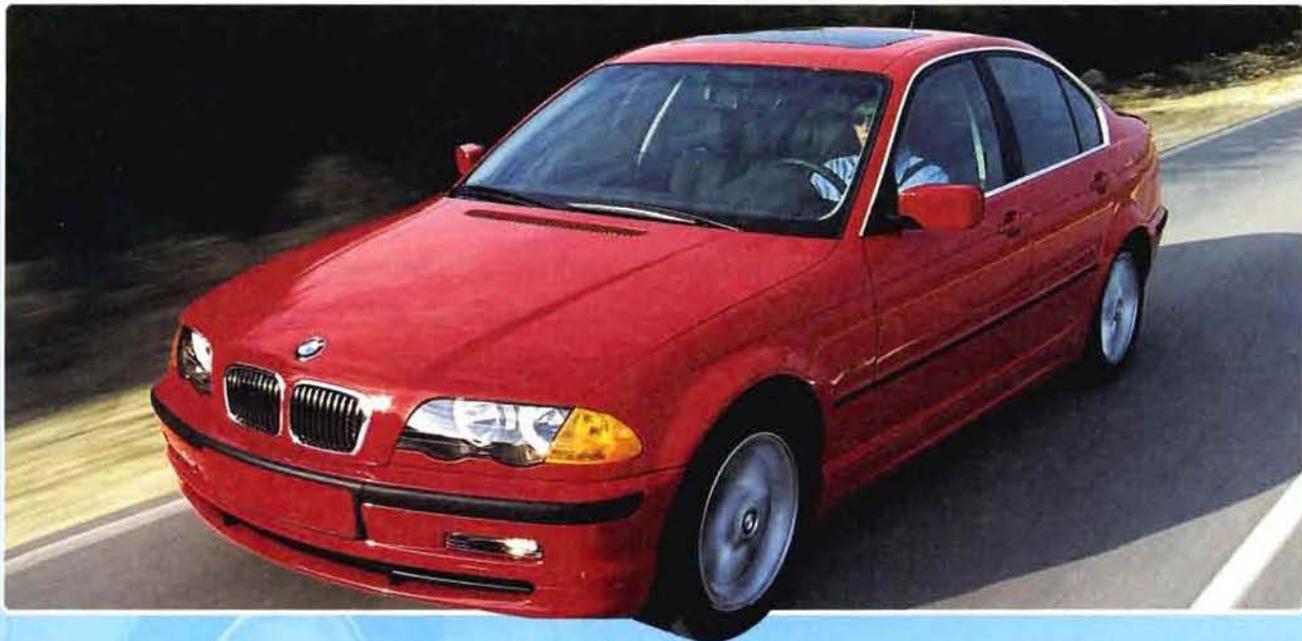
BMW придает 3-й серии более плавные очертания и запускает в производство модель «М3».

### 1990

Автомобили 3-й серии становятся тяжелее, кузов приобретает более угловатую форму.

### 1998

На рынке появляется 4-е поколение 3-й серии — модели «318i» и «323i».



*Новая БМВ 3-й серии... динамика разгона 6-цилиндрового двигателя... абсолютно фантастическая, мощные дисковые тормоза просто изумляют, это действительно воплощенное совершенство.*

*В 1982 г. БМВ представила первый кабриолет 3-й серии. Эта модель была настолько популярна, что ее дизайн почти не менялся до 2001 г. Новая версия кабриолета стала очередной выдающейся моделью 3-й серии.*



# Характеристики

3-я серия, изначально задуманная как молодежный спортивный седан, стала более универсальной. Она вполне подходит и небольшой семье, и любителям спортивного стиля езды. Такие новые разработки, как 6-цилиндровый двигатель, делают эту машину одной из самых передовых на дороге.

## 6-цилиндровый двигатель

6-цилиндровый двигатель, разработанный для оптимально плавного движения, устанавливается и на модель «323i», и на «328i».



Задняя подвеска называется многорычажной. Она включает в себя пружины, телескопические амортизаторы и стабилизатор для плавной и надежной езды.



Современная 3-я серия, как и ее предшественник — спортивный седан, оснащена 5-ступенчатой механической коробкой передач.

## Система запоминания ключа

Система запоминания ключа позволяет водителю установить положение кресла и уровень кондиционирования. Всякий раз, когда водитель использует свой ключ, машина подстраивается под эти установки.

**Ветровое стекло с инфракрасной защитой**

По желанию устанавливается ветровое стекло с инфракрасной защитой. Оно отражает прямой солнечный свет и защищает панель управления от сильного нагрева.

**Парковочные сенсоры**

Звуковое устройство и сенсоры в заднем бампере информируют водителя о том, что машина находится слишком близко к другим машинам или объектам. Таким образом уменьшается риск появления царапин и вмятин.



**Седан** — тип кузова с четырьмя дверцами для четырех и более пассажиров.



# «BMW 325i»-кабриолет

**К**абриолет с откидным верхом «BMW 325i» стал революционным автомобилем для компании в 1980-е гг. По таким характеристикам, как чуткая управляемость и отличное чувство дороги, он не уступал спортивным машинам, а по комфорту и надежности — автомобилям с жесткой крышей. По скорости «325i»-кабриолет превосходил «Ауди»-кабриолет или кабриолет «Сааб 900 Турбо», которые появились в то же время. Этот автомобиль установил стандарт высококачественного купе с откидным верхом.

## Технические характеристики «BMW 325i» (1990)

Максимальная скорость:	209,2 км/ч
Разгон 0–100 км/ч:	7,5 с
Двигатель:	рядный 6-цилиндровый
Объем двигателя:	2494 см <sup>3</sup>
Мощность:	168 л.с. при 5800 об/мин
Вес:	1355 кг
Расход топлива:	9 л на 100 км



*Кожаная обивка салона «325i» одновременно стильная и практичная. Если кабриолет с откинутой крышей случайно попадает под дождь, кожу намного проще вытереть.*

## Вехи

**1982**

BMW начинает производство новой машины 3-й серии — модели «323i». У нее более широкая база для лучшей устойчивости на дороге.

**1985**

BMW заменяет модель «323i» на «325i». Ее двигатель больше и мощнее.

**1986**

BMW представляет первый «325i»-кабриолет с усиленным ветровым стеклом.

**1993**

На Женевском международном салоне BMW представляет совершенно новый «325i».



*Несмотря на то что модель «325i»-кабриолет почти на 100 кг тяжелее, чем модель с фиксированной крышей, ее характеристики от этого не страдают. Машина разгоняется до 160 км/ч за 22 секунды.*

*В начале 1980-х гг. БМВ представила модели 3-й серии с откидным верхом. Корпус новой машины был усилен стальными балками, особенно зона вокруг ветрового стекла. Рама стекла не прогибалась, даже если машина переворачивалась. Это надежно защищало сидящих в ней людей. Когда началось производство модели «325i»-кабриолет, ее корпус также был усилен. Это был один из самых надежных автомобилей с откидным верхом для своего времени.*



**Купе** — тип кузова, обычно закрытый, рассчитанный на двух человек.

# Характеристики

Представив в начале 1980-х гг. «325i»-кабриолет 3-й серии, БМВ подарила миру одно из самых популярных спортивных купе. Это был один из самых шикарных и самых безопасных кабриолетов на дороге.

## Капот с передним открыванием

До 1990-х гг. капоты большинства автомобилей БМВ открывались у ветрового стекла в сторону передка машины. Сегодня капоты БМВ в основном открываются в сторону ветрового стекла.

## Ограничитель оборотов

Число оборотов 6-цилиндрового двигателя велико. Когда оно превышает 6400 об/мин, чтобы не допустить перегрева двигателя, включается электронный ограничитель.



Крыша у модели «325i»-кабриолет убирается вручную, но это не доставляет проблем. На каждом шарнире есть тефлоновая насадка, что делает операции с крышей очень простыми.



БМВ внесла много дополнений в модель «325i»-кабриолет. Например, туда был добавлен набор инструментов, специально изготовленных для этой модели.

## Усиленное ветровое стекло

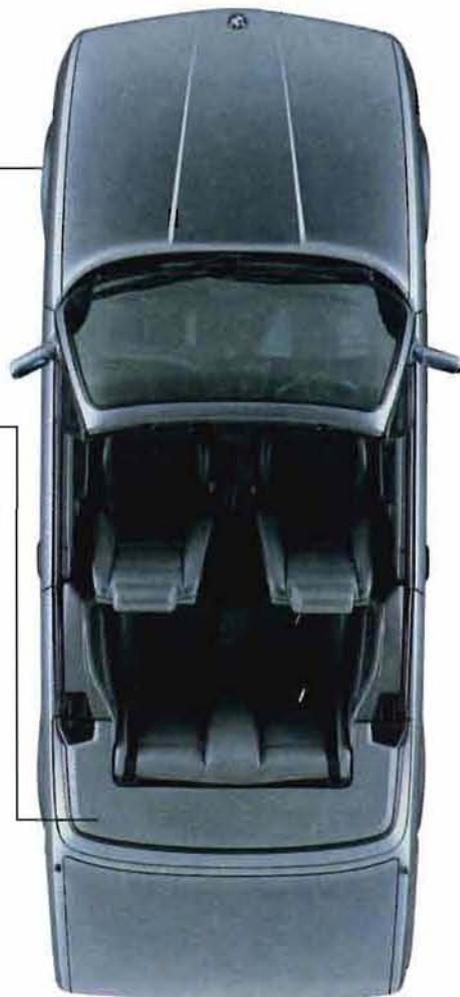
Так как «325i»-кабриолет является автомобилем с откидным верхом, разработчики усилили раму его ветрового стекла стальными балками. Если машина перевернется, рама защитит водителя.

**Плавное торможение**

Вентилируемые дисковые тормоза на передних колесах делают торможение плавным даже при высоких скоростях.

**Отсек для крыши**

Когда верх опущен, он убирается в специальный отсек и накрывается металлической крышкой.



**Дисковые тормоза** — тип тормозного механизма с вращающимся диском внутри колеса. Тормозные колодки зажимают диск для остановки колеса.



# БМВ 5-й серии

**О**дин из выдающихся автомобилей компании — БМВ 5-й серии. Но еще совсем недавно он находился в тени более легкой и динамичной 3-й серии. Все изменилось в 1990-х гг., когда БМВ установила на 5-ю серию мощный 8-цилиндровый двигатель. Все автомобили этой серии получили более обтекаемую аэродинамичную форму. Они стали основными конкурентами спортивных седанов «Мерседес» среднего класса. БМВ 5-й серии — это сочетание роскоши и скорости.

## Технические характеристики «БМВ 540i» (1998)

Максимальная скорость:	220,5 км/ч
Разгон 0–100 км/ч:	6,11 с
Двигатель:	V-образный 8-цилиндровый
Объем двигателя:	4398 см <sup>3</sup>
Мощность:	286 л. с. при 5700 об/мин
Вес:	1680 кг
Расход топлива:	9 л на 100 км



*Салон оборудован подушками безопасности. Они предназначены для защиты водителя и пассажиров в случае аварии.*

## Вехи

### 1972

Представлена 5-я серия. Это первый седан среднего класса от БМВ за последнее десятилетие.

### 1983

Модель «525e»; «e» означает эффективность: уменьшение расхода топлива и приобретение мощности.

### 1993

Модель «540i» с 8-цилиндровым двигателем становится одним из самых быстрых седанов.

### 1996

Обновленная 5-я серия отличается более длинной колесной базой и 6-ступенчатой коробкой передач.



*Несмотря на то что 8-цилиндровый двигатель добавил нагрузки на передние колеса, автомобиль прекрасно управляется и уверенно держит дорогу.*

*Ранние поколения 5-й серии были более высокими и угловатыми, чем современные модели. Они плохо входили в поворот на высокой скорости. Новые машины аэродинамичнее и поэтому лучше держат дорогу.*



# Характеристики

БМВ разрабатывала 5-ю серию несколько лет. Представленный автомобиль был крупнее и аэродинамичнее предыдущих. 5-я серия оснащена 8-цилиндровым двигателем, сделанным из легкого сплава, алюминиевой подвеской и великолепными приборами управления.

## Надежный двигатель

8-цилиндровый двигатель очень легкий. В нем установлены поршни и цилиндры из легкого сплава, а также индивидуальные катушки и долговечные свечи зажигания. Это гарантирует быстрый пуск двигателя.

## Различные коробки переключения передач

На БМВ 5-й серии ставят 6-ступенчатую механическую, 5-ступенчатую автоматическую, а также ручную без сцепления коробки переключения передач «Стептроник».



В конструкции 5-й серии используется преимущественно высокопрочная сталь. Благодаря этому автомобиль на 80 % прочнее и деформируется значительно меньше, чем предыдущие БМВ.



В отличие от других, 8-цилиндровый двигатель, установленный на 5-й серии, не нужно раскручивать до высоких оборотов, чтобы получить максимальную мощность.

## Облегченная подвеска

На модели «540i» установлена алюминиевая подвеска, что уменьшает вес автомобиля.



### Парковочный сенсор

На модели «540i» установлен парковочный радар, который предупреждает водителя о том, что автомобиль слишком близко приблизился к помехе, находящейся сзади.



**Легкий сплав** — прочный, но легкий материал из смеси разных металлов.



# «БМВ 750i»

**С**очетание роскоши и мощи — это «БМВ 750i». Многие считают его одним из лучших в мире автомобилем класса люкс.

Модель оснащена высокотехнологичным оборудованием. Здесь установлен самый мощный 12-цилиндровый двигатель БМВ.

Она на сотню-другую килограмм тяжелее таких своих конкурентов, как «Даймлер Дабл Сикс» и «Ауди V8 Кваттро», но разгоняется до 100 км/ч на доли секунды быстрее.

## Технические характеристики «БМВ 750i» L (1998)

Максимальная скорость:	249,4 км/ч
Разгон 0–100 км/ч:	6,5 с
Двигатель:	V-образный 12-цилиндровый
Объем двигателя:	5379 см <sup>3</sup>
Мощность:	322 л.с. при 5000 об/мин
Вес:	2065 кг
Расход топлива:	13 л на 100 км



*Салон модели «750i» одновременно шикарен и полон технологических новинок. Одна из них — навигационная спутниковая система.*

## Вехи

### 1987

На модели 7-й серии устанавливается 12-цилиндровый двигатель. Коробка переключения передач автоматическая.

### 1989

Впервые БМВ представляет версию 7-й серии с укороченной колесной базой.

### 1996

Модель «750i» оборудована коробкой переключения передач «Стептроник». 7-я серия оснащается боковыми подушками безопасности.

### 1997

Джеймс Бонд ездит на «БМВ 750i» в фильме «Завтра не умрет никогда».



*Стремительность, устойчивость и управляемость, присущие «750i», — редкие качества для столь большого автомобиля. Все это сочетается с уверенной мощностью 12-цилиндрового двигателя.*

Супермощный 12-цилиндровый двигатель устанавливался начиная с 1987 г. на автомобили 7-й серии и стильные спортивные купе 8-й серии. Инженеры BMW в течение нескольких лет разрабатывали и совершенствовали этот мотор, добиваясь снижения его веса и уменьшения расхода топлива.



# Характеристики

Оборудованная такими последними достижениями техники, как спутниковая система навигации и амортизаторы с электронным контролем, модель «750i» — один из самых технически оснащенных автомобилей своего времени. Он к тому же и один из самых безопасных — подушки безопасности надежно защищают водителя и пассажиров.

## Мощный 12-цилиндровый двигатель

12-цилиндровый двигатель из легкого сплава показал себя настолько мощным, что инженеры БМВ доработали его и установили на гоночные автомобили «Формулы-1» команды «Макларен». Двигатель в 320 л. с. на «750i» превосходит мощность «Формулы-1» в 2 раза.

## Регулируемые амортизаторы

Благодаря амортизаторам с электронной регулировкой модель «750i» едет так же мягко, как машина намного меньшего размера.



В модели «750i» установлена система динамического контроля стабильности (ДКС). Когда автомобиль начинает заносить, ДКС автоматически замедляет вращение задних колес, давая им возможность восстановить сцепление с дорогой.



Как на любой модели БМВ люкс-класса, на «750i» установлена спутниковая система навигации. На небольшом экране она указывает водителю направление дальнейшего движения.

## Автоматические зеркала заднего вида

Зеркала заднего вида модели «750i» автоматически направляются вниз при движении задним ходом, позволяя водителю видеть бордюр и любые препятствия на земле.



**Вместительный багажник**

Багажник в модели «750i» очень глубокий и просторный. Туда поместятся самые большие чемоданы.



**Сцепление с дорогой** — это показатель того, как плотно колесо прилегает к дороге при движении автомобиля.



# «БМВ Z3»

**М**одель «Z3» хорошо управляется, обладает достаточной мощностью и очень экономична. Это один из самых популярных спортивных кабриолетов высшего класса. «Z3» выглядит современно, но при этом несет в себе ностальгические черты старых спортивных автомобилей, таких, как классическая модель «БМВ 507». На «Z3» устанавливают двигатели объемом 1900 либо 2800 см<sup>3</sup>. Самая же мощная модель — «М-родстер», которая сочетает кузов «Z3» с двигателем БМВ высшего класса для гоночных автомобилей.

## Технические характеристики «БМВ Z3» (1997)

Максимальная скорость:	167 км/ч
Разгон 0–100 км/ч:	8,2 с
Двигатель:	рядный 4-цилиндровый
Объем двигателя:	1895 см <sup>3</sup>
Мощность:	138 л. с. при 6000 об/мин
Вес:	1235 кг
Расход топлива:	8 л на 100 км



*Салон в «Z3» напоминает салоны других моделей 3-й серии, но ощущения от езды на «Z3» поистине незабываемы.*

## Вехи

### 1955

БМВ представляет первый свой послевоенный спортивный автомобиль — модель «507». Ее цена слишком высока и она плохо продается.

### 1995

Первые автомобили «Z3» произведены на заводе в Спартанбурге (Южная Каролина, США).

### 1996

Кроме двигателя объемом в 1900 см<sup>3</sup>, выпущена более мощная модель объемом 2800 см<sup>3</sup>.

### 1997

Начат выпуск «М-родстер». Он сочетает в себе кузов «Z3» с двигателем «M3».



*Существует не так много спортивных автомобилей, которые ехали бы так быстро, как малыш «Z3»... Даже при движении со скоростью свыше 160 км/ч «Z3» надежен и устойчив, как седан.*



*«БМВ 507», выпущенная в 1950-х гг., оказала влияние на дизайн «Z3». «507» была слишком дорога для своего времени. Модель «Z3» имела большой успех во многом из-за того, что появились покупатели, готовые платить за спортивный кабриолет высокую цену.*

# Характеристики

Базовая модель «Z3» с двигателем объемом 1900 см<sup>3</sup> достойно конкурирует с «Альфа Ромео Спайдером». А с двигателем объемом 2800 см<sup>3</sup>, либо в версии «М-родстер» спортивный БМВ может бросить вызов «Мерседесу SLK 230» и «Порше Бокстеру».

## Двигатель с двумя распределительными валами

В базовой модели «Z3» установлен двигатель объемом 1900 см<sup>3</sup> с четырьмя цилиндрами, 16 клапанами и двумя распределительными валами.

## Распределение веса

Тяжелый двигатель и трансмиссия находятся в передней части «Z3». Однако они сдвинуты к центру автомобиля, чтобы сбалансировать распределение веса. Это улучшает управляемость.



## Стойки лобового стекла

Стойки лобового стекла в «Z3» усилены. Они очень прочны и обеспечат защиту, если автомобиль перевернется.



Внешние панели кузова «Z3» крепятся на болтах. На большинстве автомобилей они приварены. Крепление болтами облегчает замену поврежденных панелей.



Боковые вентиляционные щели у «Z3» скорее декоративны. Их дизайн повторяет форму спортивного купе 1950-х гг. «БМВ 507».

**Удлиненная колесная база**

Колесная база у «Z3» очень длинная для небольшого спортивного автомобиля. За счет уменьшения выступа кузова автомобиля спереди и сзади улучшается управляемость и сцепление с дорогой.



**Колеса под заказ**

В базовой модели «Z3» устанавливаются стальные колесные диски. В более дорогих модификациях диски из легкого сплава.



**Распределительный вал** — вращающийся стержень, открывающий и закрывающий клапаны двигателя, которые впускают топливо и выпускают выхлопные газы.



# БМВ М-серии

**В** названии серии «М» обозначает «мотоспорт». Она состоит из купе «М3», седана «М5», вместительного двухместного купе «М6» и кабриолета «М-родстер». Все автомобили этой серии обладают потрясающей мощностью. Первой моделью стала «М1». Представленная в 1978 г., она сходила с конвейера всего три года. Это был скорее гоночный автомобиль, чем легковой. Он развивал скорость 260 км/ч. «М3» и «М5» стали последними моделями серии.

## Технические характеристики «БМВ М5» (1990)

Максимальная скорость:	249,4 км/ч
Разгон 0–100 км/ч:	6,5 с
Двигатель:	рядный 6-цилиндровый
Объем двигателя:	3535 см <sup>3</sup>
Мощность:	310 л. с. при 6900 об/мин
Вес:	1725 кг
Расход топлива:	15 л на 100 км



*Великолепные кожаные кресла и спортивный стиль салона модели «М5» — характерные черты М-серии.*

## Вехи

### 1978

БМВ начинает производство «М1». И изнутри, и снаружи это скорее гоночный, чем легковой автомобиль.

### 1985

Начато производство «М5», продолжающееся по сей день. А вот купе «М6» выпускали только с 1986 по 1989 г.

### 1994

В США представлена «М3».

### 1997

В Северной Америке поступает в продажу мощный спортивный «БМВ М-родстер».



*«М3» — одна из лучших спортивных моделей, это невероятная смесь скорости, предсказуемости, устойчивости заднего привода и практичности.*



*«М-родстер» сочетает внешность «Z3» и мощь двигателя М-серии. Максимальная скорость американской версии «М-родстер» составляет 220,5 км/ч. В Европе, где разрешена более высокая скорость, автомобиль может разогнаться до 249,4 км/ч.*

**Автомобиль с задним приводом** — автомобиль, в котором двигатель вращает задние колеса.

# Характеристики

Классическим представителем М-серии является «М5». В 1990-х гг. это был один из самых популярных спортивных седанов высшего класса. С конструкцией и мощностью гоночного автомобиля, «М5» превосходит «Ауди V8 Кваттро» и «Лексус LS400».

## Открываемый вперед капот

В большинстве современных БМВ капот открывается в сторону ветрового стекла. Однако в «М5» оставили прежнее открывание капота вперед.

## Двигатель

Двигатель в «М5» наилучшим образом сочетает мощь и экономичность. Он может раскручиваться до 7000 об/мин.

## Охлаждаемые тормоза

На колесах «М5» установлены очень большие тормоза. Для предотвращения их перегрева внутри колеса находятся лопасти, которые задувают воздух.



Для многих в 1980-е гг. самой желанной моделью БМВ М-серии была «М6». Это было большое купе, одновременно спортивное и шикарное. Производство «М6» завершилось в 1989 г., и сегодня ее очень высоко ценят коллекционеры.



Отдел маркетинга БМВ называл «М3» одним из идеальных автомобилей.

## Рычажная передняя подвеска

На «М5» установлена специально разработанная подвеска с низкими рычагами и стабилизатором.

### Боковые зеркала

Боковые зеркала складываются после завершения парковки.



### Логотип М-серии

Логотип М-серии состоит из трех цветных полос — фиолетовой, синей и красной.

### Задний спойлер

Задний спойлер повышает устойчивость автомобиля на высокой скорости.



**Подвеска** — система пружин и рычагов, которая поддерживает кузов и обеспечивает плавное движение.

# «Корвет»



**В** 1953 г. крупнейшая в мире автомобильная компания «Дженерал Моторс» представила «Корвет» — новый спортивный автомобиль своего подразделения «Шевроле». Слово «корвет» означает «маленький, быстрый, боевой корабль». Эта машина была и быстрой, и маленькой — места хватало только для водителя и пассажира. К 1960-м гг. «Корвет», или просто «Вет», стал самым любимым

Эмблема «Корвета» — два перекрещенных флага. Один — это клетчатый флаг, которым встречают победителя гонки. Другой — красный, с логотипом «Шевроле» и французской королевской лилией, что символизирует французские корни основателя компании Луиса Шевроле.

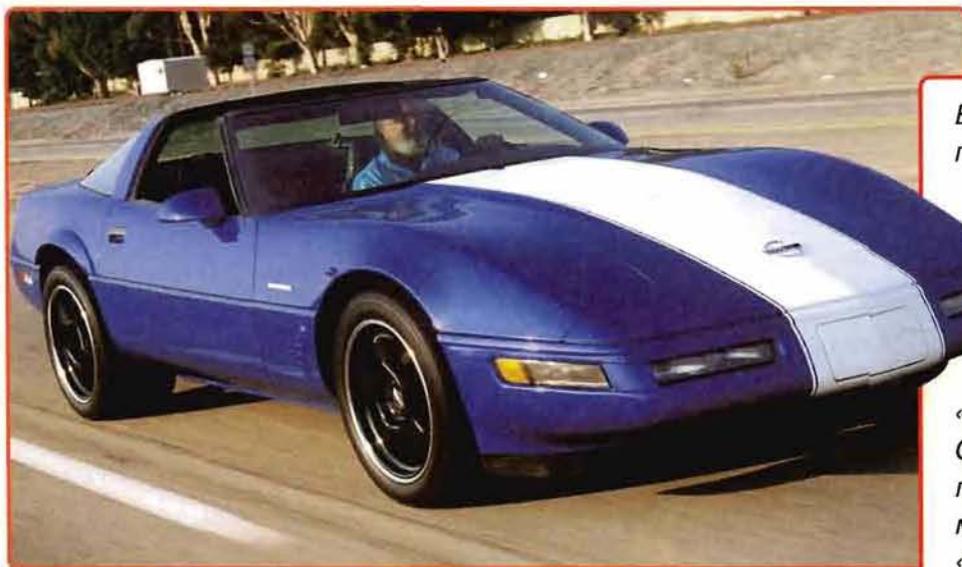
*В 1969 г. «Дженерал Моторс» выпустила первый «Корвет» 3-го поколения. Более мощный, чем предыдущие «Корветы», он разогнался до 100 км/ч за 5,5 секунды.*





спортивным автомобилем американцев. Весьма популярен он и сейчас. Всего было пять поколений «Корветов», и в каждом представлялись новые, улучшенные модели. Наиболее значимыми были «Стинг Рей», «БП Рейсер», «1969», «Коллекционная модель», «Гранд Спорт» и первый автомобиль 5-го поколения — «1998».

*В 1998 г. «Дженерал Моторс» представила первые модели 5-го поколения. Критики признали это поколение одним из лучших.*



*В 1996 г., завершая производство «Корветов» 4-го поколения, «Дженерал Моторс» выпустила небольшую серию «Гранд Спорт». Они были покрашены под классическую модель 1960-х гг. «БП Рейсер».*



# «Корвет Стинг Рей»

**В** 1963 г., когда «Корвет» представил модель «Стинг Рей», в Америке появился долгожданный спортивный автомобиль, превзошедший европейские модели. За основу его легкого стекловолоконного кузова был взят кузов гоночного автомобиля 1956 г. Благодаря рокочущему 8-цилиндровому двигателю и мгновенному разгону «Стинг Рей» сразу стал любимцем автомобильных фанатов. Более поздние «Корветы» могли быть быстрее и лучше управлялись, но «Стинг Рей» навсегда остался любимым спортивным автомобилем Америки.

## Технические характеристики «Стинг Рей» (1963)

Максимальная скорость:	217 км/ч
Разгон 0–100 км/ч:	5,6 с
Двигатель:	V-образный 8-цилиндровый
Объем двигателя:	6997 см <sup>3</sup>
Мощность:	435 л. с. при 5800 об/мин
Вес:	1430 кг
Расход топлива:	22 л на 100 км



*Салон не блещет роскошью, но весьма функционален. Это салон спортивного автомобиля.*

## Вехи

### 1955

Зора Аркус-Дунтов стал главой программы «Корвет» компании «Дженерал Моторс». Именно он позже создал «Стинг Рей».

### 1957

«Вет» — самая быстрая серийная машина в мире.

### 1963

Выпущена первая серийная модель «Стинг Рей».

### 1967

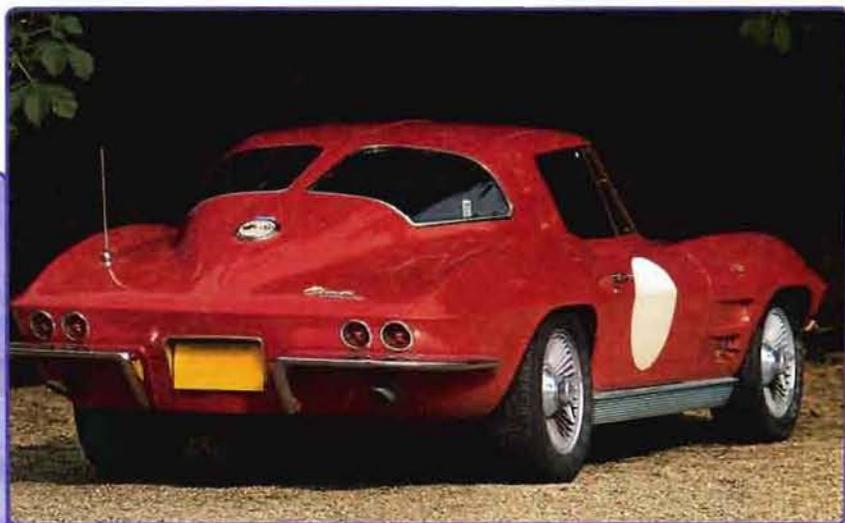
После установки 8-цилиндрового двигателя «Стинг Рей L88» обретает максимальную мощность. Изменена и форма кабины.



*Этот «Вет» оставит большинство современных спортивных машин позади в облаке пыли...*

*Мощь, вжимающая в сиденье при старте, дает «Стинг Рею» право считаться любимым спортивным автомобилем Америки.*

*Самая популярная у коллекционеров модель «Стинг Рея» — купе 1963 г. с разделенным задним стеклом. Но «Шевроле» отказалась от этого дизайна, поскольку ухудшался задний обзор. Такие стекла установили еще на ряд поздних моделей, чтобы сделать их более роскошными.*



# Характеристики

Расположив двигатель в задней части автомобиля, конструкторы добились равномерного распределения общего веса. Сегодня управление «Стинг Реем» может показаться тяжеловатым, но для 1960-х гг. он был весьма хорош.

## Отсутствует крышка багажника

Доступ в багажник возможен только из салона автомобиля.



## Боковые выхлопные трубы

Боковые выхлопные трубы сделаны в основном ради внешнего вида. Они закрыты кожухом со множеством узких отверстий. Кожух защищает водителя и пассажира от ожогов.



«Стинг Рей» — первый «Корвет» с независимой передней и задней подвесками.



Сначала на «Стинг Рей» ставился известный двигатель «Шевроле» — 8-цилиндровый с малыми цилиндрами. В 1965 г. он был заменен на новый «Марк 4» с большими цилиндрами. В 1966 и 1967 гг. объем двигателя был еще увеличен до 6997 см<sup>3</sup>.

**Кузов из стекловолокна**

Кузов из стекловолокна установлен на традиционную раму.



**Коробка передач и муфта сцепления из легкого сплава**

Коробка передач из легкого сплава улучшает баланс автомобиля.



**Тройные вентиляционные отверстия**

Форма вентиляционных отверстий менялась. Подобные использовались в 1965–1966 гг.

**Открывающиеся фары**

Фары открываются и закрываются двумя специальными механизмами.

**Подвеска** — система пружин и рычагов, которая поддерживает кузов и обеспечивает плавное движение.





# «БП Рейсер»

**В** 1963 г. «Дженерал Моторс» представила первый «БП Рейсер», напоминавший очертаниями «Корвет Стинг Рей». Но это был уже не просто автомобиль для улицы. Оборудованный узким лобовым стеклом, защитными дугами на подголовниках и окрашенный в синий металлик с белой полосой, «БП Рейсер» — это спортивный автомобиль марки «Корвет». Он получил больше всего наград среди американских автомобилей. Но, несмотря на успешные выступления в гонках, в 1967 г. выпуск этой модели был прекращен.

## Технические характеристики «БП Рейсер» (1965)

Максимальная скорость:	238,2 км/ч
Разгон 0–100 км/ч:	5,4 с
Двигатель:	V-образный 8-цилиндровый
Объем двигателя:	5359 см <sup>3</sup>
Мощность:	375 л. с. при 6000 об/мин
Вес:	1429 кг
Расход топлива:	20 л на 100 км



*Водительское сиденье в «БП Рейсере» оборудовано гоночными ремнями безопасности. Эти ремни, крепящиеся в пяти точках, обеспечивают водителю лучшую защиту при аварии на высокой скорости.*

## Вехи

### 1963

«Дженерал Моторс» представляет новый автомобиль, созданный на базе «Корвета Стинг Рея».

### 1966

Гонщик Роджер Пенске приводит «БП Рейсер» к победе в 12-часовой гонке на выживание.

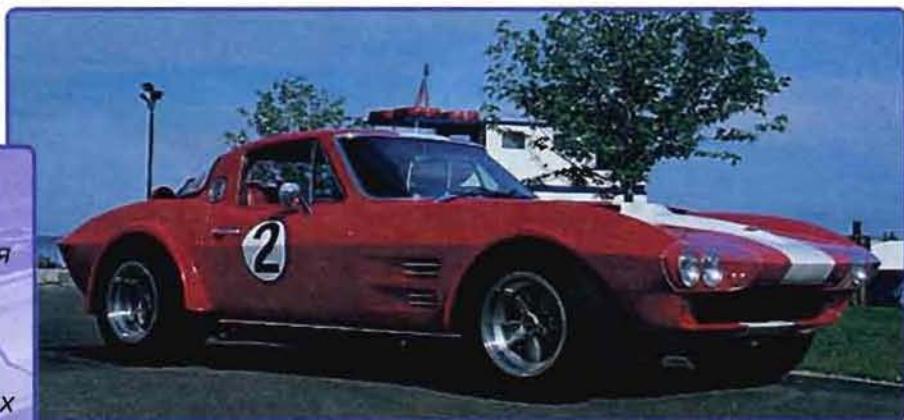
### 1967

«Дженерал Моторс» решает прекратить выпуск «БП Рейсеров». В этом же году модель показывает отличные результаты на международной гонке в Ле-Мане во Франции. Она же выигрывает в классе GT в гонке на выживание в Себринге.



*Хотя узкое лобовое стекло и защитные дуги являются атрибутами чисто спортивного автомобиля, «Стинг Рей» выглядит вполне дорожной машиной.*

*Сейчас все «Корветы БП Рейсер» раскуплены коллекционерами. Самая разыскиваемая среди них — модель 1963 г. На гонках и выставках, которые Клуб спортивных автомобилей Америки спонсировал, начиная с 1960-х гг., «БП Рейсер» 1963 г. показывал себя с самой лучшей стороны.*



# Характеристики

Усовершенствовав «Стинг Рей», «Дженерал Моторс» создала «БП Рейсер». Небольшой, но мощный 8-цилиндровый двигатель, улучшенные дисковые тормоза и более надежный контроль дороги — это лишь часть изменений, которые помогли «Рейсеру» стать чемпионом гонок в GT-классе.

## Дисковые тормоза

Дисковые тормоза стоят у «БП Рейсера» на всех четырех колесах.

## V-образный двигатель

Двигатель небольшой, V-образный, 8-цилиндровый, но при объеме 5359 см<sup>3</sup> он дает мощность 375 л.с. В 1960-е гг. это был самый мощный двигатель «Шевроле» с малыми цилиндрами.



Двигатель в «БП Рейсере» отодвинут назад, чтобы сбалансировать вес. Но задняя часть автомобиля все равно чуть тяжелее передней, это немного ухудшает управляемость.



«БП Рейсер» обладает прочным шасси, специально разработанной подвеской и мощным 8-цилиндровым двигателем. Это делает автомобиль мощным, но чутким к управлению.

## Открытая решетка радиатора

В отличие от «Стинг Рея», радиаторная решетка у «БП Рейсера» открыта. Через нее под капот попадает воздух, что улучшает охлаждение двигателя.

### Складывание крыши

Из-за установки защитных дуг в ряде «Стинг Реев» сюда убиралась крыша.



### Кузов из стекловолокна

Кузов всех «Корветов» сделан из стекловолокна, что делает машину легкой, прочной и нержавеющей.



**Стекловолокно** — легкий, но прочный материал, сделанный из волокон стекла. Ему можно придать практически любую форму.



# «Корвет 1969»

**В** 1969 г. «Дженерал Моторс», головная компания «Шевроле Корвет», представила 3-е поколение «Корветов». Новые машины успеха не имели. Их критиковали за то, что они слишком большие и претенциозные, особенно по сравнению с европейскими спортивными автомобилями. Однако мощность двигателя вызвала всеобщее восхищение. Стандартный двигатель для этой модели имел объем 6997 см<sup>3</sup> и позволял развивать гоночную скорость 217,3 км/ч.

## Технические характеристики «Корвет 1969» (1969)

Максимальная скорость:	217,3 км/ч
Разгон 0–100 км/ч:	5,6 с
Двигатель:	V-образный 8-цилиндровый
Объем двигателя:	6997 см <sup>3</sup>
Мощность:	435 л. с. при 5600 об/мин
Вес:	1427 кг
Расход топлива:	22 л на 100 км



*Все приборы на панели «Корвета 1969» крупные и удобные для глаз.*

## Вехи

### 1966

Кузов «Корвета 1966» получил акулообразную форму.

### 1968

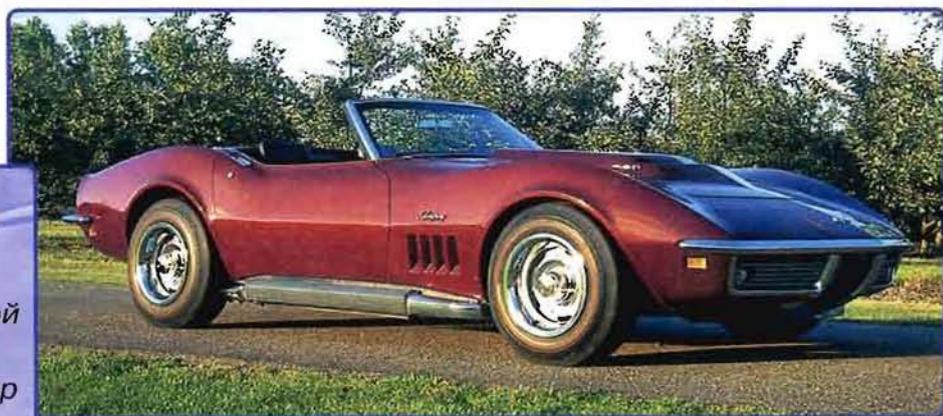
Модель «1968» высоко оценили профессиональные гонщики-испытатели.

### 1969

«Дженерал Моторс» внесла в «Корвет» ряд изменений. Среди них новые задние фонари и обновленные двери. На «Корвет» теперь можно устанавливать двигатели различного объема.



*Хотя у большинства «Корветов» основной вес приходится на передние колеса, автомобиль держит дорогу при движении по прямой и в повороте не хуже других спортивных машин.*



*В основном на «Корвет 1969» устанавливали 8-цилиндровый двигатель максимальной мощностью 435 л.с. На некоторые, например на L88, ставили двигатель большего объема. L88 достигал 500 л.с. Сегодня эта модель — находка для коллекционера.*

# Характеристики

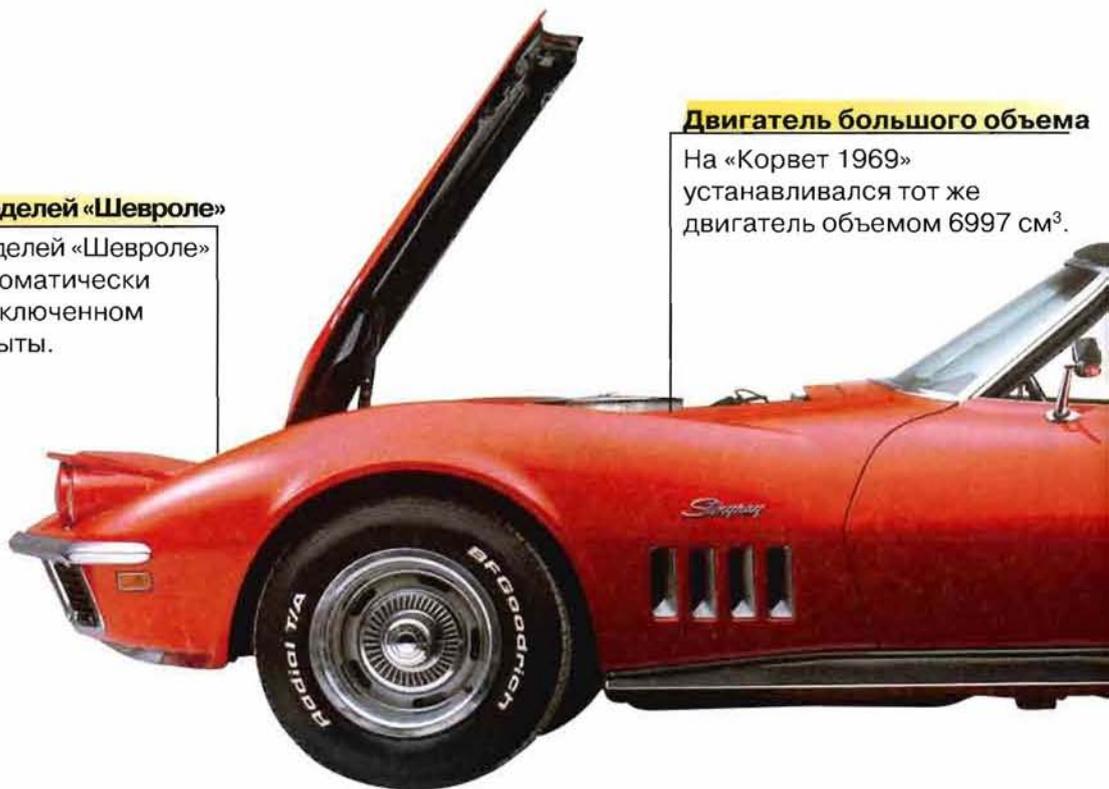
По мнению большинства автолюбителей, «Стинг Рей» выглядел лучше, чем «Корветы» 3-го поколения. Однако на многих фанатов «Стинг Рея» произвел впечатление мощный 8-цилиндровый двигатель «Шевроле» в «Корвете 1969».

## Передние фары моделей «Шевроле»

Передние фары моделей «Шевроле» при включении автоматически выдвигаются. В выключенном состоянии они скрыты.

## Двигатель большого объема

На «Корвет 1969» устанавливался тот же двигатель объемом 6997 см<sup>3</sup>.



На «Корвет 1969» устанавливали пять типов двигателей различного объема. Самый маленький составлял 6997 см<sup>3</sup>. Самым мощным был L88.



Преыдущие «Корветы» критиковали, в частности, за тесноту кабины. Чтобы устранить этот недостаток, в модели «1969» уменьшили рулевое колесо.

## Контроль рулевого колеса

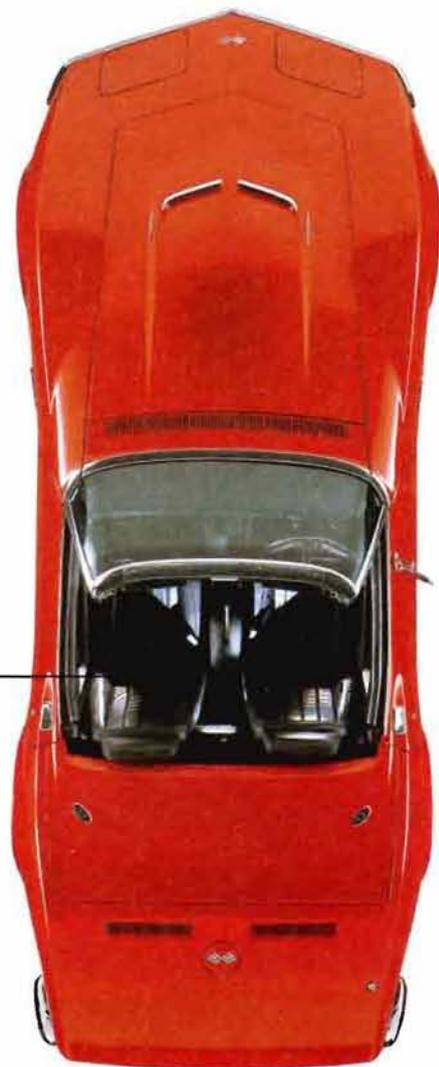
Для улучшения действия руля при сильном ускорении конструкторы создали особый механизм, который устанавливался за дополнительные тысячи долларов.

### Установка жесткой крыши

Вместо откидной крыши можно было установить жесткую.

### Новый салон

Меньший диаметр руля и более тонкие дверные панели сделали салон «Корвета 1969» более просторным.



**Дифференциал** — механизм, который заставляет колеса на одной оси вращаться с различной скоростью. Например, при повороте машины колесо с внешней стороны проходит больший путь и должно вращаться быстрее.



# «Корвет 1982» (коллекционная модель)

**В** 1982 г. «Дженерал Моторс» прекратила производство «Корветов» 3-го поколения. Модель нуждалась в серьезной модернизации. Прощаясь с 3-м поколением, «Дженерал Моторс» выпустила специальную версию «Корвета» — коллекционную модель. Сегодня коллекционеры высоко оценивают этот автомобиль.

## Технические характеристики «Корвет 1982»

Максимальная скорость:	201,2 км/ч
Разгон 0–100 км/ч:	8 с
Двигатель:	V-образный 8-цилиндровый
Объем двигателя:	5735 см <sup>3</sup>
Мощность:	200 л. с. при 4200 об/мин
Вес:	1554 кг
Расход топлива:	14 л на 100 км



*Салон «Корвета 1982» намного комфортабельнее, чем у предыдущих моделей.*

## Вехи

### 1976

Было выпущено более 45 тыс. «Корветов». Дизайн кузова все еще ориентирован на предыдущие модели.

### 1978

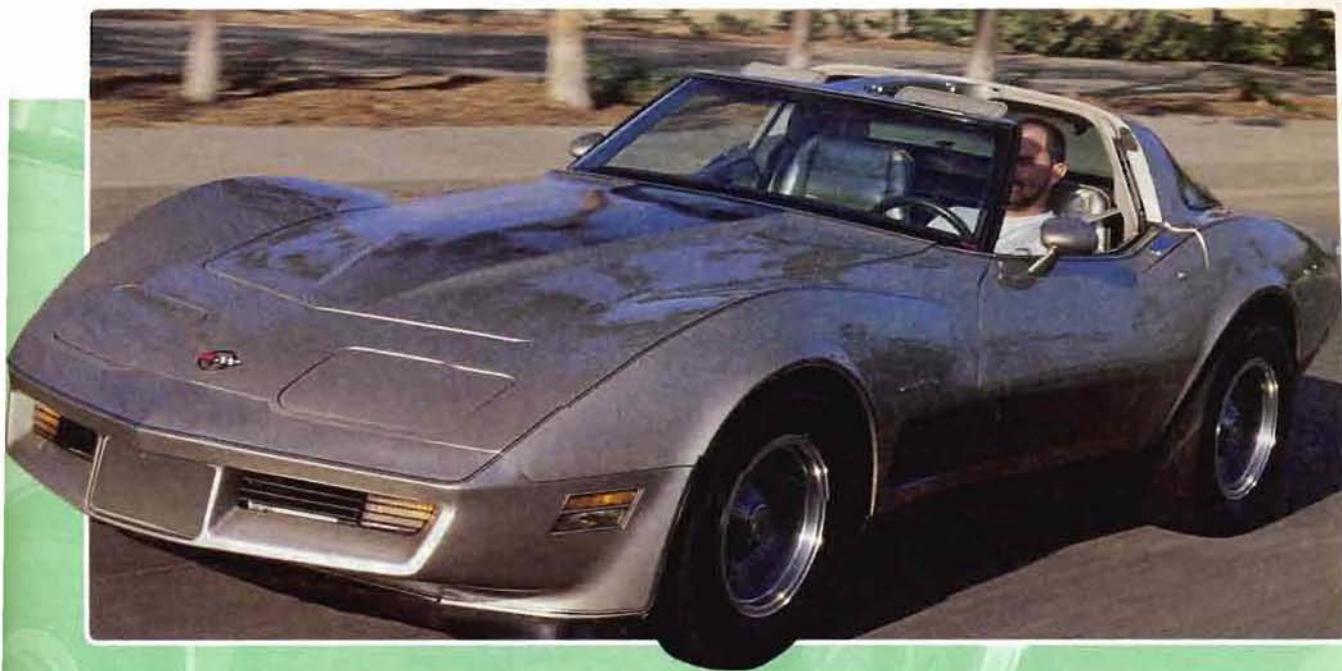
В честь 25-летия «Корвета» на автомобиль установили новое заднее стекло.

### 1980

Добавив в конструкцию кузова алюминиевые детали, удалось сделать автомобиль более чем на 100 кг легче.

### 1982

«Дженерал Моторс» выпустила более 25 тыс. новых «Корветов».



*Самое лучшее в нем то, что, несмотря на роскошную отделку и внешний вид, он чувствует дорогу и управляется как спортивный автомобиль.*

*«Корвет 1982» был выпущен малой серией, что принесло ему огромную популярность среди коллекционеров спортивных автомобилей. Модель была оснащена специальными колесами и покрашена в серебристо-бежевый цвет.*



**Шасси** — рама автомобиля, на которую устанавливается кузов.

# Характеристики

«Корвет 1982» называют коллекционной моделью. Это связано с тем, что «Дженерал Моторс», завершая производство «Корветов» 3-го поколения, выпустила всего несколько тысяч таких автомобилей. У этой модели есть ряд особенностей.

## Крышка капота

Крышка капота на «Корвете 1982» открывается в направлении от лобового стекла. Это характерно для всех «Корветов».

## 8-цилиндровый двигатель

«Дженерал Моторс» устанавливала на «Корвет 1982» 8-цилиндровый двигатель как базовый. Его максимальная мощность — 200 л. с. при 4200 об/мин.



## Улучшенная аэродинамика

В «Корвете 1982» был сделан ряд улучшений. Так, например, передней и задней части автомобиля придали новую форму, что сделало модель намного аэродинамичнее, по сравнению с другими «Корветами» 3-го поколения.



Стекланные Т-образные панели крыши в «Корвете 1982» бронзового цвета. Их можно убрать за сиденья.



Одно из многих отличий «Корвета 1982» ограниченного выпуска — алюминиевые колеса, напоминающие турбины реактивного самолета.

## «КОРВЕТ 1982» (КОЛЛЕКЦИОННАЯ МОДЕЛЬ)

### Поднимаемое заднее стекло

Поднимаемое заднее стекло на «Корвете 1982» установлено на двух гидравлических рейках. Поднятое стекло облегчает доступ к задней части автомобиля.

### Специальная отделка салона

Отделка салона и дверей в «Корвете 1982» серебристого цвета. Это особое дополнение, поскольку таких автомобилей было выпущено всего несколько тысяч.



**Купе** — тип кузова, обычно закрытый, рассчитанный на двух человек.

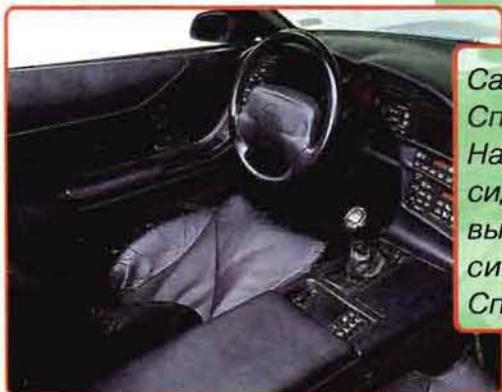


# «Корвет 1996 Гранд Спорт»

«Гранд Спорт» 1996 г. создавался как последняя модель 4-го поколения «Корветов», как машина, знаменующая окончание серии. Она была похожа на классический «БП Рейсер» далеких 1960-х гг. По центру кузова «Гранд Спорта» шла широкая белая полоса, как у гоночных машин.

## Технические характеристики «Корвет 1996 Гранд Спорт» (1996)

Максимальная скорость:	270,4 км/ч
Разгон 0–100 км/ч:	4,7 с
Двигатель:	V-образный 8-цилиндровый
Объем двигателя:	5735 см <sup>3</sup>
Мощность:	330 л. с. при 5800 об/мин
Вес:	1496 кг
Расход топлива:	17 л на 100 км



*Салон «Гранд Спорта» обит кожей. На задней части сидений выгравирован символ «Гранд Спорта».*

## Вехи

### 1984

Выпущен «Корвет» 4-го поколения. На модель установлен двигатель объемом 5,7 л, названный L83. Шасси жесткое, дизайн обтекаемый, что дает «Корвету» 4-го поколения мощь и внешний вид спортивного автомобиля.

### 1990

На некоторые модели «Корвета» под заказ устанавливается ZR-1 — 32-клапанный двигатель, выпускаемый компанией «Лотус».

### 1996

«Гранд Спорт» — последняя модель 4-го поколения «Корветов».



*Его устойчивое поведение на дороге и прекрасная управляемость вселяют в водителя уверенность и восторг. Это мечта, ставшая реальностью.*



*На некоторые модели «Гранд Спорта» устанавливались дополнительные приспособления, позволявшие лучше проходить повороты на высоких скоростях. Это были более мощные стабилизаторы, более жесткие амортизаторы и пружины.*

**Амортизаторы** — приспособления, прикрепляемые к подвеске для более плавного движения по неровной дороге.

# Характеристики

«Гранд Спорт» стал современной классикой не только из-за покраски под гоночный автомобиль. Под его капотом скрыт 8-цилиндровый двигатель LT4, делающий последний «Корвет» 4-го поколения на 10 % мощнее предыдущих моделей.

## 6-ступенчатая механическая коробка передач

На «Гранд Спорт» устанавливается только 6-ступенчатая механическая коробка передач. «Дженерал Моторс» решила, что для мощного двигателя LT4 автоматическая коробка не подходит.

## Двигатель LT4

LT4, новый 8-цилиндровый двигатель «Корвета 1996», имеет объем 5736 см<sup>3</sup>. В нем стоят улучшенные поршни и головки цилиндров, позволяющие развить 330 л. с.



На «Гранд Спорте» установлены улучшенный гидроусилитель руля и спортивная подвеска. При испытаниях модели 1996 г. это вызвало особое восхищение водителей.



Около тысячи моделей «Гранд Спорт» были оборудованы двигателем LT4. Это вполне современный автомобиль, но многие уже считают его коллекционным.

## Широкие задние шины

Широкие высококлассные шины для «Гранд Спорта» специально разрабатывались компанией «Гудиер». Задние шины шире передних.

### Покраска

Модель «Гранд Спорт» 1996 г. была покрашена так же, как модель «Корвета» 1960-х гг. «БП Рейсер». Корпус цвета синий металлик. По крыше идет белая полоса, как у гоночных автомобилей. На переднюю часть автомобиля со стороны водителя нанесены красные отметки в виде шеврона.

### Заднее окно

Широкое заднее стекло может подниматься. Это отличительная черта всех «Корветов», начиная с 1980-х гг.



**Поршень** — небольшой подвижный стержень, который вставлен в цилиндр и прикреплен к коленчатому валу. Движение поршня вверх-вниз вращает коленчатый вал.



# «Корвет 1998»

**М**ногие считают «Корвет 1998» возвращением успеха. Годом раньше «Дженерал Моторс» представила 5-е поколение «Корветов». Главным различием между моделями 1997 и 1998 г. было то, что последняя выпускалась с откидным верхом. «Корвет» 5-го поколения был комфортабельным и стильным, он стал моделью более высокого класса и мог соперничать с такими конкурентами, как «Феррари F355» и «Лотус Эспирит V8».

## Технические характеристики «Корвет 1998»

Максимальная скорость:	281,6 км/ч
Разгон 0–100 км/ч:	4,7 с
Двигатель:	V-образный 8-цилиндровый
Объем двигателя:	5686 см <sup>3</sup>
Мощность:	345 л. с при 5400 об/мин.
Вес:	1461 кг
Расход топлива:	14 л на 100 км



Приборная панель в утонченном «Корвете 1998» проста и удобна.

## Вехи

### 1990

Обладая мощным 8-цилиндровым двигателем, «Корвет» разгоняется до 100 км/ч быстрее чем за 5 секунд.

### 1997

«Дженерал Моторс» представляет новое поколение «Корветов», куда ставится не 8-цилиндровый двигатель. На версии 1997 г. стоял двигатель L51. Основное отличие 5-го поколения — более длинная колесная база.

### 1998

Представлена модель-кабриолет. Не столь аэродинамичная, как купе, но очень быстрая.



*8-цилиндровый двигатель L51 четко работает под управлением новой электронной системы впрыска топлива и разгоняет автомобиль до 100 км/ч быстрее чем за 5 секунд.*



*«Корвет 1998» — это модель 5-го поколения. Более длинный и широкий, он стал одним из самых стильных автомобилей. К тому же это самый быстрый «Корвет» на сегодняшний день. Он может разогнаться до 281,6 км/ч.*

**Кабриолет** — тип кузова, у которого мягкая крыша может убираться.

# Характеристики

Многие эксперты считают «Корвет 1998» одним из лучших спортивных автомобилей. При разработке этой модели «Дженерал Моторс» решила уделить равное внимание техническим характеристикам и шикарному дизайну. Управление «Корветом 1998» — это всегда наслаждение.

## Монитор давления в шинах

На «Корвет» 5-го поколения установлен датчик, предупреждающий водителя о понижении давления в шинах.



## 8-цилиндровый двигатель

На «Корветах» 5-го поколения стоит новый двигатель «Шевроле» объемом 5686 см<sup>3</sup>.

## Сцепление с дорогой

Если колесо начинает терять сцепление с дорогой, включается автоматический контроль. Он снижает скорость вращения колеса, пока нормальное сцепление не восстановится.



Базовая модель «Корвета 1998» оснащена 4-ступенчатой автоматической коробкой передач. За дополнительную плату можно установить 6-ступенчатую механическую коробку.



Кузов «Корвета 1998» сделан из стекловолокна. Это не новость. У «Корветов» стало традицией устанавливать стекловолоконный кузов на стальное шасси.



**Коробка передач**

6-ступенчатая коробка передач в «Корвете 1998» находится в задней части автомобиля. Это позволяет распределить вес более равномерно.

**Складывание крыши**

Крыша убирается под специальную панель за сиденьями, покрашенную в цвет кузова.



**Подвеска** — система пружин и рычагов, которая поддерживает кузов и обеспечивает плавное движение.

**Коробка передач** — шестерни для переключения передач, направляющие вращение от двигателя к осям.

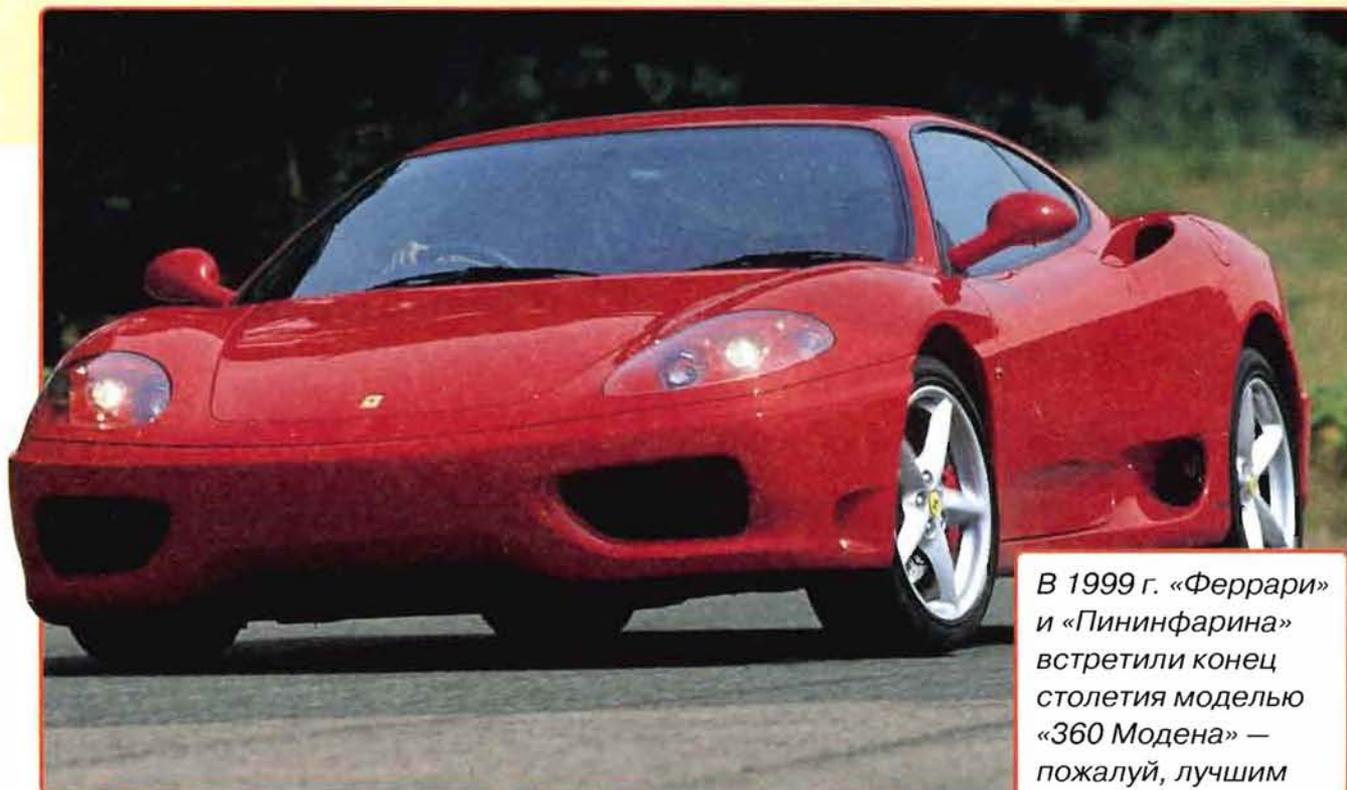


# «Феррари»

**И**тальянская автомобильная компания «Феррари» — одно из самых известных имен в автоспорте. Энцо Феррари (1898–1988) начал свою карьеру в 1920-х гг. в качестве автогонщика. В 1929 г. он создал свою гоночную команду, а вскоре начал производить автомобили. Но на первом месте для Энцо всегда оставались гонки. Деньги, заработанные выпуском спортивных автомобилей, он вкладывал в свою гоночную команду «Формулы-1».



*Эмблема принадлежала пилоту Первой мировой войны Франческо Барака. Позже Энцо Феррари использовал ее как логотип.*

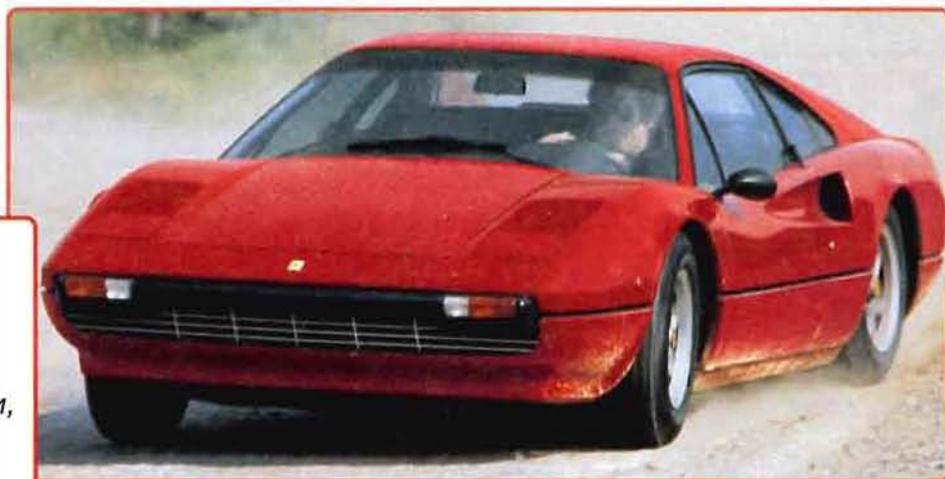


*В 1999 г. «Феррари» и «Пининфарина» встретили конец столетия моделью «360 Модена» — пожалуй, лучшим достижением их сотрудничества.*



Спортивные автомобили «Феррари» стали легендарными во многом благодаря своему внешнему виду. Более 30 лет «Феррари» пользовалась услугами итальянской дизайнерской компании «Пининфарина». «Феррари» предлагает водителю почувствовать себя настоящим гонщиком. Самыми популярными моделями стали «F355», «360 Модена», «F50», «Тестаросса», «308» и «550 Маранелло».

*Модель «F50» — один из самых быстрых в мире спортивных автомобилей. Его скорость достигает 325,1 км/ч. Он был создан в 1997 г. в честь 50-летия спортивных автомобилей «Феррари».*



*Модель «Феррари 308» имела особое значение. Она совмещала многие технические новинки, использовавшиеся в спортивных автомобилях с середины 1970-х до середины 1980-х гг.*



# «Феррари F355»

**М**одель «F355» была представлена в 1994 г. Она заменила предыдущие модели и стала не менее популярна, чем знаменитая «Феррари Тестаросса». Мощность этого автомобиля привела фанатов в неопишуемый восторг. 8-цилиндровый двигатель в «F355» имел меньший объем, чем 12-цилиндровый двигатель «Тестароссы», однако механические и технические новшества делали его более эффективным. В гонке «F355» обошла бы «Тестароссу» благодаря большей на 16 км/ч максимальной скорости.

## Технические характеристики «Феррари F355»

Максимальная скорость:	294,5 км/ч
Разгон 0–100 км/ч:	4,7 с
Двигатель:	V-образный 8-цилиндровый
Объем двигателя:	3496 см <sup>3</sup>
Мощность:	375 л. с. при 8250 об/мин
Вес:	1350 кг
Расход топлива:	16 л на 100 км



*В спортивном салоне «F355» сиденья отделаны шикарной кожей. Рычаг коробки передач увенчан фирменным металлическим шаром.*

## Вехи

### 1965

На Парижском автосалоне представлен первый «Феррари» среднего класса. Дизайн — компании «Пининфарина». Модель названа «Дино» в честь сына Энцо Феррари.

### 1994

«F355» стал последней моделью «Феррари» среднего класса. В 1974 г. «Дино» сменила модель «308», а еще через 11 лет — «328». В свою очередь «F355» заменил модель 1989 г. «348».

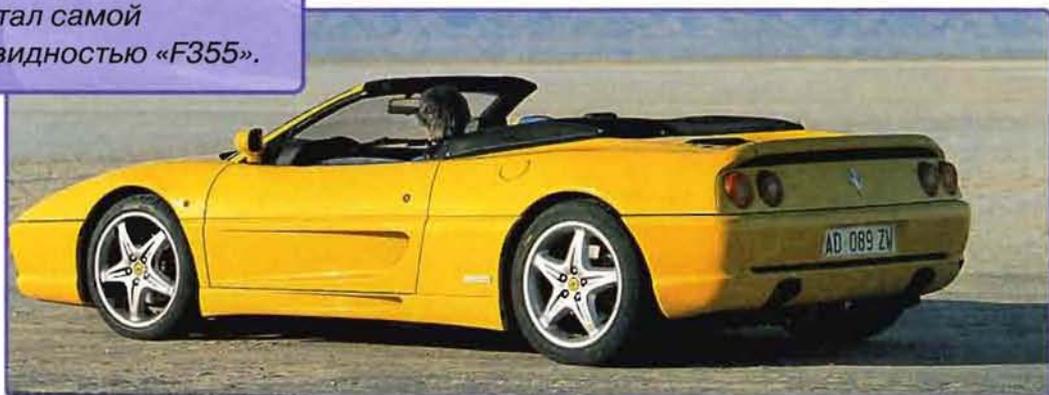
### 1995

«Феррари» выпускает «F355 Спайдер», модель-кабриолет.



*Его характеристики поражают. Но, в отличие от других суперавтомобилей, у «F355» четко работающая коробка передач обычного размера, удивительно мощные тормоза и прекрасная управляемость.*

В 1995 г. «Феррари» добавила в серию «F355» модель «Спайдер». Раньше были представлены «Берлинетта» с металлической крышей и «GTS» со съемной жесткой крышей. У «Спайдера» была мягкая съемная крыша, которая убиралась за сиденья. «Спайдер» сразу стал самой популярной разновидностью «F355».



# Характеристики

Характеристики «F355» впечатляют благодаря мощности в 375 л. с., создаваемой 8-цилиндровым двигателем «Феррари». Внешний вид автомобиля поражает дизайном «Пининфарины». Совместными усилиями автомобиль получился быстрым и стильным.



## Небольшой багажник

У модели «F355 Спайдер» очень небольшой багажник.

## Установка двигателя сзади

8-цилиндровый двигатель «Спайдера» размещен в задней части автомобиля. Это характерно для всех «Феррари», но здесь двигатель смещен влево.



Передняя и задняя подвеска в «F355» — двойная рычажная. В ней установлены передний и задний стабилизаторы. Сочетание двойной рычажной подвески и стабилизаторов обеспечивает особую плавность при движении.



Двигатель сделан из легкого металлического сплава. В нем 40 клапанов, по пять на цилиндр. Клапаны позволяют топливу быстрее попасть в двигатель, что дает максимальную мощность.

## Широкие колеса

18-дюймовые колеса очень широки даже для спортивного автомобиля. Они оснащены высококлассными шинами.

### Усиленное шасси

Шасси «Спайдера» мощнее, чем у других моделей «F355». Его усилили, поскольку у автомобиля нет жесткой крыши, что делает конструкцию кузова слабее.



### Прижимная сила

«Пининфарина» разработала заднюю часть автомобиля так, что при движении на высокой скорости воздух прижимает его и делает более устойчивым.



**Трансмиссия** — различные приводы и шестерни, передающие силу (крутящий момент) от двигателя к осям автомобиля.



# «Феррари 360 Модена»

Последней моделью «Феррари», представленной в конце XX в., стала «Модена 360». Автомобиль назван по имени города в Италии. Хотя на нем установлен 8-цилиндровый двигатель среднего класса, его максимальная скорость достигает 297,7 км/ч, а разгон до 100 км/ч занимает 4,5 секунды. Для достижения такой мощности инженеры «Феррари» изменили конструкцию двигателя. Дизайнеры «Пининфарины» в свою очередь придали автомобилю прекрасную аэродинамичную форму.

## Технические характеристики «Феррари 360 Модена» (1999)

Максимальная скорость:	297,7 км/ч
Разгон 0–100 км/ч:	4,5 с
Двигатель:	V-образный 8-цилиндровый
Объем двигателя:	3586 см <sup>3</sup>
Мощность:	394 л. с. при 8500 об/мин
Вес:	1390 кг
Расход топлива:	18 л на 100 км



Широкие пластины, установленные возле рулевого колеса, используются для переключения передач в случае, если коробка передач F1 работает в ручном режиме.

## Вехи

### 1967

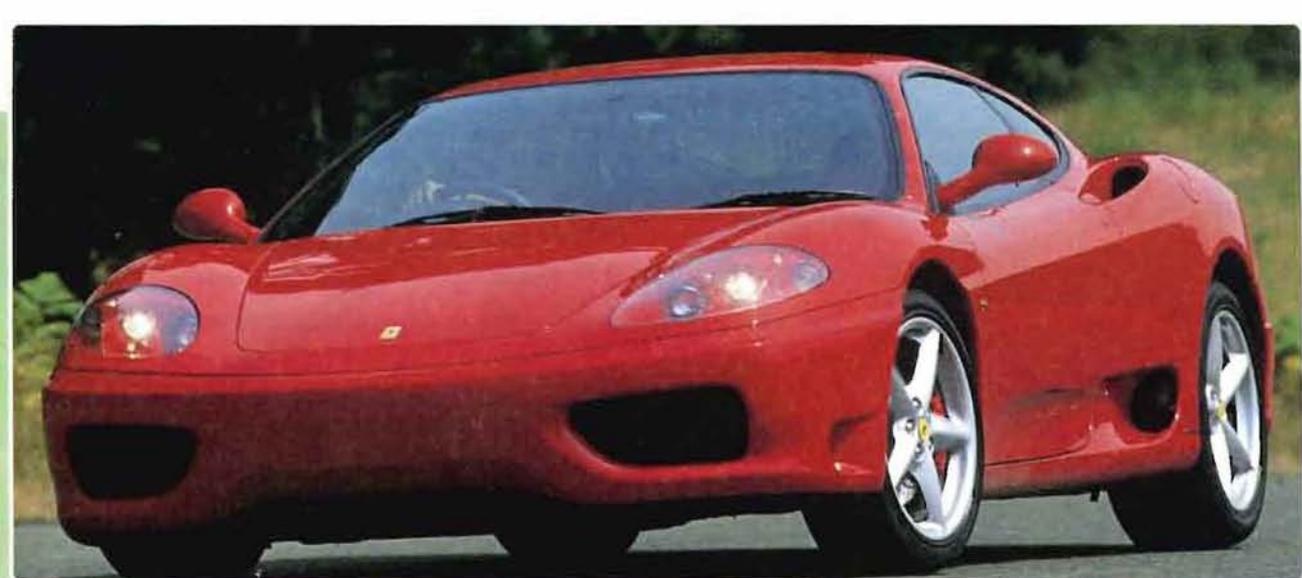
Первая модель «Феррари» среднего класса «Дино 206 GT» с 6-цилиндровым двигателем становится весьма популярной.

### 1973

«Феррари» заменяет 6-цилиндровый двигатель на более мощный 8-цилиндровый в новой модели «308».

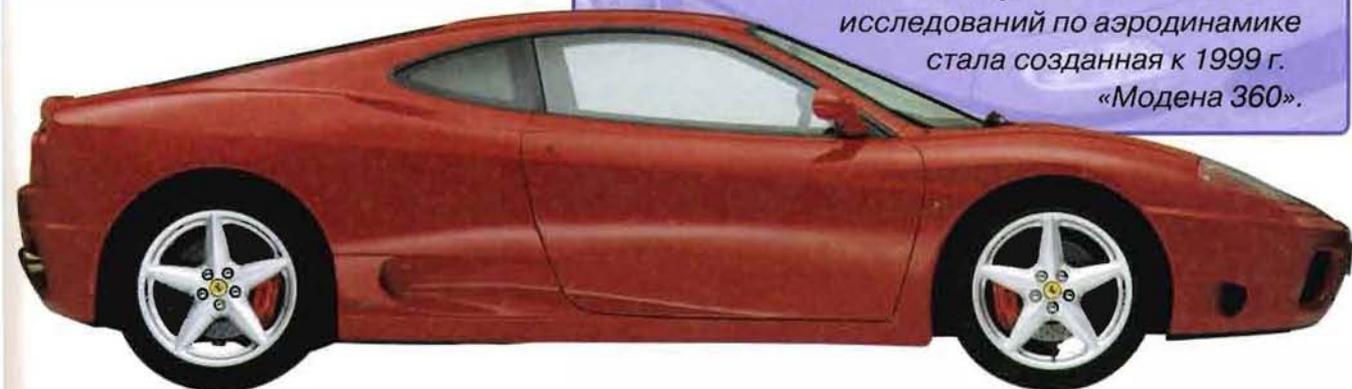
### 1999

Последней моделью среднего класса с 8-цилиндровым двигателем стала «Модена 360». Это первый автомобиль «Феррари», полностью сделанный из алюминия. Он немного превышает «F355» по размеру, но новое шасси делает его легче.



*8-цилиндровый двигатель начинает активно набирать мощность при 4000 об/мин и не теряет ее до 8500 об/мин. В сочетании с совершенной коробкой передач F1 это дает просто сумасшедший разгон.*

*«Пининфарина», дизайнерская компания, которая сотрудничала с «Феррари» при производстве разных моделей, использовала собственную аэродинамическую трубу, чтобы определить, как воздух при движении обтекает корпуса автомобилей. Результатом многолетних исследований по аэродинамике стала созданная к 1999 г. «Модена 360».*



**Аэродинамичный** — с меньшим сопротивлением воздуха при движении.

# Характеристики

«Модена 360» создавалась как ответ «Порше 911 Каррера». И автомобиль «Феррари» превзошел немецкого конкурента. Например, его максимальная скорость на 32 км/ч выше.

## Багажный отсек

Багажный отсек в «Модене 360» размещен под капотом автомобиля.

## 8-цилиндровый двигатель с 40 клапанами

В «Модене 360» стоит 8-цилиндровый двигатель с 40 клапанами, по пять в каждом цилиндре. Три впускают топливо, два — выпускают выхлопные газы.



Для уменьшения веса «Модены 360» в подвеске и шасси использовался алюминий.



Аэродинамика «Модены 360» впечатляет. По результатам тестов в аэродинамической трубе автомобиль показал невероятно низкий коэффициент сопротивления — 0,34. Этот коэффициент показывает, насколько легко объект преодолевает воздух.

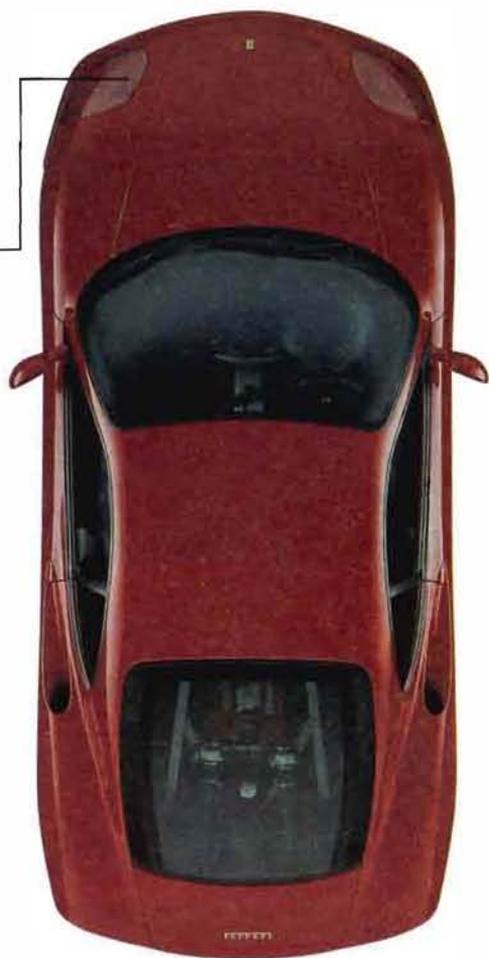
## Аэродинамика днища

При разработке «Модены 360» улучшалась аэродинамика не только кузова, но и шасси. Для этого специалисты «Пининфарина» долгое время тестировали днище автомобиля в аэродинамической трубе.



### Фиксированные фары

Фары в «Модене 360» фиксированы. В ранних моделях «Феррари» использовались открываемые фары. Однако при испытаниях выяснили, что открываемые фары ухудшают аэродинамику.



**Сцепление с дорогой** — это показатель того, как плотно колесо прилегает к дороге при движении автомобиля.

**Выхлопные газы** — газы, возникающие при сжигании топлива.



# «Феррари F50»

**В** 1997 г. в честь 50-летия с начала выпуска самых популярных спортивных автомобилей в мире «Феррари» представила модель «F50». О ней говорили, как о машине для улицы, но в действительности это был настоящий гоночный автомобиль. Обладая мощным 12-цилиндровым двигателем F1, он разогнался до 321,9 км/ч. «F50» был выпущен ограниченной серией и стоил более 500 тыс. долларов.

## Технические характеристики «Феррари F50» (1997)

Максимальная скорость:	325,1 км/ч
Разгон 0–100 км/ч:	3,7 с
Двигатель:	V-образный 12-цилиндровый
Объем двигателя:	4698 см <sup>3</sup>
Мощность:	513 л. с. при 8000 об/мин
Вес:	1397 кг
Расход топлива:	25 л на 100 км



*Салон «F50» проще, чем у большинства моделей «Феррари». В нем отсутствует ряд приспособлений, что помогло снизить вес автомобиля.*

## Вехи

### 1987

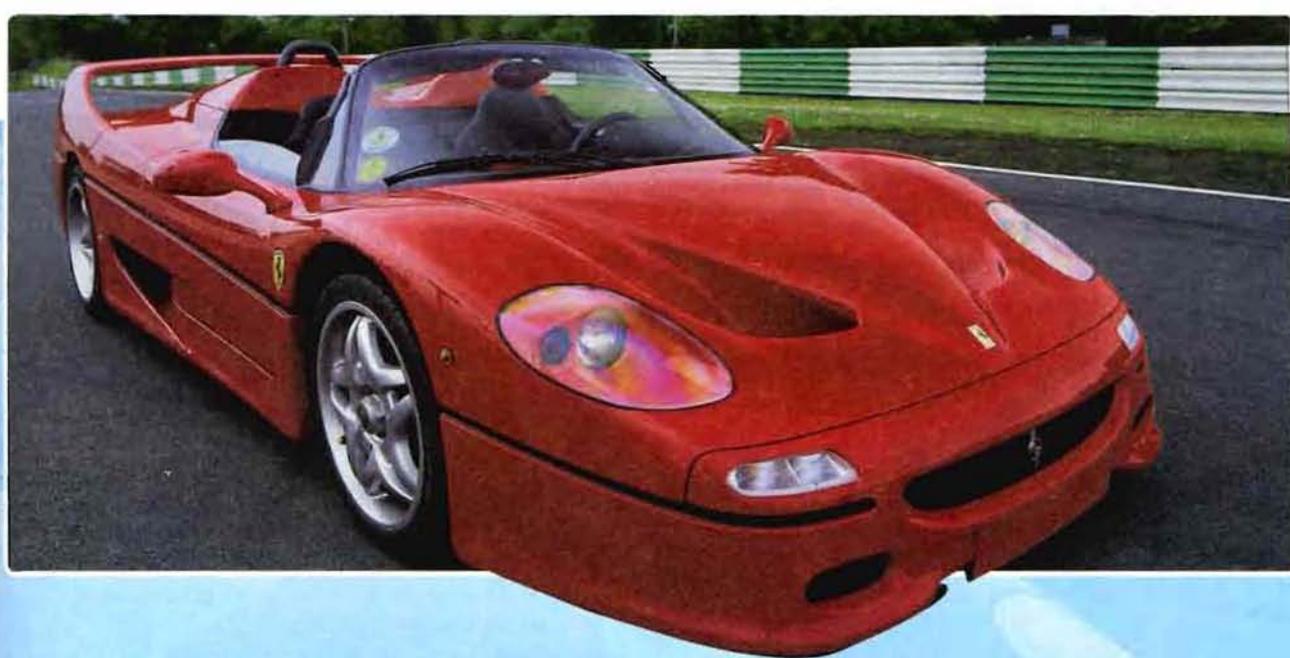
«Феррари» представляет модель «F40» в честь 40-летия со дня выпуска своего первого дорожного автомобиля.

### 1990

Через два года после смерти Энцо Феррари компания рассматривала возможность установки 12-цилиндрового двигателя F1 на дорожный автомобиль.

### 1997

В честь 50-летия с начала производства дорожных автомобилей «Феррари» выпустила малосерийную модель «F50» с 12-цилиндровым двигателем F1.



*«F50» — это король суперавтомобилей, очень прост в управлении. Он прекрасно слушается руля, но самое незабываемое в нем — потрясающий разгон.*

*На «F50» установлена съемная жесткая крыша. Инженеры «Феррари» должны были добиться того, чтобы при езде со снятой крышей характеристики «F50» не ухудшались. Они долго совершенствовали дизайн машины, улучшая ее аэродинамику. В результате «F50» как с крышей, так и без нее остается одним из самых быстрых автомобилей на дороге.*



# Характеристики

Выдающиеся характеристики модели «F50» стали реальностью благодаря многим техническим новинкам. Например, двигатель — усовершенствованный 12-цилиндровый, а кузов сделан из легкого углеродного волокна. 6-ступенчатая коробка передач дает водителю полный контроль над автомобилем.

## Ручные стеклоподъемники

«F50» создавался как скоростная модель, поэтому подъемники стекол в нем ручные. Электроподъемники утяжелили бы машину.



## Адаптированные тормоза «Формулы-1»

Мощные дисковые тормоза до недавнего времени использовались в автомобилях «Формулы-1». Они состоят из металлического диска внутри колеса и устройства, которое останавливает вращающийся диск.



В отличие от большинства современных автомобилей, на «Феррари F50» не устанавливается гидроусилитель руля.



Радиатор находится в передней части автомобиля, под капотом. Воздух в него попадает через радиаторную решетку. Отработанный воздух выходит через два выпускных отверстия на капоте.

## Заднее антикрыло

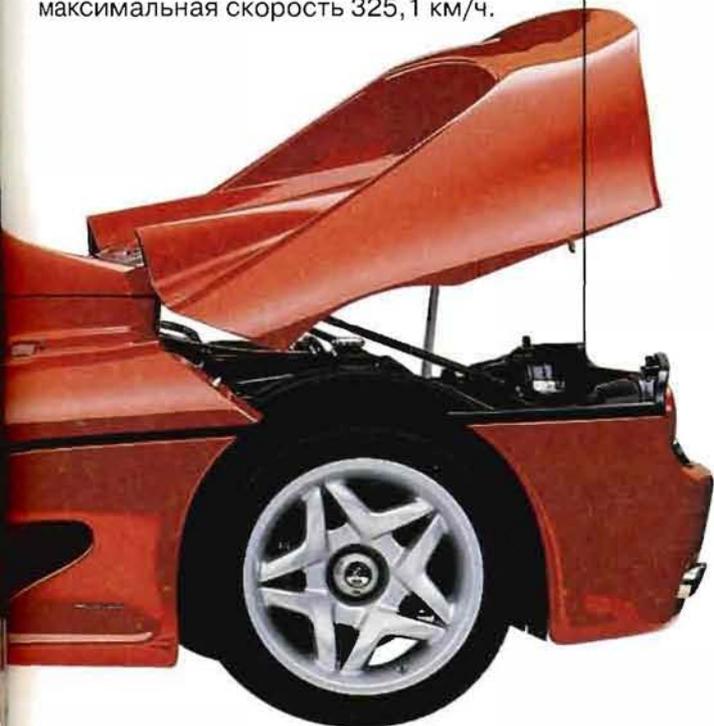
Большое заднее антикрыло прижимает автомобиль к дороге при движении на высоких скоростях.

**Кузов из углеродного волокна**

Кузов «F50» изготовлен из углеродного волокна, как на автомобилях «Формулы-1». Этот очень легкий материал прочнее стали.

**Мощный 12-цилиндровый двигатель**

12-цилиндровый двигатель, установленный за водительским местом, делает «F50» настоящим гоночным автомобилем. Он разгоняется до 100 км/ч за 3,7 секунды, а его максимальная скорость 325,1 км/ч.



**Радиатор** — устройство для охлаждения жидкости в системе охлаждения двигателя.



# «Феррари Тестаросса»

С середины 1980-х до середины 1990-х гг. «Тестаросса» была суперавтомобилем «Феррари». Ее двигатель был создан на базе 12-цилиндрового двигателя, стоявшего на «Феррари» в «Формуле-1», и приспособлен для движения по дороге, а не по гоночному треку. Через несколько лет «Феррари» остановила производство «Тестароссы», а затем выпустила усовершенствованную модель. Но, обладая улучшенным двигателем и более мощными тормозами, «Тестаросса 512М» все же не смогла конкурировать с новым «F50».

## Технические характеристики «Феррари Тестаросса» (1991)

Максимальная скорость:	273,6 км/ч
Разгон 0–100 км/ч:	5,4 с
Двигатель:	12-цилиндровый
Объем двигателя:	4942 см <sup>3</sup>
Мощность:	390 л. с. при 6300 об/мин
Вес:	1667 кг
Расход топлива:	21 л на 100 км



*В середине 1990-х гг. у «Тестароссы» был один из самых красивых салонов. Его называли гостиной, двигающейся со скоростью 270 км/ч.*

## Вехи

### 1984

В сотрудничестве с дизайнерами «Пининфарины» «Феррари» создает «Тестароссу». Модель представлена на Парижском автосалоне.

### 1994

«Феррари» представляет модель «F355», которая по характеристикам превосходит «Тестароссу». Новую жизнь «Тестароссе» дает модель «512М».

### 1996

Серия «Тестаросса» заканчивается выпуском модели «550 Маранелло».



*Не важно, как быстро ты едешь, не важно, какую передачу ты включил, всегда кажется, что «Тестаросса» быстрее.*

*Модель «512 М», последняя из серии «Тестаросса», была представлена в 1995 г. Она производилась всего несколько лет. Ее тормоза были самыми совершенными, водитель мог затормозить при скорости 315 км/ч.*



# Характеристики

В свое время «Тестаросса» показала выдающиеся для дорожного автомобиля результаты. Она разогналась до 100 км/ч за 5,4 секунды и достигала скорости 273,6 км/ч. Хищный аэродинамичный кузов был разработан «Пининфариной».

## Выдвижные фары

Фары открываются при включении. Эта особенность взята из более ранних моделей «Феррари».

## Аккумулятор в передней части автомобиля

Аккумулятор находится в передней части «Тестароссы», а не рядом с расположенным сзади двигателем. Это улучшает баланс автомобиля.



Колеса «Тестароссы» сделаны из легкого сплава. Их диаметр 16 дюймов (40,64 см). Задние шины шире передних.



«Тестаросса» была самым широким спортивным автомобилем своего времени. Ширина этой выпускавшейся с 1984 по 1996 г. машины составляла 197,6 см.

## Задние фонари на подкрылках

Задние фонари расположены на крыльях по бокам автомобиля и закрывают воздухозаборники радиатора.

### Защитное кондиционирование

Лобовое стекло «Тестароссы» очень большое, и есть опасность, что приборная панель нагреется в жаркий солнечный день. Поэтому машина обязательно оснащалась кондиционером.



### Доступ к двигателю

Для лучшего доступа к двигателю рама, которая его поддерживает, легко снимается.



**Зажигание** — система, которая воспламеняет топливную смесь в двигателе.

**Аккумулятор** — химический источник тока для запуска двигателя.



# «Феррари 308»

**М**одель «308» заменила «Дино» в середине 1970-х гг. В течение десятилетия она была одной из самых популярных моделей «Феррари среднего класса».

Этому во многом способствовал удачный дизайн, а также то, что участие в ее разработке принимал чемпион автогонок Ники Лауда. До окончания производства в середине 1980-х гг. машину совершенствовали. Например, количество цилиндров в двигателе увеличили с 6 до 8.

## Технические характеристики «Феррари 308» (1977)

Максимальная скорость:	233,4 км/ч
Разгон 0 – 100 км/ч:	7,3 с
Двигатель:	8-цилиндровый
Объем двигателя:	2927 см <sup>3</sup>
Мощность:	205 л. с. при 7000 об/мин
Вес:	1499 кг
Расход топлива:	17 л на 100 км

*Салон модели «308» был очень простым, места в нем хватало только для водителя и пассажира. Самой интересной деталью этой модели был двигатель.*



## Вехи

### 1974

«Феррари» начала сотрудничать с «Пининфариной» для создания модели «308» вместо «Дино».

### 1975

«308» впервые представлена на Парижском автосалоне.

### 1982

Пытаясь сделать машину экологичнее, в ее конструкцию внесли изменения. Это привело к снижению скорости. Тогда двигатель новой модели «308» был усовершенствован.

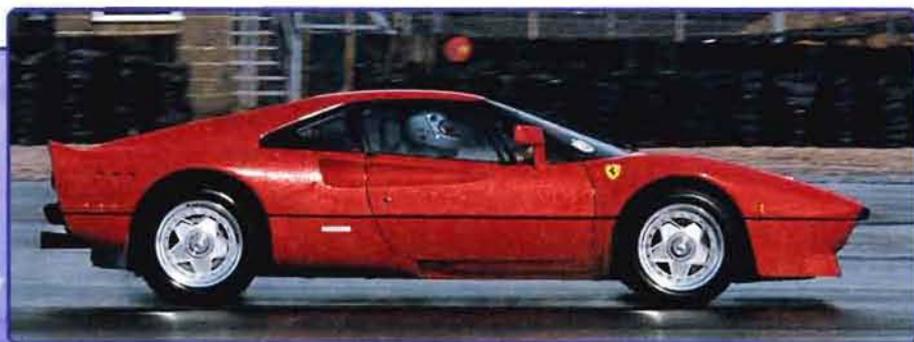
### 1985

«Феррари» сворачивает производство модели «308», чтобы начать выпуск «328».



*«Феррари 308» дает вам именно то, что вы хотите. Оборотистый 8-цилиндровый двигатель ревет на пределе мощности, и разгон до 100 км/ч занимает меньше 6 секунд.*

*«Феррари» использовала кузов модели «308» для своего гоночного автомобиля «288 GTO», созданного для гонок в новом классе — Группе Б. Но эти гонки так и не стали популярными, и автомобилю не удалось полностью проявить себя.*



**GTO** — термин, впервые введенный «Феррари». Он применялся к автомобилю, который должен использоваться только на гоночных треках и не может ездить по дорогам.

# Характеристики

Модель «308» была очень важна для «Феррари». Ее производили в течение 10 лет, постоянно улучшая дизайн. «Феррари» устанавливала на нее различные двигатели и технические новинки, например инжекторную систему.

## Размещение радиатора

Радиатор расположен в передней части автомобиля. Здесь больше места, чем позади водителя, где установлен двигатель. К тому же спереди воздух лучше охлаждает радиатор.



## Крыша «Тарга»

В данной версии модели «308» установлена съемная жесткая крыша «Тарга».

## Металлические дисковые тормоза

И на передних, и на задних колесах стоят вентилируемые металлические дисковые тормоза. Так как вес автомобиля распределен равномерно, они все одинакового размера.



В 1981 г. карбюраторы были заменены инжекторными системами. Новые системы меньше загрязняли воздух.



Воздухозаборники находятся по бокам автомобиля за салоном. Один втягивает воздух для охлаждения двигателя, другой — для охлаждения масла.

### Открываемые фары

Когда на смену «Дино» пришла модель «308», одним из самых заметных изменений стали открываемые фары. Когда они закрыты, нос автомобиля выглядит более плоским.



**Карбюратор** — устройство, в котором топливо и воздух смешиваются в нужной пропорции, чтобы затем поступить в двигатель.



# «Феррари 550 Маранелло»

**П**ервая после 1968 г. двухместная спортивная модель «Феррари» — «550 Маранелло» с передним расположением двигателя. Машину назвали по имени родного города компании. На «550 Маранелло» установлен мощный 12-цилиндровый двигатель. Кузов разрабатывался давним итальянским партнером «Феррари», компанией «Пининфарина». После «F50» это самый быстрый автомобиль «Феррари».

## Технические характеристики «Феррари 550 Маранелло» (1998)

Максимальная скорость:	320,3 км/ч
Разгон 0–100 км/ч:	4,4 с
Двигатель:	V-образный 12-цилиндровый
Объем двигателя:	5474 см <sup>3</sup>
Мощность:	485 л. с. при 7000 об/мин
Вес:	1690 кг
Расход топлива:	25 л на 100 км

*Удобная приборная панель, стильный руль и кожаная обивка делают салон «Маранелло» неповторимым.*



## Вехи

### 1996

Заканчивается эра «Тестаросса», на ее место приходит «550 Маранелло». Для презентации этой модели «Феррари» приглашает молодого немецкого гонщика, который проводит тестовый заезд на «Фиорано» — собственном треке компании. И автомобиль, и гонщик, а это был Михаэль Шумахер, впечатлили критиков.

### 1997

Чтобы удовлетворить запросы богатых клиентов, к стандартной комплектации прилагается длинный список оборудования, которое может быть установлено под заказ.



*Кроме блестящих характеристик и мгновенно разгоняющегося 12-цилиндрового двигателя, «Маранелло» обладает невероятным шасси, гасящим неровности дороги при любом разгоне.*



В конце 1990-х гг. «550 Маранелло» с 12-цилиндровым двигателем стал самым быстрым автомобилем «Феррари». Он разогнался до 100 км/ч за 4,4 секунды, а его максимальная скорость достигала 320,3 км/ч.

# Характеристики

«Пининфарина» разработала невероятно аэродинамичный дизайн для «550 Маранелло». Однако именно дизайн модели подвергся критике. Говорили, что в нем не хватает характерных для «Пининфарины» новых стильных идей.

## Шикарный салон

Салон очень комфортабельный и утонченный. Кожаная отделка и электронное управление положением кресел — это лишь немного из того, что входит в стандартную комплектацию.

## Переднее размещение двигателя

На «550 Маранелло» установлен легкосплавный 12-цилиндровый двигатель. Он размещен в передней части автомобиля.

## Уникальные колеса

«Пининфарина» разработала уникальный дизайн для колес «550 Маранелло». Диски выполнены в виде пяти спиц. Шины тоже созданы специально для этой модели.



«Феррари» заказала у «Пининфарины» дизайн автомобиля, который прославлял бы «Дайтону» — модель «Феррари» 1970-х гг. Результатом стал «550 Маранелло» с 6-ступенчатой коробкой передач.



Алюминиевый кузов приварен к металлической раме. Для сварки использовался специальный материал — феран, поскольку алюминий нельзя приварить с помощью обычных технологий.

## Контроль сцепления с дорогой

На задних колесах «550 Маранелло» установлена автоматическая система контроля сцепления с дорогой. Она не позволяет колесам прокручиваться при разгоне.

**Вместительный багажник**

В отличие от большинства моделей «Феррари», у «550 Маранелло» вместительный багажник объемом 0,184 м<sup>3</sup>.



**Инжекторная система** — контролируемый электроникой клапан, подающий нужную пропорцию воздуха и топлива в двигатель. Эта система заменила карбюратор.

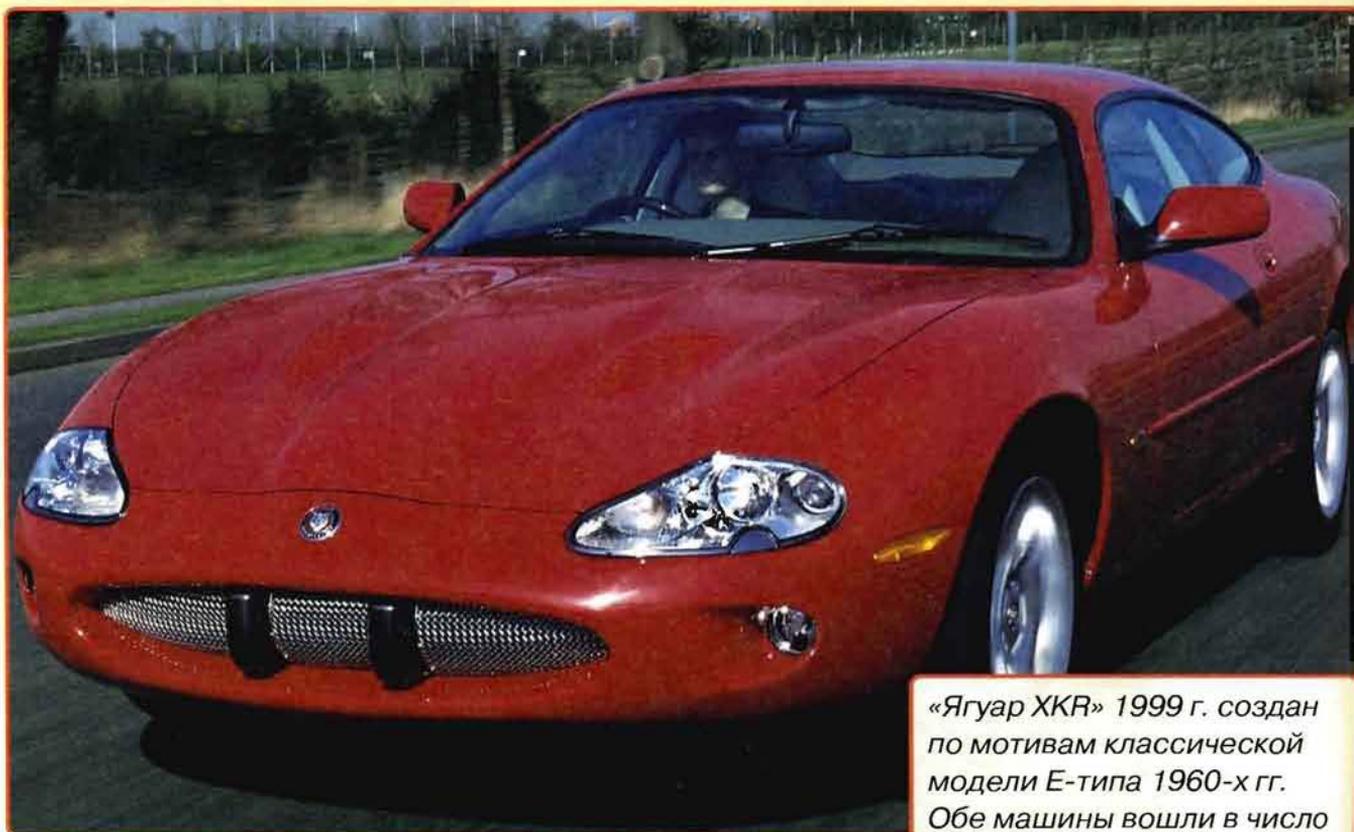
# «Ягуар»

**Б**ританская автомобильная компания «Ягуар» была создана Уильямом Лайонсом (1901–1985). В 1922 г. он начал производить коляски для мотоциклов. В конце 1940-х гг. компания стала также выпускать спортивные автомобили и получила название «Ягуар Карз Лимитед». К 1960-м гг. появились ее седаны и гоночные автомобили.

В 1972 г. У. Лайонс отошел от дел, и в течение нескольких лет компания испытывала большие затруднения, хотя и производила несколько



*Эмблема компании — голова ягуара, известного своей скоростью и мощью.*



*«Ягуар ХКР» 1999 г. создан по мотивам классической модели Е-типа 1960-х гг. Обе машины вошли в число лучших спортивных автомобилей своего времени.*



удачных машин. В 1990 г. «Ягуар» был куплен американским автомобильным гигантом «Форд». Деньги «Форда» и опыт «Ягуара» в производстве шикарных экипажей позволили выпустить ряд классических моделей. Самыми выдающимися из них стали: типы «Е» и «S», «XJ12 HE», «XKR», а также малосерийные «XJ220» и «XJR».

*«XJR» — один из самых популярных седанов «Ягуара». Сочетает мощь 8-цилиндрового двигателя и стильный кожаный салон, полный технологических новинок.*

*«XJ220» — один из самых быстрых и редких спортивных автомобилей. В конце 1990-х гг. выпустили всего несколько таких машин. И каждую собирали полностью вручную.*





# «Ягуар» Е-типа

**К**огда «Ягуар» в 1961 г. представил первую модель «Е», она произвела настоящий фурор. По словам критиков, автомобиль выглядел, как нечто пришедшее из космоса или из фантастического фильма. Красивый и обтекаемый, он обладал великолепными характеристиками. С 1961 по 1975 г. было выпущено более 72 тыс. автомобилей этой модели.

Теперь «Е-тип» считается одной из лучших спортивных машин.

## Технические характеристики «Ягуар Е» (родстер 1961 г.)

Максимальная скорость:	241,4 км/ч
Разгон 0–100 км/ч:	7,3 с
Двигатель:	рядный 6-цилиндровый
Объем двигателя:	3781 см <sup>3</sup>
Мощность:	265 л. с. при 5500 об/мин
Вес:	1117 кг
Расход топлива:	20 л на 100 км



Приборная панель модели «Е» стильная, но простая и включает все необходимое для спортивного автомобиля.

## Вехи

### 1961

«Ягуар» представил «Е-тип» на Женевском автосалоне. Спортивный автомобиль имел огромный успех, и компания получила много предварительных заказов.

### 1968

На модели «Е» серии II увеличены багажник, капот, а также передние и задние фонари.

### 1971

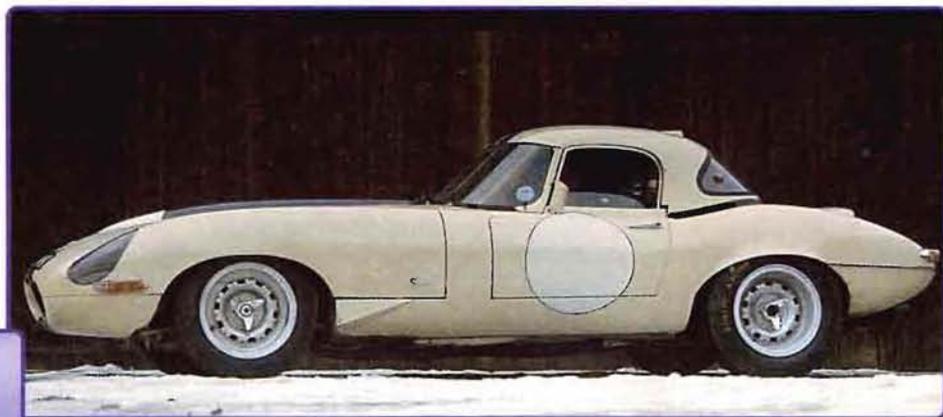
Выпущены модели «Е» серии III. Среди них — родстер с 12-цилиндровым двигателем.

### 1975

«Ягуар» заканчивает производство модели «Е».



*Вести «Ягуар Е» — просто удовольствие. Глядя на глинный капот, предвкушаешь острые ощущения, и машина охотно предоставляет их.*



*В 1963 г. «Ягуар» выпустил облегченный «Е-тип» с кузовом из алюминия и двигателем из легких сплавов. Изменения позволили снизить общий вес машины.*

**Приборная панель** — панель в салоне, обычно перед водителем, на которой расположены приборы.

# Характеристики

Классическим видом и поразительными характеристиками модель «Е» обязана Малколму Сейеру и Уильяму Лайонсу. Сейер был специалистом по аэродинамике, а глава «Ягуара» Лайонс — одним из лучших автомобильных дизайнеров Британии.

## Складываемая мягкая крыша

Мягкая крыша у кабриолетов модели «Е» легко складывается в пространство за сиденьями.



Хотя модель «Е» выглядит длинной, ее колесная база была короче, чем у большинства других спортивных «Ягуаров» того времени.



В начале 1960-х гг. кузов большинства спортивных автомобилей располагался на горизонтальной раме. У «Е-типа» сам кузов был несущим.

## Аэродинамические фары

На первых моделях фары были из твердого прозрачного пластика, что делало аэродинамику лучше. В США использование пластика для этих целей было запрещено.

**Открываемый вперед капот**

Двигатель очень длинный. Чтобы улучшить доступ к нему, капот открывался вперед.



**Охлаждающие отверстия**

При работе двигатель «Е-типа» сильно нагревался. Для лучшего охлаждения в капоте сделали по 14 щелей.



**Задняя подвеска**

Модель «Е» была первым «Ягуаром» с независимой задней подвеской, которая лучше поглощает неровности дороги.



**Подвеска** — система пружин и рычагов, которая поддерживает кузов и обеспечивает плавное движение.



# «Ягуар ХJ12 НЕ»

Одним из самых удачных седанов класса люкс стал «Ягуар ХJ12», выпущенный компанией в начале 1970-х гг. Но он потреблял слишком много топлива, а оно становилось все дороже. Тогда в 1979 г. создали модель «ХJ12 НЕ». Приставка «НЕ» означала: «высокая эффективность». Новая машина отличалась от прежней лишь тем, что расходовала меньшее количество бензина на 100 км пути. Автомобиль с незначительными улучшениями выпускался с 1979 по 1993 г.

## Технические характеристики «Ягуар ХJ12 НЕ» (1985)

Максимальная скорость:	241,4 км/ч
Разгон 0–100 км/ч:	8,1 с
Двигатель:	V-образный 12-цилиндровый
Объем двигателя:	5345 см <sup>3</sup>
Мощность:	299 л. с. при 5500 об/мин
Вес:	1922 кг
Расход топлива:	21 л на 100 км



Салон «ХJ12 НЕ» просторный и комфортабельный. Деревянная отделка приборной панели — традиционна для всех автомобилей «Ягуар».

## Вехи

1972

«Ягуар» начинает производство седана «ХJ12».

1979

Выпущена новая модель «ХJ12 НЕ». На ней установлен двигатель V12 — улучшенный образец того, который устанавливался на автомобили «Ягуар Е» серии III.

1981

После ряда усовершенствований расход топлива модели «ХJ12 НЕ» уменьшился с 22 до 16 л на 100 км.

1993

«Ягуар» принимает решение прекратить выпуск «ХJ12 НЕ».



*Новая головка блока цилиндров «Ягуара ХJ12 HE» не повлияла на ровную и тихую работу мощного двигателя, но значительно уменьшила количество выхлопных газов.*

*В 1960 г. компания «Ягуар» купила немецкие автозаводы «Даймлер» и в начале 1980-х гг. выпустила автомобиль «Даймлер Дабл Сикс». Единственным внешним отличием новой машины от модели «ХJ12» была новая радиаторная решетка.*



# Характеристики

Внешний вид «XJ12 HE» создавался на основе предыдущей классической модели «XJ6». Салон стильный, в соответствии с высокими стандартами «Ягуара». Под капотом улучшенный 12-цилиндровый двигатель. По большому счету у этой модели не было конкурентов.

## Улучшенный радиатор

Для лучшего охлаждения большого 12-цилиндрового двигателя радиатор разделили на верхнюю и нижнюю половины. Подобный горизонтально разделенный радиатор действует намного эффективнее.

## Двигатель V12

В начале 1980-х гг. двигатель модели «XJ12 HE» был просто непревзойденным. С двумя клапанами на каждом цилиндре он развивал мощность в 299 л. с. при 5500 об/мин.



Владельцы первых «XJ12» жаловались на ненадежную работу автоматической коробки передач. «Ягуар» заменила ее улучшенной коробкой компании «Дженерал Моторс».



Еще одно отличие «XJ12 HE» от «XJ12» — размер переднего бампера. У новой модели бампер был намного крупнее и обеспечивал лучшую защиту.

## Вхождение в поворот

Для лучшего вхождения в поворот на автомобиль был установлен самоблокирующийся дифференциал.



**Легкосплавные диски колес**

Одно из различий между «XJ12» и «XJ12 НЕ» — колеса. На первую модель ставили стальные штампованные диски. На «XJ12 НЕ» для уменьшения веса и расхода топлива установили литые диски.



**Вместительный багажник**

Даже для седана багажник здесь очень велик. Места хватит на любой крупный багаж.



**Ось** — размещенная поперек автомобиля штанга, на которой установлены колеса. Обычно у автомобиля две оси: одна спереди, одна сзади.



# «Ягуар ХКР»

**П**редставленная в 1998 г. модель «ХКР» — технически один из самых передовых «Ягуаров». В 1990-х гг. она была одной из немногих, где использовались разработки фирмы «Форд» — нового владельца «Ягуара». Внешне «ХКР» напоминает предыдущие автомобили компании, такие, как «Е-тип» начала 1960-х гг. «ХКР» выпускается в виде купе либо кабриолета. Обе модификации хороши, но кабриолет немного уступает в устойчивости, поскольку не имеет жесткой крыши.

## Технические характеристики «Ягуар ХКР» (1999)

Максимальная скорость:	249,4 км/ч
Разгон 0–100 км/ч:	5,1 с
Двигатель:	V-образный 8-цилиндровый
Объем двигателя:	3996 см <sup>3</sup>
Мощность:	370 л. с. при 6150 об/мин
Вес:	1746 кг
Расход топлива:	21 л на 100 км



«Ягуар» использует самые последние разработки в двухдверной «ХКР». Салон этой модели — один из самых просторных среди купе и кабриолетов.

## Вехи

### 1996

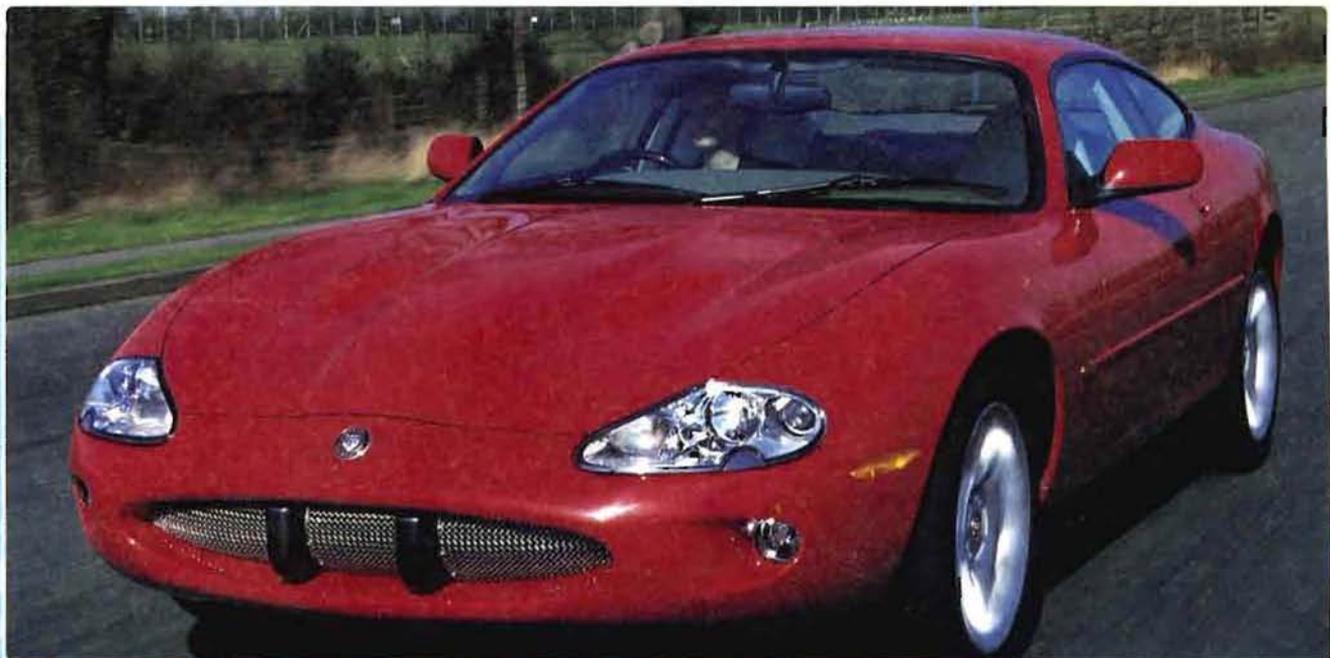
«Ягуар ХКР» впервые показан на Женевском автосалоне. Автомобиль имеет особый успех.

### 1997

Представлена модель «ХJR» с 8-цилиндровым двигателем нового типа. «Ягуар» с помощью «Форда» планирует приспособить переработанный мотор модели «ХJR» для купе и кабриолета «ХКР».

### 1998

Как и было обещано, в последней версии «ХКР» был установлен новый 8-цилиндровый двигатель, были сделаны и другие усовершенствования.



*Сочетать отличный контроль дороги и мягкую, плавную езду очень непросто. Однако компании «Ягуар» это удалось. Она выпустила высококлассный автомобиль.*



*Кабриолет «XKR» с мягкой крышей стоит дороже, чем купе с жесткой, хотя критики утверждают, что купе устойчивее и легче в управлении. Несмотря на это, кабриолет очень популярен у водителей.*

**Свеча зажигания** — приспособление в цилиндре, которое поджигает топливо электрической искрой.

# Характеристики

«ХКР» — один из «Ягуаров», на котором установлен 8-цилиндровый двигатель с турбонаддувом. Благодаря мощному мотору кабриолет ведет себя на дороге как настоящий спортивный автомобиль. Управлять им помогает коробка передач производства компании «Мерседес-Бенц».

## Двигатель с турбонаддувом

8-цилиндровый 32-клапанный двигатель из легких сплавов. Поршни сделаны так, чтобы они легко двигались и увеличивали мощность.

## Капот, открывающийся вперед

Как и «Ягуар Е» 1960-х гг., модель «ХКР» имеет аэродинамический нос и капот, открывающийся вперед.



Для решения проблемы обледенения заднего стекла в мягкой крыше «Ягуар» предлагает съемное стекло с электрическим подогревом.



Скорость и мощь модели «ХКР» так велики, что на машине пришлось использовать специальные тормозные диски диаметром 30 см. Для устранения перегрева они вентилируются, кроме того, на них установлены специальные прокладки, которые гасят вибрации.

## Большие задние колеса

Размер дисков задних колес 18 дюймов (45 см), что очень много для автомобиля такого размера. Увеличенные колеса нужны для того, чтобы разместить мощные тормоза с вентиляцией.

**Электрический привод крыши**

Электрический привод крыши складывает ее за 20 секунд.



**Рама лобового стекла**

Рама лобового стекла в кабриолете усилена. Она предназначена и для того, чтобы защитить водителя, если машина перевернется.



**Дисковые тормоза** — тип тормозного механизма с вращающимся диском внутри колеса. Тормозные колодки зажимают диск для остановки колеса.



# «Ягуар» S-типа

**П**ервый «Ягуар» S-типа выпускался с 1963 по 1968 г. В 1998 г. компания возобновила его производство, но с использованием новых деталей. Кузов и салон от «Ягуара», а шасси взято у «Линкольна LS». В США седаны имеют большие размеры, чем в Европе, поэтому шасси «Линкольна» делает «S-тип» крупнее европейских автомобилей. Его колесная база одна из самых длинных среди «Ягуаров».

## Технические характеристики «Ягуар S 4.0» (1999)

Максимальная скорость:	241,4 км/ч
Разгон 0–100 км/ч:	6,6 с
Двигатель:	V-образный 8-цилиндровый
Объем двигателя:	3996 см <sup>3</sup>
Мощность:	281 л. с. при 6100 об/мин
Вес:	1710 кг
Расход топлива:	13 л на 100 км

*Хотя салон «S-типа» сохранил высокие стандарты «Ягуара», некоторые критики говорят, что ему не хватает роскоши и он больше похож на «Форд Линкольн».*



## Вехи

### 1963

После успеха спортивного «Ягуара E» компания расширяет модельный ряд седаном «S-типа».

### 1968

«Ягуар S» заменяет модель «XJ6».

### 1996

На выставке в Бирмингеме в Великобритании представлен новый «S-тип» на шасси «Линкольна».

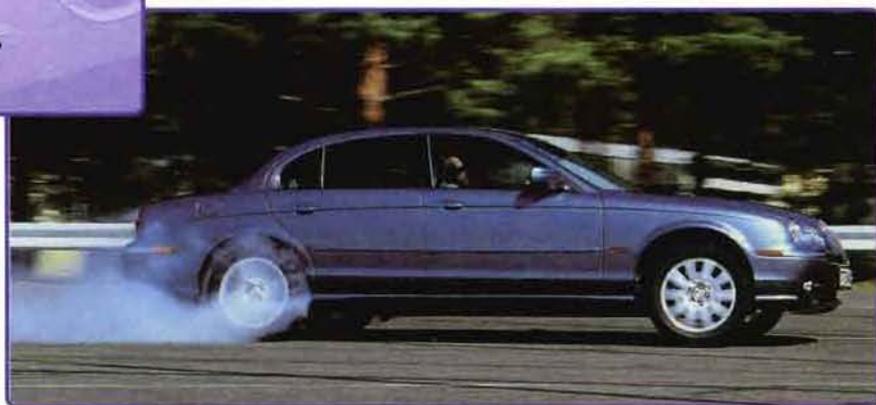
### 1999

Модель «S» продается по всему миру. В целом она получила положительные отзывы.



*Идея компании «Ягуар» создать настоящую машину для водителя осуществилась. Со всех точек зрения это удалось.*

*«Ягуар» предлагает для модели «S» двигатели V6 или V8. 6-цилиндровый экономичнее, расходует меньше топлива. 8-цилиндровый — мощнее и дороже. Но с ним максимальная скорость достигает 240 км/ч.*



# Характеристики

Некоторые считают, что возрожденный «S-тип» стал одним из самых привлекательных «Ягуаров». Таким популярным его делает то, что он превосходно устроен от капота до багажника. К тому же в обновленной машине было много технических новшеств.

## Выбор двигателя

На «Ягуар S» ставят два типа двигателя — V6 или V8. 6-цилиндровые производят в США, а 8-цилиндровые подобны тем, какие стоят на «XJ8» и «XK8».

## Люк с электрическим приводом

Стекланный люк с электрическим приводом — одна из технических новинок на этой модели.



В США на модель с двигателем V6 устанавливалась только автоматическая 6-ступенчатая коробка передач. За пределами США по желанию покупателя ставили механическую коробку.



Как на многих современных автомобилях, на заднем бампере «S-типа» стоят датчики парковки. Это помогает избежать столкновения при движении задним ходом.

## Подвеска «Линкольна»

В модели «S» используется подвеска и шасси «Линкольна». Подвеска рычажного типа, сделанная в основном из алюминия.

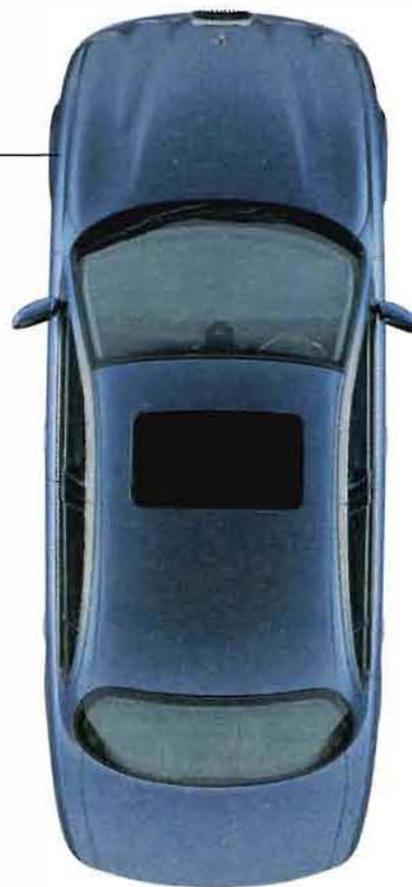
### Отличный баланс

Конструкторы «Ягуара» добились того, что передняя и задняя части машины уравновешены. В результате, автомобиль входит в повороты плавно и легко.



### Объемный багажник

Поскольку «S-тип» использует увеличенное американское шасси, машина имеет объемный багажник, где достаточно места для крупного багажа.



**Седан** — тип кузова с четырьмя дверцами для четырех и более пассажиров.



# «Ягуар ХJ220»

Одна из самых необычных машин за всю историю автомобилестроения — «Ягуар ХJ220». Она была спроектирована и изготовлена работниками компании в свободное время и без оплаты. Машину сделали с любовью, и не для получения прибыли, а чтобы построить самый быстрый спортивный автомобиль в мире. За два года был собран 281 автомобиль «ХJ220». Каждый стоил свыше 700 тыс. долларов и поэтому лишь немногие могли их приобрести. Владельцем одного стал певец Элтон Джон.

## Технические характеристики «Ягуар ХJ220» (1993)

Максимальная скорость:	334,7 км/ч
Разгон 0–100 км/ч:	3,8 с
Двигатель:	V-образный 6-цилиндровый
Объем двигателя:	3491 см <sup>3</sup>
Мощность:	542 л. с. при 7200 об/мин
Вес:	1470 кг
Расход топлива:	23 л на 100 км



На приборной панели «ХJ220» были установлены самые последние новинки, существовавшие в начале 1990-х гг.

## Вехи

**1988**

Первая секретно разработанная опытная модель «ХJ220» представлена публике.

**1989**

«ХJ220» запущен в производство. На ней установлен 6-цилиндровый двигатель с турбонаддувом и 5-ступенчатая механическая коробка передач.

**1992**

На гоночном треке в Италии «ХJ220» достиг скорости 349,7 км/ч, став самым быстрым из спортивных (не гоночных) автомобилей.

**1994**

Производство «ХJ220» закончено после сборки 281 автомобиля.



*«XJ220» уникален, он погружает вас в атмосферу роскоши «Ягуара». Но будьте осторожны: этот хищник крадется, но всегда готов к прыжку.*

*В «XJ220» поднимаются три панели: под капотом скрыт радиатор, стекло позади водителя открывает доступ к двигателю, а еще дальше сзади находится небольшой багажник, всего для пары портфелей.*



**Купе** — тип кузова, обычно закрытый, рассчитанный на двух человек.

# Характеристики

«XJ220» выглядит стремительным, таков он и есть! Его кузов создавался с оглядкой на гоночный «Ягуар XJ13», знаменитый в 1960-х гг. Достижение скорости 330 км/ч стало возможным благодаря новейшим технологиям. Соперничать с этим автомобилем могут лишь «Бугатти» и «Ламборгини».

## Легкий кузов

Кузов полностью сделан из легкого алюминия. Шасси также алюминиевое и крепится к кузову специальным составом, так как сварка алюминия невозможна.

## Шикарный салон

В салоне установлены кожаные кресла, мягкие коврики и высококлассная звуковая аппаратура.



Все «XJ220» собирались вручную. Это занимало много времени, но было одной из причин их уникальности. После сборки автомобили красили в один из пяти цветов: синий, серый, зеленый, красно-коричневый или серебристый.



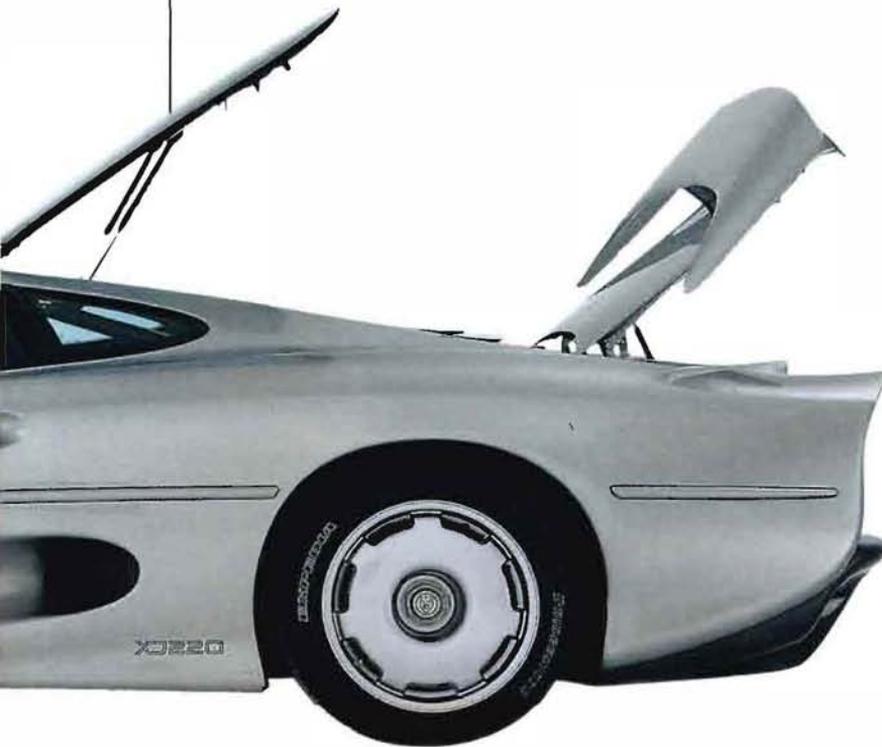
Для охлаждения двигателя имелось несколько отверстий. Овальные позади дверей подводили холодный воздух к двигателю. А длинные изогнутые позади капота отводили горячий воздух от радиатора.

## Нет запасного колеса

Запасное колесо не предусмотрено. Если шина пробита, в нее закачивают специальную аэрозоль, которая затягивает разрыв. После чего можно проехать еще 100 км со скоростью 50 км/ч.

**Прозрачная крышка на двигателе**

Стеклянная крышка над двигателем позволяет взглянуть на самую главную деталь «ХJ220».



**Выдвижные фары**

Фары убираются внутрь, когда не используются. Это улучшает аэродинамику.





# «Ягуар ХJR»

**О**дин из самых быстрых седанов — «ХJR», он имеет 8-цилиндровый двигатель с турбонаддувом.

Непревзойденный стиль и внимание к мелочам добавляют этому автомобилю привлекательности. Максимальная скорость 249,4 км/ч делает его достойным соперником «Мерседеса E55 AMG» и «Кадиллака STS». Причина столь выдающихся характеристик «ХJR» в том, что двигатель и шасси этого автомобиля взяты от спортивного «Ягуара XK8».

## Технические характеристики «Ягуар ХJR» (1998)

Максимальная скорость:	249,4 км/ч
Разгон 0 – 100 км/ч:	5,4 с
Двигатель:	V-образный 8-цилиндровый
Объем двигателя:	3996 см <sup>3</sup>
Мощность:	370 л. с. 6150 об/мин
Вес:	1848 кг
Расход топлива:	15 л на 100 км



*Превосходная музыкальная система и полностью настраиваемые кресла помогают получить несравнимое удовольствие от вождения «Ягуара ХJR».*

## Вехи

### 1994

Впервые представлен седан «ХJ» с мощным 6-цилиндровым двигателем.

### 1996

Спортивный «ХK8» стал первым «Ягуаром», на который установили 8-цилиндровый двигатель с турбонаддувом.

### 1997

Удачная модель седана «ХJ» получает 8-цилиндровый двигатель с турбонаддувом от «ХK8». Новая, более мощная версия называется «ХJR». Она разгоняется до 100 км/ч всего за 5,4 секунды. Салон и кузов также улучшены.



*«Устрашающая» — единственное слово, которым можно определить непревзойденную мощь 8-цилиндрового двигателя с турбонаддувом. Нажимая на педаль газа, вы чувствуете постоянный нарастающий разгон.*

*Многие критики считают «XJR» одной из лучших моделей. Этим автомобиль обязан прекрасному сочетанию мощи и стиля. Двигатель V8 с турбонаддувом и элегантный салон — все на неизменно высоком уровне.*



# Характеристики

«XJR» занимает лидирующие позиции в ряду лучших седанов. Опыт компании «Ягуар» и деньги «Форда» позволили создать быстрый и мощный автомобиль. Управляемая компьютером активная подвеска гарантирует ровную езду.

## Мощный передовой двигатель

Двигатель V8 с турбонаддувом был создан на базе мотора спортивного «XK8».

## Автоматические фары

На фарах установлены датчики света. Как только становится темнее, фары автоматически зажигаются.



Двигатель «XJR» настолько мощный, что с ним может справиться не всякая коробка передач. Чтобы усмирить эту мощь, компании «Ягуар» пришлось использовать коробку от «Мерседес S600».



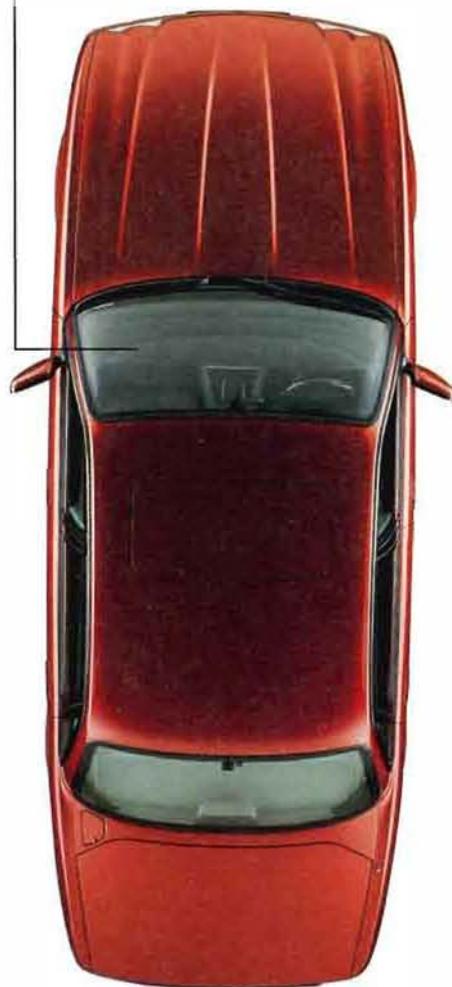
В автомобиле много электронных систем. Бортовой компьютер мгновенно обрабатывает полученную информацию и определяет любую проблему в момент ее появления.

**Роскошный салон**

Как во всех «Ягуарах» люкс-класса, салон «XJR» очень удобен, оборудован кожаными сиденьями и мягкими ковриками. Кроме того, в нем установлены различные электронные приспособления и высококачественная звуковая система.

**Большой багажник**

Размер багажника позволит разместить там несколько крупных чемоданов так, что пассажиры даже не заметят, что их багаж уже на месте.



**Управляемая компьютером активная подвеска**

Для максимально ровной езды на «XJR» установлена управляемая компьютером активная подвеска. В ней используются самые совершенные амортизаторы.

# «Мерседес»

**У** производства немецких автомобилей «Мерседес-Бенц» давняя история.

Сначала, в 1926 г., возникла компания «Даймлер и Бенц». Основателями ее были два знаменитых пионера автомобилестроения — Готтлиб Даймлер (1834–1900) и Карл Бенц (1844–1929). Автомобили «Мерседес» начали завоевывать популярность в 1950-е гг.

К 1990-м гг. «Мерседес-Бенц» производила



*Знак в виде  
трехлучевой  
звезды впервые  
использовал  
Готтлиб Даймлер  
в XIX в.*



*Экономичная  
модель 1997 г. —  
«Мерседес»  
А-класса.  
Небольшие  
размеры удобны  
на переполненных  
городских улицах.*



одни из самых стильных экипажей в мире. Этому способствовало слияние с американской компанией «Крайслер». Качество и безопасность автомобилей постоянно повышались за счет использования последних технических новинок. Некоторые модели «Мерседес» уже считаются современной классикой. Среди них роскошные седаны «S600» и «E55 AMG», универсал «C43 AMG», купе «CLK», малый А-класс и спортивный «SLK».

*Спортивный «Мерседес» SLK — это современная классика и одна из самых аэродинамичных моделей фирмы.*



*Великолепный «Мерседес S600» популярен, как особо комфортабельный лимузин. С двигателем V12 машина развивает скорость 250 км/ч.*



# «Mercedes S600»

**В** 1990-х гг. «S600» был уникален. Просторный, шикарный, мощный – он стал очень популярным во всем мире лимузином. Из всех «Mercedesов» этот автомобиль обладал самой длинной колесной базой (314 см) и наибольшим мотором. И хотя машина была довольно тяжелой, двигатель V12 разгонял ее до 100 км/ч меньше чем за 7 секунд.

## Технические характеристики «Mercedes S600» (1998)

Максимальная скорость:	249,4 км/ч
Разгон 0–100 км/ч:	6,6 с
Двигатель:	V-образный 12-цилиндровый
Объем двигателя:	3987 см <sup>3</sup>
Мощность:	398 л. с. при 5300 об/мин
Вес:	2250 кг
Расход топлива:	17 л на 100 км

*На руле «S600» вставки из африканского дерева зебрано, которым часто украшают роскошные автомобили.*



## Вехи

### 1991

«Mercedes» представляет машины S-класса на Женевской автомобильной выставке. Модели различались размерами, но на всех устанавливался двигатель V12.

### 1992

На модель «600 SEL» установили более экономичный 2,8-литровый мотор. При этом обозначение изменили на «S600».

### 1996

На «S600» дверцы сделали уже, а бамперы стали красить в цвет кузова.



*Мощный двигатель напоминает водителю, что «S600» не только большой, но и быстрый автомобиль. Нажимаешь на газ — и машина летит, а пятиступенчатая автоматическая коробка передач работает четко и незаметно.*



*Седан «S600» часто используется как лимузин из-за своего роскошного салона. Длинная колесная база предоставляет сидящим сзади пассажирам много места.*

**Колесная база** — расстояние между передней и задней осью.

# Характеристики

Критики хвалили «S600» и называли его самым лучшим и самым комфортным автомобилем в мире. Его улучшенная система подвески и контроля сцепления с дорогой обеспечивали наиболее плавное и безопасное движение.

## Контроль расхода топлива

Топливная система управляется компьютером, находящимся в маленькой черной коробке под капотом. Электроника следит, чтобы использовалось минимальное количество топлива, и предотвращает его перерасход.

## Толстые стекла

Более толстые (в 2 раза) боковые стекла на всех моделях S-класса позволяют лучше управлять температурой в салоне, а во время движения пропускают меньше шума.



## Вентиляция колес

На каждом колесе вокруг обода находятся пять отверстий, улучшающих вентиляцию тормозных дисков.

## Сенсоры на бамперах

Ультразвуковые датчики на передних и задних бамперах по силе отраженных волн определяют, как близко находятся другие объекты. Водитель может видеть это расстояние на цифровом дисплее в салоне.



Часто, чтобы закрыть дверь автомобиля, нужно хорошенько ею хлопнуть. На «S600» установлены специальные электродвигатели, которые автоматически плотно закрывают двери.



Салон «S600» полон электроприводов, они везде — от люка до зеркала заднего вида.

**Электронный контроль тормозов**

На модели «S600» компания впервые использовала электронную систему стабилизации (ESP). Она снижает занос при повороте и на скользкой дороге, управляет передними и задними тормозами, а также скоростью вращения каждого колеса.



**Приборная панель** — панель в салоне, обычно перед водителем, на которой расположены приборы.



# «Mercedes CLK»

Этот автомобиль с кузовом купе появился в 1998 г. Созданный для спортивного стиля вождения, он «держит дорогу» лучше других «Mercedesов». Машина получилась быстрая и мощная, хотя на ней установлен экономичный двигатель V6. «Mercedes CLK» уступает по максимальной скорости «Пежо 406» купе или «Лексусу GS 300», но до 100 км/ч он разгоняется на секунду быстрее своих конкурентов.

## Технические характеристики «Mercedes CLK 320» (1998)

Максимальная скорость:	239,8 км/ч
Разгон 0–100 км/ч:	7,2 с
Двигатель:	V-образный 12-цилиндровый
Объем двигателя:	3199 см <sup>3</sup>
Мощность:	215 л. с. при 5700 об/мин
Вес:	1475 кг
Расход топлива:	11 л на 100 км



Для разработки салона и рулевого колеса «Mercedes» использовала достижения эргономики — науки о том, как сделать вещи максимально удобными и безопасными.

## Вехи

### 1993

Создан средний C-класс с двигателями объемом: 1,8, 2,2 и 2,8 л. В США поставляются только модели с объемом двигателя 2,2 и 2,8 л.

### 1997

C-класс расширяется моделями «C240» и «C280». На обеих стоят улучшенные моторы.

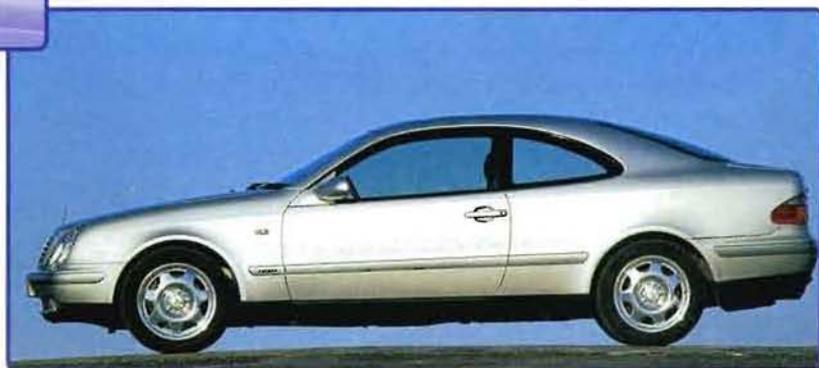
### 1998

На базе C-класса начато производство купе «CLK» с двигателем V6.



*«CLK» — шустрый и чуткий автомобиль с прекрасно настроенным рулевым управлением. Удобство и управляемость доведены до совершенства, а мощный двигатель добавляет подвижности.*

*Самая престижная модель серии — «CLK 320» купе. Благодаря мощному двигателю она одинаково хороша на высоких и на низких скоростях. Хотя «CLK» довольно велик, но управляется как небольшой спортивный автомобиль.*



# Характеристики

Модель «320» — самая престижная в серии «CLK». Несмотря на пятиступенчатую автоматическую коробку передач, она ведет себя как настоящий спортивный автомобиль. Мощный двигатель разгоняет машину до скорости 240 км/ч.

## Короткоходный двигатель V6

«CLK 320» — одна из первых моделей «Мерседес» с короткоходным мотором. Увеличение крутящего момента двигателя дает 215 л. с. при 5700 об/мин.

## Датчик уровня масла

Уровень масла и его состояние контролируется активной электронной системой обслуживания, которая следит также за уровнем охлаждающей жидкости.



На «CLK» может быть установлена электронная система стабилизации (ESP). Она чувствует потерю контроля над автомобилем и автоматически включает тормоз и снижает скорость для восстановления управляемости.



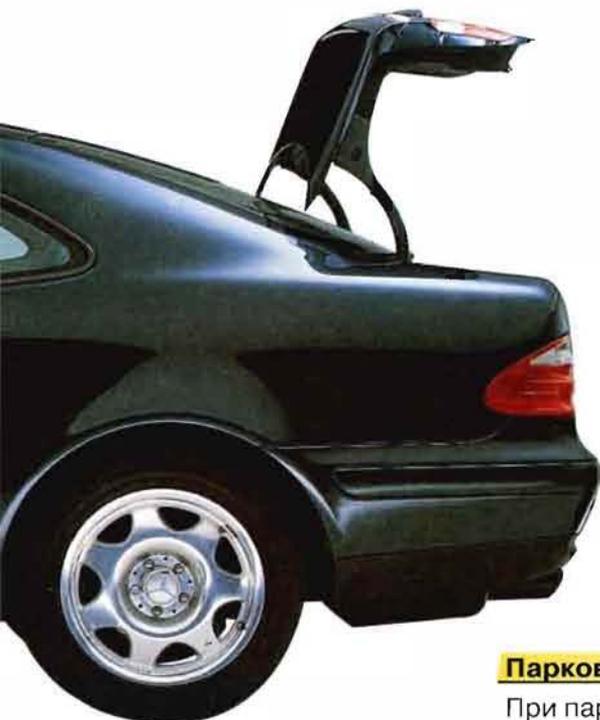
Пятиступенчатая автоматическая коробка передач «CLK» также отслеживает состояние дороги и подстраивается под нее.

## Контроль вращения колес

Противозаносная система, установленная на «CLK 320», снижает обороты двигателя, когда колесо начинает прокручиваться. Это помогает водителю управлять машиной на мокрой или обледенелой дороге.

### Задние подголовники

Подголовники для пассажиров на задних сиденьях большие, но регулируемые. Они нужны для комфорта и безопасности. При ударе сзади они помогают избежать повреждения шеи.



### Парковочные зеркала

При парковке боковые зеркала автоматически направляются вниз, чтобы дать водителю лучший обзор.



**Крутящий момент** — сила, которую производит двигатель для вращения привода колес.



# «Mercedes SLK»

Спортивный автомобиль «SLK» создан в 1996 г. Он разрабатывался как ответ таким известным моделям, как «БМВ Z3 7.9» и «Порше Бокстер». «SLK» — одна из самых аэродинамичных моделей «Mercedes». Для снижения вибрации при движении на большой скорости по неровной дороге «SLK» сделан из сплава легкого магния и прочной стали. К тому же у него прекрасная подвеска.

## Технические характеристики «Mercedes SLK 230» (1997)

Максимальная скорость:	230,1 км/ч
Разгон 0–100 км/ч:	7,5 с
Двигатель:	рядный 4-цилиндровый
Объем двигателя:	2295 см <sup>3</sup>
Мощность:	193 л. с. при 5300 об/мин
Вес:	1325 кг
Расход топлива:	17 л на 100 км

*Салон «SLK» невелик, но при этом в нем находится место для традиционно большого рулевого колеса.*



## Вехи

### 1954

Выпущен первый спортивный автомобиль класса SL — 300SL.

### 1994

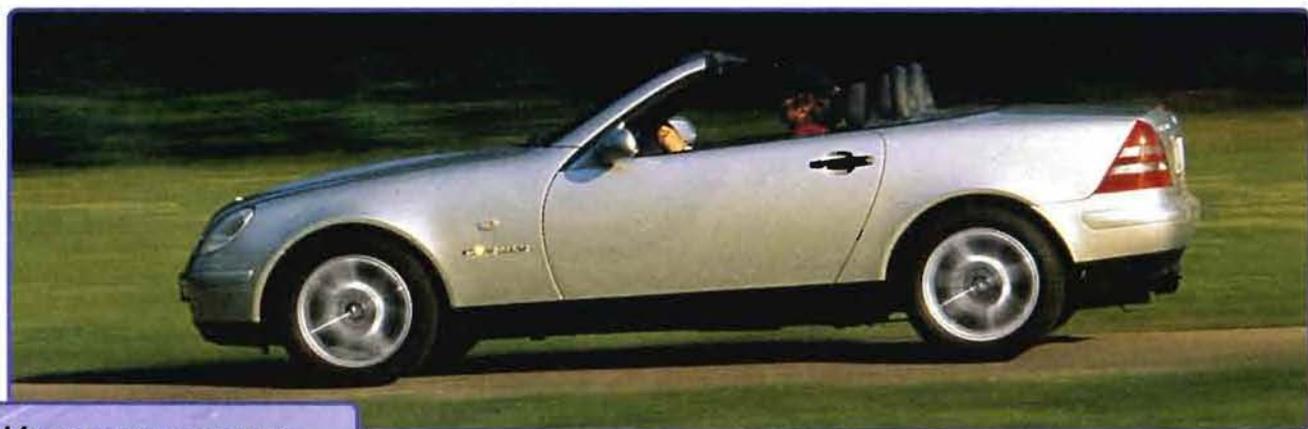
Прототип серии «SLK» представлен на Туринской автовыставке. В новой модели чувствуется влияние старой «SL» серии.

### 1996

«Mercedes» начинает производство серии «SLK». Новые машины пользуются большим спросом. Критики называют их современной классикой.



*Ведите свой «SLK» на любой скорости по плохой дороге — он сделает ее ровной и не сойдет с пути. «SLK» — маленький, спортивный и очень увлекательный автомобиль.*



*«Мерседес» сделала «SLK» обтекаемым и аэродинамичным. С опущенной крышей — это одна из самых впечатляющих машин на дороге.*

# Характеристики

Обозначение «SLK» происходит от сокращения трех немецких слов: «S» — спортивный, «L» — легкий и «K» — компактный. Три слова, которые прекрасно характеризуют эту модель, ставшую современной классикой.

## Двигатель с турбонаддувом

4-цилиндровый 16-клапанный впрысковый двигатель объемом 2,3 л имеет турбонаддув, обеспечивающий высокую мощность на всех скоростях.

## Неразбиваемые фары

Фары сделаны из поликарбоната — невероятно прочного пластика, разбить который труднее, чем большинство видов стекла.



При разработке «SLK» предусмотрели, чтобы при открытой крыше поток воздуха не мешал водителю и пассажиру. За подголовниками установлены отражатели ветра.



Датчик в пассажирском сиденье определяет, используется ли детское кресло. Если да, то подушка безопасности при столкновении не срабатывает.

## Большие колеса

Чтобы автомобиль выглядел более спортивным, установили большие колеса. Диаметр дисков — 16 дюймов (40,64 см). Широкие шины придают колесам солидный вид.

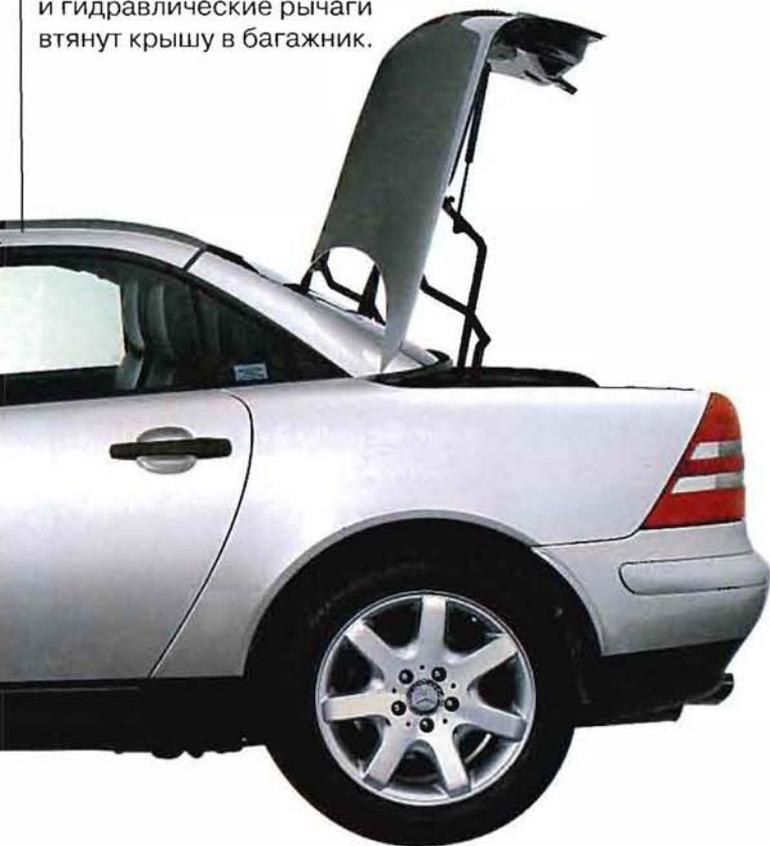
**Выбор коробки передач**

Покупатель может выбрать автомобиль с пятиступенчатой механической или автоматической коробкой передач. Большинство предпочитает автоматическую: она проще в использовании, но при этом знает, когда у водителя появляется спортивное настроение.

**Убираемая крыша**

Жесткая крыша убирается за 25 секунд, превращая «SLK» в кабриолет.

Нажмите на кнопку — и гидравлические рычаги втянут крышу в багажник.



**Турбонаддув** — устройство (турбина), принудительно нагнетающее воздух в цилиндры двигателя. Большая масса воздуха улучшает сжигание топлива, что повышает мощность двигателя.



# «Mercedes C43 AMG»

**Б**олее 30 лет назад «Mercedes» начала сотрудничать с моторостроителями AMG. В 1998 г. две компании создали автомобиль высокого класса с кузовом универсал. Для тяжелой машины AMG предложила мощный 8-цилиндровый двигатель. Он разгонял автомобиль до скорости 249,4 км/ч. С таким результатом новый универсал превзошел своих конкурентов — «BMW M3» и «Кадиллак STS».

## Вехи

### 1967

Ханс Вернер Ауфрехт и Эрхард Мельхер основали моторостроительную компанию AMG в немецком городе Гроссашпах. Название компании происходит от первых букв фамилий ее основателей и первой буквы названия города.

### 1997

После пяти лет производства выпуск популярного «C36 AMG» был завершен. AMG и «Mercedes» совместно разрабатывали этот автомобиль.

### 1998

AMG и «Mercedes» выпускают новый «C43 AMG» универсал.

### Технические характеристики «Mercedes C43 AMG» (1999)

Максимальная скорость:	249,4 км/ч
Разгон 0–100 км/ч:	5,9 с
Двигатель:	V-образный 8-цилиндровый
Объем двигателя:	4266 см <sup>3</sup>
Мощность:	302 л. с. при 5850 об/мин
Вес:	1564 кг
Расход топлива:	12 л на 100 км



*Салон «C43» просторный и удобный, хотя и недостаточно стильный. При этом он дает водителю полный контроль над мощным автомобилем.*



*8-цилиндровый двигатель разумно расходует топливо, его конструкция соответствует высочайшим стандартам. Улучшен баланс автомобиля, а более жесткая пониженная подвеска дает прекрасную управляемость.*



*Увеличенная база, двигатель V8 и улучшенная по сравнению с С-классом подвеска делают универсал «С43» не просто средством передвижения, но классическим автомобилем.*

**Радиатор** — устройство для охлаждения жидкости в системе охлаждения двигателя.

# Характеристики

Для серии «С43» компания AMG использовала кузов и шасси С-класса, но серьезно изменила некоторые внутренние части автомобиля. Например, подвеску, значительно улучшив поведение машины на дороге.

## Удобные сиденья

Передние сиденья, сделанные по новейшим технологиям, более чем комфортны! Они автоматически подстраиваются под фигуру водителя и пассажира.

## Большой, но легкий двигатель

Двигатель V8 очень велик, но, поскольку он сделан из легких сплавов, это не перегружает нос автомобиля.

## Передняя подвеска

Передняя подвеска состоит из пружин, телескопических амортизаторов и стабилизаторов.



В каждом цилиндре двигателя AMG установлено по три клапана. Два впускают топливо, воспламеняемое двойной системой зажигания. Третий клапан — выпускной.



«Мерседес» для своего спортивного внедорожника ML430 также использовала двигатель AMG от «С43».

## Широкие задние колеса

Задние колеса имеют ширину 22 см, тогда как передние только 19 см.

### Яркие фары

По желанию на «С43 AMG» можно установить ксеноновые фары. Ксенон — это газ, который закачивается в лампу, и она дает намного более яркий свет. «Мерседес» много работала над тем, чтобы ксеноновые фары не слепили водителей встречных автомобилей.



**Колесная база** — расстояние между передней и задней осью.



# «Мерседес E55 AMG»

**К**ритики назвали «E55 AMG» самым быстрым и неповторимым спортивным седаном на рынке». Новый автомобиль также явился результатом совместной разработки компаний «Мерседес» и AMG. «E55» выпускается с 1997 г. и до сих пор имеет хорошую репутацию быстрого, современного и роскошного элитного автомобиля. Его максимальная скорость — 249,4 км/ч. Подобно «Кадиллаку STS» и «Ягуару XJR», «Мерседес E55» — это не просто седан.

## Технические характеристики «Мерседес E55 AMG» (1998)

Максимальная скорость:	249,4 км/ч
Разгон 0–100 км/ч:	5,4 с
Двигатель:	V-образный 8-цилиндровый
Объем двигателя:	3439 см <sup>3</sup>
Мощность:	345 л. с. при 5500 об/мин
Вес:	1633 кг
Расход топлива:	20 л на 100 км

*На модели «E55» «Мерседес» показала свое мастерство в создании роскошных и современных автомобилей. Обилие кожи и электроники сделало его салон одним из самых стильных.*



## Вехи

### 1995

«Мерседес» начинает выпуск E-класса, который идет следующим за S-классом.

### 1996

«Мерседес» и AMG представляют «E50» с кузовом от «Мерседес» и двигателем от AMG.

### 1998

E55 AMG становится самым быстрым автомобилем E-класса. У него мощный, экономичный 8-цилиндровый 24-клапанный двигатель производства AMG.



*Сбалансированное рулевое управление в сочетании с жесткой пониженной подвеской дают этому гиганту чуткую управляемость. Мощные тормоза — одни из лучших в мире.*



*Самая крупная модель серии «E55» — универсал. Но AMG так улучшила его двигатель, что более тяжелая модель разгоняется до 100 км/ч всего на 0,2 секунды медленнее седана.*

# Характеристики

Электронные приборы «E55» просто уникальны. Например, ультразвуковые датчики на передних и задних бамперах облегчают парковку. Имеется и электронная система стабилизации (ESP), которая препятствует пробуксовке колес.

## Большой современный двигатель

Среди «Мерседесов E55 AMG» имеет самый большой и один из самых совершенных двигателей. В каждом цилиндре установлено по две свечи. Это дает эффект почти непрерывного зажигания.

## Подушки безопасности

Для повышения безопасности пассажиров в «E55 AMG» установлены 8 аварийных подушек. При надувании они закрывают и боковые окна, чтобы осколки стекла не поранили водителя и пассажиров.



## Улучшенная подвеска

Усиленные стабилизаторы и более жесткие пружины с амортизаторами делают подвеску «E55 AMG» самой надежной среди «Мерседесов». Качество езды эти изменения несколько не ухудшили.



Овальные фары «E55 AMG» сделаны из поликарбоната (прочного пластика). Они омываются струей высокого давления.



Передние и задние колеса необычно велики для седана. Диаметр дисков — 18 дюймов (45 см). Внутри колес — вентилируемые дисковые тормоза.

### Скрытые стеклоочистители

Передние стеклоочистители, когда они не используются, прячутся под капотом. Скорость их работы можно регулировать в зависимости от силы дождя.



### Просторные задние сиденья

На задних сиденьях могут удобно разместиться три пассажира. Подголовники обеспечивают дополнительное удобство и безопасность.



**Подушки безопасности** — пластиковые мешки, которые мгновенно надуваются при аварии и предохраняют водителя и пассажиров от травм.

**Свеча зажигания** — приспособление в цилиндре, которое поджигает топливо электрической искрой.



# «Mercedes» А-класса

**К** вопросу экономии топлива «Mercedes» относится серьезно. Автомобиль А-класса расходует менее 8 л бензина на 100 км. Маленький, но высокий кузов имеет необычную форму. Экономичность в машине сочетается с просторным салоном. Почти сразу после выпуска первых моделей выяснилось, что они переворачивались при повороте на высокой скорости. «Mercedes» отозвала все автомобили и быстро устранила этот недостаток. Сегодня это один из лучших среди малых экипажей.

## Технические характеристики «Mercedes» А-класса (1999)

Максимальная скорость:	180,2 км/ч
Разгон 0–100 км/ч:	11,1 с
Двигатель:	рядный 4-цилиндровый
Объем двигателя:	1598 см <sup>3</sup>
Мощность:	102 л. с. при 5250 об/мин
Вес:	1089 кг
Расход топлива:	7,7 л на 100 км

*Двигатель и коробка передач размещены снизу, и салон А-класса непривычно велик для маленького автомобиля.*



## Вехи

### 1996

По всей Европе начата рекламная компания модели А-класса, хотя сам автомобиль еще не производился.

### 1997

А-класс запущен в производство, но выяснилось, что у автомобиля есть серьезные проблемы с безопасностью. Иногда он переворачивался на крутых поворотах. Выпуск машин был приостановлен.

### 1998

Производство А-класса возобновилось. Все проблемы с безопасностью устранены.



*Двигатели серии А-класса весьма отлажены и экономичны, коробка передач эффективная, переключение передач удивительно четкое и точное.*



*Самая дорогая модель А-класса — «Авангард» — мощнее и лучше укомплектован. Но критики говорят, что его цена слишком высока для малого автомобиля.*

# Характеристики

A-класс — прекрасный городской автомобиль, он прост в управлении, удобен при парковке. В его просторном и высоком салоне удобно пассажирам, так как имеется достаточно свободного места для ног и головы.

## Двигатель под полом

Специально разработанный двигатель размещается под полом автомобиля, что освобождает дополнительное пространство в салоне.



## Вместительный салон

Салон A-класса очень просторный для малого автомобиля. Около 70 % его длины используется для размещения пассажиров и багажа.

## Выглядит как «Мерседес»

Когда вы смотрите на машину A-класса спереди, узнаваемая решетка радиатора с трехлучевой звездой сразу говорит вам, что перед вами «Мерседес-Бенц».



На передних колесах A-класса стоят удачные дисковые тормоза. На задних — барабанные. Это стандартная комбинация для многих автомашин.



A-класс — это не только первый малый автомобиль «Мерседес», это еще и первый переднеприводной автомобиль этой компании.

**Высокий автомобиль**

Для малого автомобиля А-класс очень высок — 157,5 см. Высота потолка в салоне — 97,79 см.



**Съемная мягкая крыша**

Мягкую крышу можно убрать, это даст пассажирам ощущение, что они едут в кабриолете.



**Переднеприводной автомобиль** — автомобиль, у которого ведущими являются передние колеса. Иными словами: двигатель вращает передние колеса и они же направляющие.

# «Порше»

**Н**емец Фердинанд Порше (1875–1951) был одним из ведущих автомобилестроителей XX в. При его участии создавались первые «Мерседесы», он же разработал «Фольксваген Жук».

Собственную компанию основал вместе с сыном Фердинандом Порше (1909–1998). Первый спортивный «Порше» они выпустили в 1948 г. Компания стала известна своими гоночными и спортивными автомобилями.



*В логотип «Порше» включен герб Штутгарта — города, где возникла компания.*



*«944 Турбо» обозначил приоритеты «Порше». Мощный двигатель объемом 2,5 л — это высокая скорость, но и очень большой расход топлива.*



Сегодня марка «Порше» — это символ скорости, высокого качества и успеха. Это очень дорогие машины, но они стоят своих денег. Самые значительные модели «Порше» последних лет — это ограниченная серия «924 Каррера», знаменитая «959», «944 Турбо», «911 Спидстер», «968» и, конечно же, «Бокстер».

*«Порше Бокстер» — один из самых популярных спортивных автомобилей за последние 50 лет. Его дизайн создавался на основе классической модели «Порше 550 Спайдер» 1950-х гг.*



*«911 Спидстер» сочетает стиль 1950-х и технологии конца 1980-х гг. Этот автомобиль, разгоняющийся до 241,4 км/ч, — мечта настоящего водителя.*



# «Порше 924 Каррера GT»

С середины 1950-х гг. все спортивные автомобили «Порше» повышенной мощности носили имя «Каррера». В 1980 г. специально для участия в 24-часовой гонке в Ле-Мане компания создала новую модель — «924 Каррера», которая отлично проявила себя на гоночной трассе. «Порше» выпустила 400 таких машин. Сегодня автомобили этой ограниченной серии очень высоко ценятся коллекционерами.

## Технические характеристики «Порше 924 Каррера GT» (1980)

Максимальная скорость:	239,8 км/ч
Разгон 0–100 км/ч:	6,5 с
Двигатель:	рядный 4-цилиндровый
Объем двигателя:	1984 см <sup>3</sup>
Мощность:	210 л. с. при 6000 об/мин
Вес:	1180 кг
Расход топлива:	17 л на 100 км



*В малосерийной «924 Каррера» сиденья расположены очень низко, ведь это скорее гоночный, чем городской автомобиль.*

## Вехи

### 1976

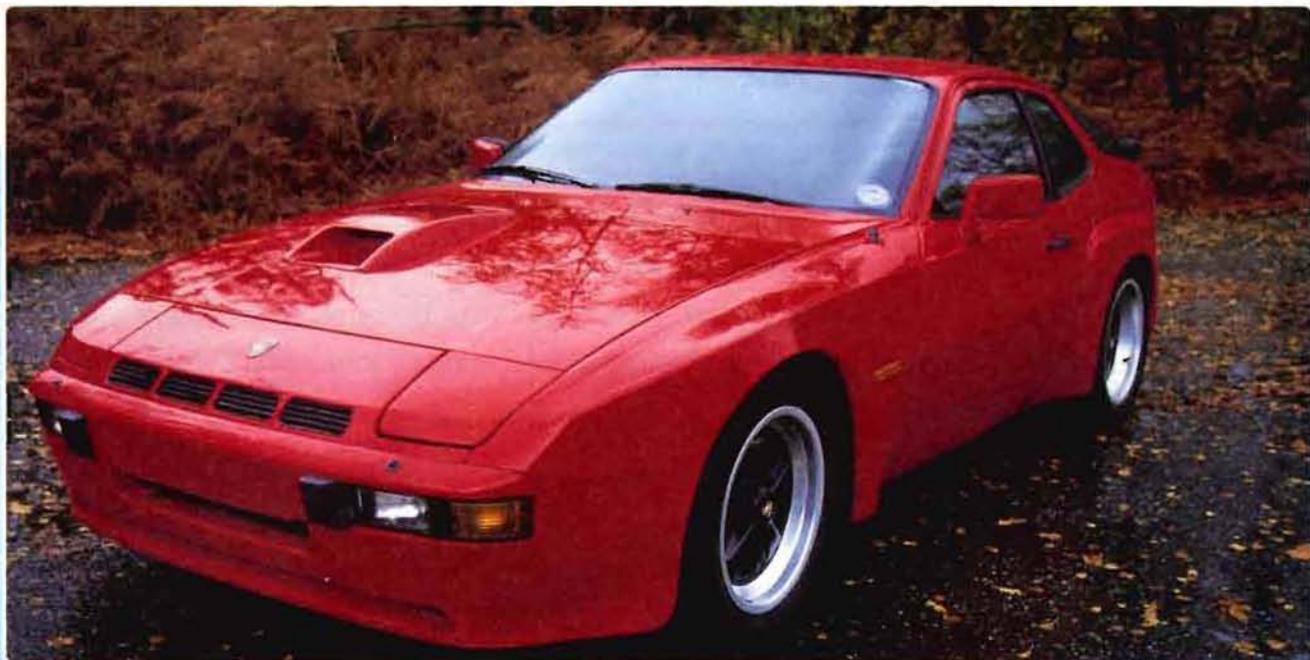
Автомобиль «924» с новым двигателем становится знаковой моделью «Порше».

### 1979

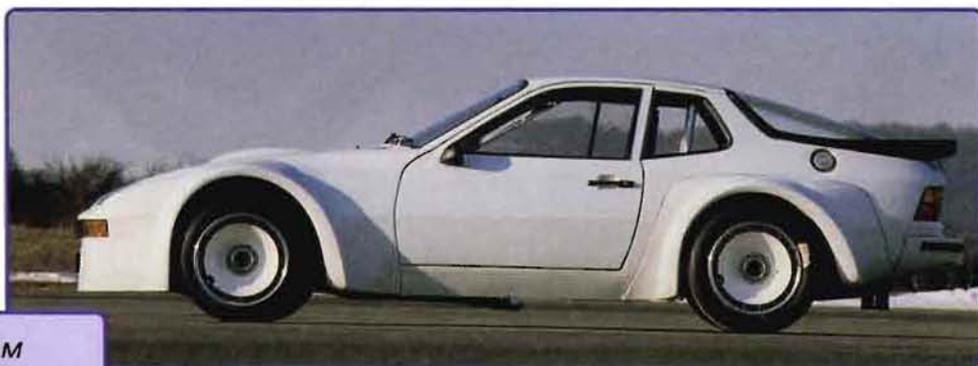
«Порше» увеличивает мощность двигателя автомобиля «924 Турбо» со 125 до 170 л.с. Эта модель стала наиболее продаваемой машиной «Порше».

### 1980

«Порше» выпускает небольшую серию машин «924 Каррера GT» с более мощным двигателем. Всего было выпущено 400 машин.



*Устойчивость «924 Каррера GT» на высоких скоростях уникальна — жесткая спортивная подвеска надежно и уверенно держит машину на дороге.*



*Даже с турбонаддувом «924 Каррера» уступает в мощности модели «924 Каррера GTR», максимальная скорость которой достигнет 289,7 км/ч. Мощность двигателя в «GTR» — 375 л. с. при 6400 об/мин.*

**Расход топлива** — количество топлива, которое автомобиль использует, чтобы проехать 100 километров.

# Характеристики

Дизайн «924 Карреры» оказал влияние на следующие поколения «Порше». Шины были шире, чем в прежних моделях. Поэтому потребовались более широкая колесная арка и более выпуклое крыло. Это решение использовалось и в конструкции «Порше 944».

## Адаптированный турбодвигатель

Двигатель «924 Карреры» был создан на базе 2-литрового «Ауди-Фольксвагена». Но турбонаддув позволял развивать мощность в 210 л.с., что более чем в 2 раза превышало 95 л.с. прежнего мотора.

## Выдвижные фары

На «924 Каррера» установлены открываемые фары, очень модные в начале 1980-х гг. Но открытые фары увеличивают сопротивление воздуха во время движения.



Для улучшения баланса между передней и задней частью «924 Карреры» 5-ступенчатая коробка передач установлена сзади. Это уравнивает перегруженный двигателем перед автомобиля.



В задней подвеске для смягчения неровностей дороги при низкой посадке автомобиля вместо пружин использована система стабилизаторов.

## Гоночные колеса

Как и большинство автомобилей, участвующих в гонке «Ле-Ман», «924 Каррера» имеет широкие шины для лучшего сцепления с дорогой на высоких скоростях.

**Воздухозаборник на капоте**

Воздухозаборник на капоте для охлаждения турбонагнетателя.

**Большое заднее стекло**

Большое заднее стекло открывается вручную. Под ним находится крышка топливного бака.





# «Порше 959»

Суперавтомобиль за суперцену — это «Порше 959». В середине 1980-х гг., в самом начале своей истории, его цена составляла около 250 тыс. долларов. И он стоил этих денег. Он выиграл и 24-часовую гонку в Ле-Мане, и ралли Париж—Дакар. «Порше 959», развивающий скорость в 305,8 км/ч, — один из лучших спортивных автомобилей в мире. Он без труда опережает своих конкурентов — «Феррари Тестароссу» и «Ламборгини Каунтач».

## Технические характеристики «Порше 959» (1987)

Максимальная скорость:	305,8 км/ч
Разгон 0–100 км/ч:	3,7 с
Двигатель:	6-цилиндровый
Объем двигателя:	2851 см <sup>3</sup>
Мощность:	450 л. с. при 6500 об/мин
Вес:	1451 кг
Расход топлива:	23 л на 100 км

*В отличие от «924 Каррера», модель «959» снабжена комфортабельным салоном с кожаными сиденьями и электронным оборудованием. Но «959» все же остается скорее гоночным, чем городским автомобилем.*



## Вехи

### 1983

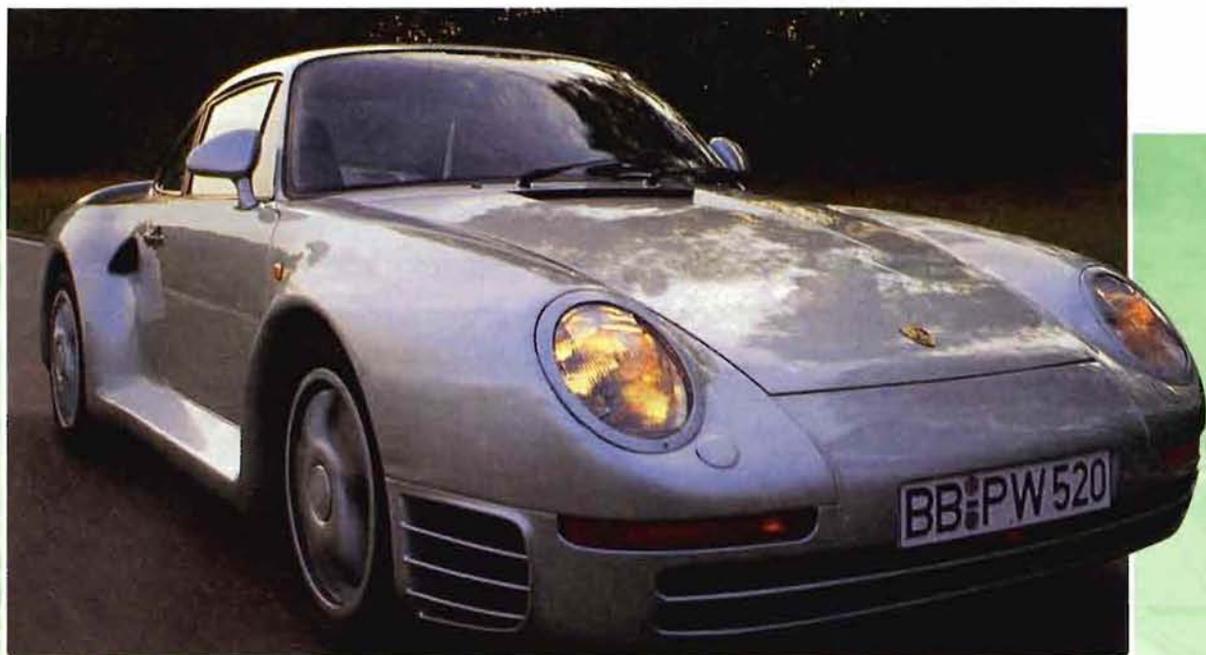
«Порше» представляет «959» на салоне во Франкфурте. Это одновременно и суперавтомобиль для города, и гоночный автомобиль группы Б.

### 1984

Гоночная модификация хорошо себя проявляет, выигрывая знаменитое ралли Париж—Дакар.

### 1987

«Порше» начинает производство «959» для города. Было сделано всего 250 автомобилей, некоторые с кондиционером и кожаными сиденьями, некоторые в более спортивном стиле. Автомобиль стоит около 250 тыс. долларов.



*Причины того, что модель «959» стала одной из самых желанных, очевидны. При 4500 об/мин этот автомобиль превращается в зверя и набирает 100 км/ч быстрее чем за 4 секунды.*



*В 1986 г. «Порше 959» показал потрясающие спортивные результаты. Две машины этой модели заняли первое и второе места на ралли Париж—Дакар, при том что это самая сложная в мире гонка по бездорожью.*

# Характеристики

Дизайн модели «959» основан на «Порше 911». Компания хотела напомнить автолюбителям аэродинамичную форму «911» — одного из самых популярных спортивных автомобилей 1960-х гг., стилильные очертания которого было очень трудно превзойти.

## Легкий кузов

Двери и крыша сделаны из легкого металлического сплава, остальной кузов — из сверхпрочного стекловолокна.



## Система охлаждения двигателя

Два воздухозаборника в передней части автомобиля служат для вентиляции системы охлаждения двигателя. Отверстия сзади выпускают горячий воздух.



На «Порше 959» установлено восемь амортизаторов — устройств, которые помогают при движении по неровной дороге.



Для повышения мощности в двигателе установлен двойной турбонаддув. Первая турбина работает до 4000 об/мин, а затем включается вторая и добавляет еще 150 л. с.

## Полный контроль

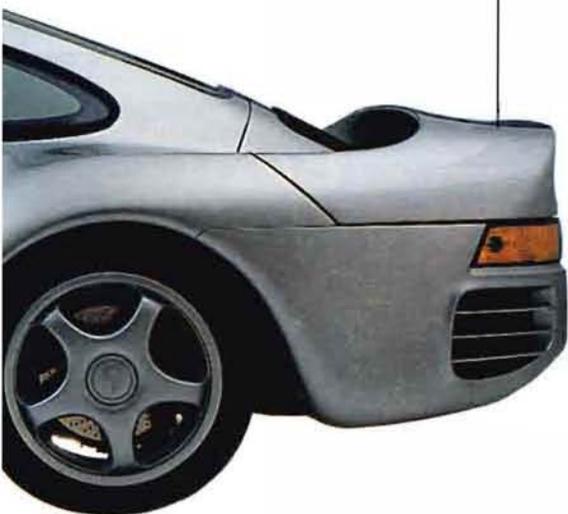
На «959» установлен привод на все четыре колеса и 6-ступенчатая коробка передач.

**Увеличенные колесные арки**

Широкие колеса автомобиля укрыты в больших колесных арках.

**Специальное антикрыло**

Антикрыло сзади крупное и тяжелое. Поток воздуха давит на него и прижимает машину к дороге на высоких скоростях.



**Купе** — тип кузова, обычно закрытый, рассчитанный на двух человек.



# «Порше 944 Турбо»

**В** конце 1980-х гг. «944 Турбо» был одним из самых притягательных автомобилей «Порше». От двигателя с турбонаддувом до аэродинамичного бампера — все в этой модели дышит мощью и скоростью. Развивая максимальную скорость в 247,8 км/ч, «Порше 944 Турбо» достойно конкурирует с «Ниссаном 300 Zx Турбо» и «Феррари 348». Но за высокую скорость пришлось заплатить высоким расходом топлива — 18 л на 100 км.

## Технические характеристики «Порше 944 Турбо» (1991)

Максимальная скорость:	247,8 км/ч
Разгон 0–100 км/ч:	5,9 с
Двигатель:	рядный 4-цилиндровый
Объем двигателя:	2479 см <sup>3</sup>
Мощность:	247 л. с. при 6000 об/мин
Вес:	1350 кг
Расход топлива:	18 л на 100 км



*На изогнутой черной панели приборов выделяются крупные отверстия для обдува и обогрева салона.*

## Вехи

### 1981

Представлен дизайн «Порше 944 Турбо». Составляются планы производства.

### 1985

После четырех лет проблем, в том числе забастовки ряда работников, «Порше» наконец выпускает «944 Турбо».

### 1988

«Порше» ставит на «944 Турбо» турбонагнетатель большего размера. Это увеличивает мощность с 220 до 247 л.с.

### 1992

На смену «944 Турбо» приходит «Порше 968».



*Правильное распределение веса и широкие задние колеса дают великолепное сцепление с дорогой. «944 Турбо» действительно опирается на дорогу всей своей мощностью и летит, как ракета.*



*В 1991 г. «Порше» выпустила модель «944 Турбо» с мягкой съемной крышей. В скорости кабриолет не уступал модели с жесткой крышей. Но, несмотря на успех этого автомобиля, его выпуск продолжался не больше года.*

**Расход топлива** — количество топлива, которое автомобиль использует, чтобы проехать 100 км.

# Характеристики

Многие особенности «944 Турбо» делают его уникальным. Например, специальный турбонаддув в двигателе дает дополнительную мощность, а заднее размещение 5-ступенчатой коробки передач улучшает баланс автомобиля.

## Плотная установка двигателя

4-цилиндровый двигатель с турбонаддувом так велик, что с трудом умещается в двигательном отсеке.

## Регулируемый люк в крыше

Люк в крыше можно открыть или совсем убрать. Когда люк открыт, в салон поступает больше свежего воздуха.



## Вентилируемые дисковые тормоза

На всех четырех колесах установлены дисковые тормоза. Передние немного больше (диаметр 30,5 см), чем задние (28 см).



Так как сжатый воздух нагревается, часть системы турбонаддува под названием «промежуточный охладитель» снижает его температуру перед тем, как он попадает в цилиндры.



Выхлопные газы выходят из двигателя через специальное устройство, которое устраняет загрязняющие вещества. Очищенные газы выпускаются через глушитель.

## Аэродинамические колесные арки

У «944 Турбо», как и у прежних моделей «Порше», широкие колесные арки улучшают общую аэродинамику.

**Заднее размещение коробки передач**

5-ступенчатая коробка передач расположена сзади, что улучшает распределение веса. Когда передняя и задняя части автомобиля уравновешены, машина лучше управляется.



**Вместительный багажник**

У «944 Турбо» очень много места для размещения багажа. Несмотря на то что этот автомобиль выглядит более подходящим для гоночного трека, чем для простой дороги, на нем можно весьма комфортно путешествовать.



**Зажигание** — система, которая воспламеняет топливную смесь в двигателе

**Глушитель** — часть выхлопной системы, которая снижает шум.



# «Порше 911 Спидстер»

**В**ыпущенная ограниченной серией модель «911 Спидстер» — это кабриолет с низким лобовым стеклом, который дает хорошенько почувствовать свист ветра в ушах. Его дизайн создан на основе «356 Спидстер» — модели 1950-х гг., однако под капотом «Спидстера» стоит мощный двигатель от «911 Каррера», позволяющий разогнаться до 239,8 км/ч. Этот автомобиль — настоящая находка для коллекционеров, поскольку таких автомобилей было выпущено менее 1700.

## Технические характеристики «Порше 911 Спидстер» (1989)

Максимальная скорость:	239,8 км/ч
Разгон 0–100 км/ч:	6 с
Двигатель:	6-цилиндровый
Объем двигателя:	3164 см <sup>3</sup>
Мощность:	214 л. с. при 5900 об/мин
Вес:	1327 кг
Расход топлива:	12 л на 100 км

*Сдержанный двухцветный салон оснащен простыми и понятными приборами. Рычаг коробки передач и руль расположены очень удобно.*



## Вехи

### 1987

Прототип модели «911 Спидстер» представлен на салоне во Франкфурте. Ее дизайн основан на модели «Порше 356 Спидстер» 1950-х гг.

### 1989

«911 Спидстер» запущен в производство, однако «Порше» решает выпустить менее 1700 штук. Цена автомобиля — около 65 тыс. долларов.

### 1998

Спустя 10 лет «911 Спидстер» — коллекционная редкость.



*Управление любым автомобилем «Порше 911» — это огромное удовольствие, но «Спидстер» — это воплощение восторга. 6-цилиндровый двигатель заставляет его просто лететь над дорогой.*



*Чтобы полностью прочувствовать удовольствие от поездки на «911 Спидстер», нужно опустить крышу. Это не самая быстрая модель серии «911», но ощущения при езде делают ее самой притягательной.*

# Характеристики

Со всех точек зрения «Порше 911 Спидстер» представляет собой классическую модель. Коллекционеры высоко ценят эту редкую машину. Им нравится прекрасное сочетание спортивного кузова и мощного 6-цилиндрового двигателя.

## Багажник

Для спортивного кабриолета багажник неожиданно велик. Места в нем хватит на пару чемоданов.

## Передняя подвеска

Переднюю подвеску составляют стойки треугольной формы, телескопические амортизаторы и стабилизаторы.



 Автомобиль тяжелее сзади и легче спереди из-за заднего расположения двигателя. Это значит, что водитель должен быть осторожен при прохождении поворотов на скорости. Но в целом автомобиль держит дорогу прекрасно.

 Лобовое стекло автомобиля очень узкое, и, когда крыша установлена, в салоне остается не так много места вверху.

## Регулируемый задний спойлер

Задний спойлер может подниматься и опускаться. При движении на высокой скорости его лучше поднять: от этого создается прижимная сила, которая улучшает сцепление с дорогой.

**Фары в старом стиле**

Большие круглые фары  
сделаны в стиле  
классических «Порше»  
1950–1960-х гг.



**Наклонное лобовое стекло**

Дизайнеры «Порше» сделали  
лобовое стекло узким и  
наклонным, чтобы «911  
Спидстер» выглядел похожим  
на «356 Спидстер» 1960-х гг.



**Прижимная сила** — сила, которая  
образуется от давления воздуха  
на машину на скорости.



# «Порше 968»

**В** начале 1990-х гг. «Порше» представляет модель «968», которая приходит на смену популярной «944». Ее дизайн был основан на модели «928». «968» — это один из самых удобных в управлении спортивных «Порше». Сбалансированный вес обеспечивает прекрасную управляемость. Пока эту модель не сменил «Бокстер», она отлично продавалась, несмотря на высокую цену — от 55 до 60 тыс. долларов.

## Технические характеристики «Порше 968 Клуб Спорт» (1995)

<b>Максимальная скорость:</b>	241,4 км/ч
<b>Разгон 0 – 100 км/ч:</b>	6,1 с
<b>Двигатель:</b>	рядный 4-цилиндровый
<b>Объем двигателя:</b>	2990 см <sup>3</sup>
<b>Мощность:</b>	240 л. с. при 6200 об/мин
<b>Вес:</b>	1335 кг
<b>Расход топлива:</b>	15 л на 100 км



Как и в других автомобилях «Порше» начала 1990-х гг., салон модели «968» скорее функциональный, чем роскошный.

## Вехи

### 1979

Модель «924», выпущенная в 1976 г., оснащается турбо-наддувом. Мощность двигателя — 170 л.с.

### 1985

«Порше» заменяет «924 Турбо» на «944», а затем на «944 Турбо». На нее устанавливают двигатель большего объема мощностью в 220 л.с.

### 1991

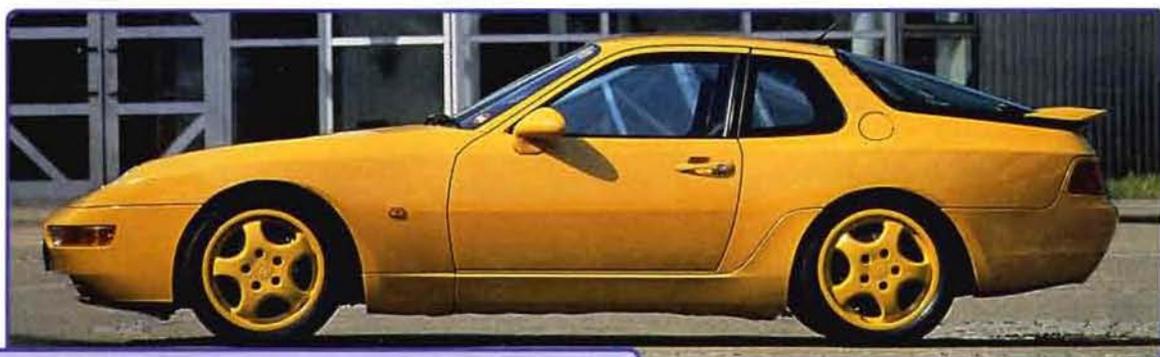
В конструкцию кузова и двигателя «944 Турбо» вносятся изменения, и она становится моделью «968».

### 1995

Завершено производство модели «968», на смену ей пришел «Бокстер».



*Моделью «968» сможет хорошо управлять любой. Переднее расположение двигателя и заднее для коробки передач создает хороший баланс, и вы можете использовать всю силу 3-литрового 4-цилиндрового двигателя мощностью 240 л.с.*



*Модель «Клуб Спорт 968» была легче и немного быстрее базовой модели. Конструкторам «Порше» удалось достичь этого, убрав задние кресла и изменив передние. К тому же автомобиль стал ниже, что вместе с усовершенствованными шинами улучшило сцепление с дорогой.*

# Характеристики

4-цилиндровый двигатель «Порше 968» установлен в передней части автомобиля. Он не оборудован турбонаддувом, но обладает достаточной мощностью, чтобы «968» могла конкурировать с «Маздой RX-7» и «Мицубиси 3000GT».

## Выдвижные фары

Фары «968» похожи на те, которые стояли на ранней модели «928». Они большие, круглые и открываются при включении.

## Форсированный двигатель

3-литровый двигатель «968» — это увеличенная версия мотора модели «944». Хотя он и не оборудован турбонаддувом, он развивает мощность 240 л. с.



## Вентилируемые дисковые тормоза

Пять больших отверстий на каждом колесе помогают вентилировать дисковые тормоза и не допускать их перегрева.

## Задний спойлер, улучшенный баланс

Задний спойлер и размещенная сзади коробка передач улучшают управляемость при движении на высокой скорости. Спойлер создает прижимную силу, а вес коробки передач улучшает баланс.



Хотя кузов и шасси «968 Клуб Спорт» такие же, как и у более комфортабельного купе, почти все приспособления, отвечающие за безопасность, и многие электронные приборы из него убрали, чтобы сделать автомобиль легче и быстрее.



Колесная база «Порше 968» такая же, как у «944 Турбо» и «924 Каррера», — 240 см.

**Классические колесные арки**

Как «924 Каррера» и «944», «Порше 968» оснащен широкими передними и задними колесными арками.



**Багажный отсек**

Если сложить задние сиденья, откроется вместительный багажный отсек для больших чемоданов.



**Турбонаддув** — устройство (турбина), принудительно нагнетающее воздух в цилиндры двигателя. Большая масса воздуха улучшает сжигание топлива, что повышает мощность двигателя.



# «Порше Бокстер»

**А**втомобиль «Бокстер» — это одна из самых популярных моделей за всю историю «Порше». Официально представленная в 1996 г. на Парижском автосалоне, модель получила прекрасные отзывы за управляемость. Она чутко реагировала на движения водителя. Новшества в двигателе, такие, как четыре верхних распределительных вала, помогли сделать его мощным, но при этом экономичным. Спрос на «Бокстер» был значительно выше, чем ожидали.

## Технические характеристики «Порше Бокстер» (1997)

Максимальная скорость:	239,8 км/ч
Разгон 0 – 100 км/ч:	6,9 с
Двигатель:	6-цилиндровый
Объем двигателя:	2480 см <sup>3</sup>
Мощность:	204 л. с. при 6000 об/мин
Вес:	1250 кг
Расход топлива:	12 л на 100 км



Приборная панель «Бокстера» современна и компактна. Спидометр и другие приборы иногда частично накрывают друг друга.

## Вехи

### 1991

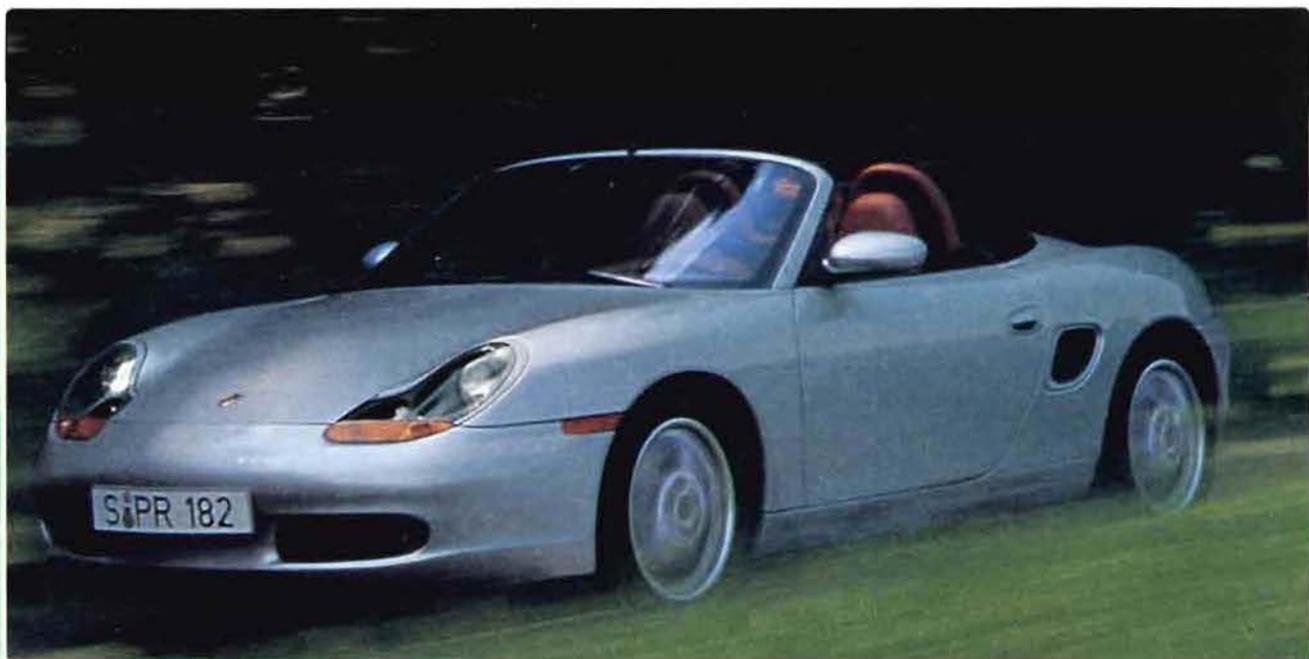
Главный дизайнер «Порше» Харм Лиджей начинает работу над новым спортивным автомобилем. Он берет за основу модель 1950-х гг. «550 Спайдер».

### 1993

Прототип «Бокстера» представлялся на многих автовыставках. Критики высоко оценивали дизайн.

### 1996

Начинаются продажи «Бокстера». Это первая за 20 лет полностью новая модель «Порше». Компания старается отвечать запросам водителей.



*«Бокстер» — автомобиль с лучшей управляемостью из всех «Порше». Его конструкция со средним расположением двигателя позволяет резко менять направление одним прикосновением к чуткому рулю.*

Обтекаемый аэродинамичный кузов «Бокстера» получил высочайшую оценку критиков, которые говорили, что это одно из самых удивительных дизайнерских решений последнего времени. Новейший 6-цилиндровый двигатель «Бокстера» с водяным охлаждением также не оставил никого равнодушным.



**Распределительный вал** — вращающийся стержень, открывающий и закрывающий клапаны двигателя, которые впускают топливо и выпускают выхлопные газы.

# Характеристики

Дизайн «Бокстера» был разработан на основе модели «Порше 550 Спайдер» 1950-х гг. «Спайдер» был спортивным кабриолетом, его до сих пор любят коллекционеры. Езда с опущенной крышей на обоих автомобилях доставит истинное удовольствие.

## Мощные тормоза

Большие вентилируемые дисковые тормоза, по четыре пары колодок на каждом, для быстрой остановки колеса. Со скорости 100 км/ч автомобиль останавливается за 2,7 секунды. Со скорости 160 км/ч — за 4,3 секунды.

## Мягкая крыша

Мягкая крыша может быть поднята или сложена одним нажатием кнопки. Механизм складывает крышу всего за 12 секунд.



На большинстве автомобилей «Порше» установлена 5-ступенчатая коробка передач, однако на «Бокстере» она 6-ступенчатая, что дает водителю дополнительный контроль.

Максимальная скорость «Бокстера» выше, чем у его конкурентов «Мерседес-Бенц SLK» и «БМВ Z3 2.8». На разгон до 100 км/ч уходит меньше времени.

## Аэродинамичное днище

Для улучшения аэродинамики днище «Бокстера» гладкое и с плавными линиями. Рычаги подвески сделаны из легкого сплава, что делает автомобиль легче.

**Задняя установка двигателя**

Двигатель с жидкостным охлаждением находится позади салона, увидеть его можно, открыв задний капот.



**Сетчатая панель**

Верхняя часть рамы лобового стекла оборудована специальными сетчатыми панелями, которые защищают от ветра водителя и пассажиров при движении с опущенной крышей.



**Дифференциал** — механизм, который заставляет колеса на одной оси вращаться с различной скоростью. Например, при повороте машины колесо с внешней стороны проходит больший путь и должно вращаться быстрее.

# Словарь

**Автомобиль с передним приводом** — автомобиль, у которого двигатель вращает передние колеса.

**Амортизаторы** — приспособления, прикрепляемые к подвеске для более плавного движения по неровной дороге.

**Аэродинамичный** — с меньшим сопротивлением воздуха при движении.

**Вращающий момент** — сила, которую дает двигатель и которая вращает карданный вал.

**Глушитель** — часть выхлопной системы, которая снижает шум.

**Дисковые тормоза** — тип тормозного механизма с вращающимся диском внутри колеса. Тормозные колодки зажимают диск для остановки колеса.

**Дифференциал** — механизм, который заставляет колеса на одной оси вращаться с различной скоростью. Например, при повороте машины колесо с внешней стороны проходит больший путь и должно вращаться быстрее.

**Зажигание** — система, которая воспламеняет топливную смесь в двигателе.

**Кабриолет** — тип кузова, у которого мягкая крыша может убираться.

**Колесная база** — расстояние между передней и задней осью.

**Коробка передач** — шестерни для переключения передач, направляющие вращение от двигателя к осям.

**Купе** — тип кузова, обычно закрытый, рассчитанный на двух человек.

**Ось** — размещенная поперек автомобиля штанга, на которой установлены колеса. Обычно у автомобиля две оси: одна спереди, одна сзади.

**Подвеска** — система пружин и рычагов, которая поддерживает кузов и обеспечивает плавное движение.

**Поршень** — небольшой подвижный стержень, который вставлен в цилиндр и прикреплен к коленчатому валу. Движение поршня вверх-вниз вращает коленчатый вал.

**Приборная панель** — панель в салоне, обычно перед водителем, на которой расположены приборы.

**Прижимная сила** — сила, которая образуется от давления воздуха на машину на скорости.

**Радиатор** — устройство для охлаждения жидкости в системе охлаждения двигателя.

**Распределительный вал** — вращающийся стержень, открывающий и закрывающий клапаны двигателя, которые впускают топливо и выпускают выхлопные газы.

**Расход топлива** — количество топлива, которое автомобиль использует, чтобы проехать 100 километров.

**Свеча зажигания** — приспособление в цилиндре, которое поджигает топливо электрической искрой.

**Седан** — тип кузова с четырьмя дверцами для четырех и более пассажиров.

**Легкий сплав** — прочный, но легкий материал из смеси разных металлов.

**Стекловолокно** — легкий, но прочный материал, сделанный из волокон стекла. Ему можно придать практически любую форму.

**Сцепление с дорогой** — это показатель того, как плотно колесо прилегает к дороге при движении автомобиля.

**Турбонаддув** — устройство (турбина), принудительно нагнетающее воздух в цилиндры двигателя. Большая масса воздуха улучшает сжигание топлива, что повышает мощность двигателя.

**Шасси** — рама автомобиля, на которую устанавливается кузов.