

# BMW CE 02 - новата школа, нахална и свежа!

„Нова школа, вместо „Стара школа“, не класически изчеткано, но нахално и свежо, определено не съответстващо на досегашния имидж на бяло-синия баварски пропелер! Така стои на големите си колела, новото BMW CE 02, с което баварците искат да достигнат до нова млада и любопитна публика. Първите метри с новото мепсе от Мюнхен направихме в Лисабон. То се вписа особено добре в португалския метрополис. Колкото е стилен градът, толкова е стилен и новият eParkourer. Така наричат новото возило от BMW.

**С МОЩНОСТ ОТ 11 КИЛОВАТА**, той е, така да се каже, "125" електро скутер и следователно по-малкият брат или сестра на BMW CE 04. Връзката е безпогрешна - футуристична с доза калифорнийска лекота, с реминисценции на Honda Monkey и Honda Dax от 70-те. Тук и сега обаче той е съвременен и елегантен, с типично баварско изчистване, ъгловат с напълно

покрити колела, с батерия и електрически мотор, разположени в рамката.

**„CE 02 Е ПРЕДНАЗНАЧЕН ЗА ГРАДСКИ РАЙОНИ**. Насочен е към млади мотоциклетисти, тези, които са нови в електромобилността, но също и към по-възрастните мотоциклетисти, които искат да преминават към по-малко превозно средство в града“, казва Сара Хан, ръководител на проекта на BMW CE 02.

**СЕДАЛКАТА Е ПЛОСНА**, издължена и толкова добре подплатена, че не бе проблем да изкарам тестовите 95 километра върху нея. Коефициентът на комфорт по скала от едно до десет е добрият седем. Позицията на седене е изправена благодарение на високото кормило. Препоръчвам допълнителното предно стъкло, което може да предпази от вятър и дъжд при лошо време. Отопляеми дръжки са приятни, но трябва да платите допълнително за тях. Въпреки ниската височина на седалката от само 75 сантименте-



тра, дори по-високи хора могат лесно да управляват BMW CE 02.

**EPARKOURER ТЕЖИ 132 КИЛОГРАМА**. Две литиево-йонни батерии с въздушно охлаждане са разположени под седалката. Електрическият скутер може да бъде зареден от 20 до 80 процента за един час и четридесет и две минути със зарядно устройство от 1,5 кВт.

Да караш с пасажер е

трудно, освен ако наистина не се обичате. Защото хората трябва да се гушкат или по-скоро да бъдат прегръщани, ако искат да се возят на електрическият скутер като двойка. BMW CE 02 наистина е „машина за любов“!

**3.5-ИНЧОВИЯТ TFT ДИСПЛЕЙ** предоставя информация за най-важните данни като скорост и състояние на зареждане на батери-

ята. Можете да свържете собствения си смартфон към USB-C гнездото и да го използвате като допълнителен дисплей. Лежи в специален държач и е свързан към превключвателя на кормилото за лесна работа.

**ОКАЧВАНЕТО**, с обърнатата надолу телескопична вилка отпред и регулируем амортизатор отзад, осигурява чудесно поемане на нерав-

ностите. След това превключваме на „Сърфиране“ по градската магистрала и караме с повече мощност. „Flash“ предлага и спортивен, динамичен режим за специалното оборудване Highline.

BMW CE 02 се представя добре по време на тестовото шофиране. Често срещаме заинтересовани и възхитени погледи към най-новото, най-малкото BMW. Новият eParkourer BMW CE 02, който се предлага и като 4-киловатова версия е идеален за големи градове и за кратки пътувания. Barrio Alto Lisbon, Leopoldstrasse Munich или Allee der Kosmonauten Berlin, това не е спор - защото колкото и нетрадиционен да е - eParkourer BMW CE 02 се вписва във всеки мегаполис!

**Технически данни BMW CE 02:**

**Задвижване/дизайн:** Синхронна машина с въздушно охлаждане, с отделно възбудване

**Вторично задвижване:** ангренажен ремък

**Мощност:** 11 кВт/15 к.с. (макс. Обороты - 5000/мин.)

**Въртящ момент:** 55 Nm  
**Спирачки:** предни: хидравлично задвижвани еднокоски, диаметър - 239 мм, 2-бутални, плаващи, отзад: хидравлично задвижвана еднокоскова спирачка, диаметър 220 mm, 1-бутален плаващ апарат

**Предна гума:** 120/80 R14 -

**Задна гума:** 150/70 R15

**Батерия:** Литиево-йонна с въздушно охлаждане / 2x 1,96 кВтч

**Височина на седалката:** 750 мм

**Шаси:** двойна стоманена рамка, обърната надолу телескопична вилка отпред, регулируем заден амортизатор

**Обхват според WMTC до:** 90 километра

**Максимална скорост:** 95 км/ч

**Ускорение:** 0 - 50 км/ч за 3 секунди

**Рекулперация** - автоматична

**Разход:** 6,0 кВтч/100 км

**Тегло:** 132 кг (допустимо общо тегло 312 кг)

**Цена** от 8500 евро

## Лимитираната серия Audi RS 6 Avant GT



Audi анонсира първите подробности за новата си лимитирана серия - RS 6 Avant GT, в която ще бъдат включени само 660 автомобила изпълнение с тематичната Audi 90 quattro IMSA GTO цветова схема на екстериора.

От Audi определят RS 6 Avant GT като черешката в модификационното портфолио на модела и обещава редица ексклузивни дизайн и стилистични решения, нови материали и цветове. Допълнително е развита аеродинамиката на автомобила, а монтажните джанти са 22-цолови с отличителен дизайн.

Audi RS 6 Avant GT обещава максимална мощност от 630 конски сили и максимален въртящ момент от 850 Nm, което представлява увеличение от съответно 30 конски сили и 50 Nm в сравнение със "стандартното" RS6 Avant.

Ускорението от 0 до 100 км/ч е за 3.3 секунди, което е с 0.3 секунди подобрение, както и такова от 0 до 200 км/ч за 11.5 секунди (-0.5 секунди). Максималната скорост на движение е 305 км/ч.

За постигането на тези резултати основна роля има както четирилитровият TFSI двигател, така и системата за задвижване на четирите колела и осемстепенната Tiptronic роботизирана предавателна кутия.

## Mazda продължава да развива Wankel-двигателите

Mazda продължава историята на ротационно-буталните двигатели, известни още като Ванкелови двигатели на името на техния изобретател, и ускорява по-нататъшното развитие на тази концепция за задвижване за нова ера.

За тази цел „Групата за развитие на ротационно-буталните двигатели“ вече е възстановена в разработването на задвижвания в компанията. 36 инженера работят върху усъвършенстването на ротационни двигатели за задвижване на генератори в серийни хибридни



задвижвания и ще процеди изследвания и разработки в области като съответствие с нормативните изисквания на ключови пазари и използването на въглеродно-неутрални горива.

Ротационният двигател има специална структура

- енергията се генерира от въртенето на трибълен ротор. През 1967 г. компанията представя първия си модел с този двигател, Mazda 110S Cosmo Sport, и оттогава, като единственият производител на автомобили, който предлага масово роторни

двигатели, компанията непрекъснато работи върху подобряване на производителността, контрола на емисиите, разхода на гориво и издръжливост.

Около единадесет години след края на производството на Mazda RX-8 през 2012 г., компанията възобнови серийното производство на превозни средства с роторни двигатели през юни 2023 г. Mazda MX-30 e-Skyactiv R-EV се предлага като дванадесетият модел в историята на Mazda с ротационен двигател, който генерира електричество в електрическия автомобил.

## BYD Seal U: Силна конкуренция от Китай

Най-големият производител на електрически автомобили в света BYD ще дойде на европейския пазар през този месец с напълно електрическият SUV от среден клас Seal U на цена, започващи от 41 990,00 евро. Дългият 4,78 метра, петместен SUV - U в името означава полезност, се предлага с обем на багажника до 1440 литра в двете линии на оборудване Comfort и Design.

И в двата модела синхронен двигател с постоянен магнит с максимална мощност от 160 кВт/218 к.с. задвижва предните колела. Максималният въртящ момент е 330 Nm, а максималната скорост е 175 км/ч. Версията Comfort има батерия с капацитет 71,8 кВтч



и може да измине до 420 километра (WLTP, комбинирано) с едно зареждане. Дизайнерската версия има батерия с капацитет от 87 кВтч, което му осигурява пробег до 500 километра (WLTP, комбиниран). Euro NCAP награди BYD SEAL U с пет звезди за безопасност преди пускането му на пазара.

В допълнение към високата оценка за безопасност на възрастните пътници (90 процента) и децата в автомобила (86 процента), SEAL U се казва, че впечатлява и със своите изобилие от оборудване за активна и пасивна безопасност. Усъвършенстваните системи за подпомагане на водача (ADAS) в SEAL U

включват предупреждение за челен сблъсък, автоматично аварийно спиране, адаптивен круиз контрол, предупреждение за сблъсък отзад, предупреждение за напрежен трафик, асистент за смяна на лентата, интелигентно регулиране на скоростта, наблюдение на мъртвите зони и много други помощници. Вариантът на оборудване Design разполага и с хед-ъп дисплей.

Стандартните изцяло LED фарове, включително асистент за дълги светлини, осигуряват възможно най-добрата видимост в тъмното, а фаровете също така винаги следват посоката на пътя. 360-градусова камера, с нейното цялостно изображение, трябва да предлага

## Бижутото Mercedes-Benz 300 SL Coupe е икона години наред



Mercedes-Benz 300 SL Coupe. Сребрият "Крило на чайка" с червен интериор в музея на Mercedes-Benz привлича тълпи. Едва ли посетител напуска стаята на Mythos 4, без да направи поне една снимка на това превозно средство. Много хора го снимат от всички страни и с всички детайли. 300 SL е свикнал с това внимание - той е кола мечта от премиерата си преди 70 години.

Основната форма на 300 SL съответства на състезателния спортен автомобил със същото име от 1952 г., с който Mercedes-Benz пранви блестящо завръщане в международния моторен спорт. Mille Miglia, 24 часа на Льо Ман, Carrera Panamericana - първите места в най-ослепителните състезания за спортни автомобили в света са записани в гените на серийния автомобил от 1954 г.

Отварящите се нагоре врати на новия 300 SL също идват от състезателния спортен автомобил. Вратите не са нито маркетингов трик, а по-скоро структурно необходими: подобно на състезателния

спортен автомобил, 300 SL има лека и много стабилна тръбна пространствена рамка под каросерията. Той е сравнително широк отстрани, а това изключва входни отвори на колата с конвенционален дизайн на вратите.

Правоъгълните прозорци на 300 SL могат да се свалят и да се транспортират в багажника. Лост заедно с задържащия механизъм. Моделът наследник, 300 SL Roadster, който се появи през 1957 г., променя това. Тази отворена версия има врати с предни панти. За целта тръбната междинна рамка е сменена и е по-ниска на входа. Тази версия на рамката може да се види в стая Mythos 4 на "работната маса".

"Gullwing" без усилие завладява клиенти по целия свят в изключително ексклузивния сегмент на супер спортни автомобили. 1400 автомобила 300 SL Coupe са произведени от 1954 до 1957 г., последвани от още 1858 ролуостъра. Всеки един 300 SL е икона оттогава - и продължава да очарова и днес.

## Новото BMW 5 Series Sedan: По пътеката на успеха

През октомври миналата година, изцяло новото поколение на емблемата в сегмента на бизнес седаните - BMW 5 Series Sedan, беше лансирана на пазара и по всичко изглежда, че тя ще продължи по утълкания път и ще надгради върху успеха на своите предшественици.

Като доказателство за горното можем да посочим дори нещо толкова малко и елементарно на пръв поглед, като превключвателя на мигачите. Наред с конфигурацията волан/седалка и звук при затваряне на врата, автомобилите на BMW винаги са ме впечатлявали с

тактилното и аудио усещане при работа с този простоват, на пръв поглед, елемент от изживяването, наречено шофиране. Е, при новата петица, то е още по-приятно и удовлетворяващо, което е почти невероятно, като се има предвид върховото такова при предшественика й.

Новото BMW 5 Series е може би "най-пъстрочветната" кола, която марката предлага в момента на пазара. Моделът е наличен в бензинови и дизелови хибридни и дизелови (48V) версии, изцяло електрическа i5, а от пролетта на тази година и в зареждаема (PHEV) хибридна модификация. За



всеки има по нещо много, като наличният мощен диапазон покрива от 197 (520d) до 517 конски сили (i5 M60 xDrive).

Съвсем целенасочено, залажихме на възможно най-скромната налична версия, която предлагат

за тест от BMW Group България, а именно 520d, но все пак във версията xDrive.

Новото BMW 520d xDrive е изпълнено с двулитров, четирцилиндров TwinPower Turbo двигател, който генерира максимал-

на мощност от 197 конски сили и максимален въртящ момент от 400 Nm, наличен още при едва 1500/мин.

Без претенции за върхова динамика на пътя, 520d xDrive предлага приятно ускорение с показател от 7.3 секунди от 0 до 100 км/ч, а максималната скорост на движение е с над 30 единици над разумните дори за германските магистрала 200 км/ч.

Предната част на новата пета серия е изпълнена в емблематичната за марката стилистика, с доминираща решетка, която при желание на клиента може да бъде надградена

с добавяща допълнителна екзотика Iconic Glow контурна светлина.

Профилът на новото BMW 5 Series е доминиращ, с изтеглена предна част и издължена средна, намираща интерес плавен завършек към багажника.

В базовата си дизелова версия, 5 Series е истинско удоволствие за управление и пътуване, като фактор тук е както самият задвижващ агрегат, така и прекрасната като работа осемстепенна Steptronic роботизирана трансмисия.

По официална информация, автомобилът се нуждае от между 5.1 и 5.6 литра гориво за измина-

ването на всеки 100 километра. С малко по-внимателна работа с педала на газта, разходът обаче може да падне и под 5 литра на 100, което на фона на интегрираният резервоар с вместимост от около 60 литра е гаранция за свободен пробег от над 1000 километра. В пълен комфорт и лукс.

**Материалите за страницата са подготвени от "Автопрес 2001"**