

Тест-Драйв

Сентябрь 2014



Chevrolet Corvette

Chevrolet Corvette • Jaguar E-Type Lightweight • Renovo Coupe • Volvo XC90
• Porsche Cayenne • Hyundai i20 • Range Rover Sport SVR • Toyota FT-1 Graphite
• Dodge Charger Hellcat • McLaren P1 GTR • Acura TLX • Cadillac ATS Coupe
• Dodge Challenger SRT Hellcat • Mercedes-Benz CLS • Maserati Ghibli • Acura TL,
Hyundai Genesis и Toyota Avalon • Kia Cerato, Opel Astra Sedan и Skoda Octavia
• Chevrolet Cruze SW, Hyundai i30 CW, Peugeot 308 SW • Plymouth Barracuda

Автомобильный журнал для тех, кто умеет выбирать
www.testdrive.com.ua

11 РОКІВ РАЗОМ З ВАМИ!



**ТЕМА НОМЕРА
С ЧИСТОГО ЛИСТА!**

**Звёзды отвечают:
«Быть или не быть?»
Теория апгрейда**

ИНТЕРВЬЮ

**Алёна Винницкая:
«Мы стали лучше,
мы стали сильнее!»**

**«БИЗНЕС-КЛАСС»
Это модное слово
«стартап»!**

**ФИТНЕС
Правильное
дыхание**

**ЗДОРОВЬЕ
Улыбочку,
пожалуйста!**

**А ТАКЖЕ
Ума Турман и
Квентин Тарантино
Роман с третьей
попыткой...**

**Катерина Шевченко
В ЖИЗНИ ВСЁ
МОЖЕТ ПОМЕНЯТЬСЯ
В ОДИН МОМЕНТ!**

**ЗАПИТУЙТЕ У МІСЦЯХ
РОЗПОВСЮДЖЕННЯ ПРЕСИ**

www.cosmolady.com.ua

Сентябрь 2014

«Тест-Драйв» автомобильный журнал

Над номером работали:

Бобженко Андрей
Брызгунов Тарас
Горбылев Алексей
Заборсина Вера
Каратаев Вячеслав
Коваль Инна
Косоголов Александр
Лысак Виктория
Олейник Виктория
Онищенко Алексей
Онищенко Виктория
Пироженко Юлия
Фитисова Юлия

Главные редакторы

Краев Василий
Чумак Владимир

Свидетельство о регистрации КВ 7445 от 17.06.03.

Ежемесячный автомобильный журнал «Тест-Драйв» распространяется во всех без исключения регионах Украины, а также в России. Выходит с октября 2003 г.

Учредитель и издатель: ООО «Информационно-издательский центр «АвтоФотоПродажа».

Адрес редакции: 03055, г. Киев, а/я 59.

e-mail: editor@test-drive.kiev.ua www.testdrive.com.ua

Отдел распространения: (067) 547-85-20

Эксклюзивное право на размещение рекламы в журнале «Тест-Драйв» принадлежит ООО «Редакция ТЕСТ-ДРАЙВ»



4

**Премьера
Jaguar E-Type Lightweight:**
пришелец из прошлого



10

**Премьера
Renovo Coupe:**
современные технологии в классической оболочке



16

**Премьера
Volvo XC90:**
смена поколений



22

**Премьера
Porsche Cayenne:**
модернизация



26

**Премьера
Hyundai i20:**
смена поколений



32

**Премьера
Range Rover Sport SVR:**
самый быстрый в "семействе"



36

**Премьера
Toyota FT-1 Graphite:**
предвестник нового Supra



42

**Премьера
Dodge Charger Hellcat:**
самый мощный



48

**Концепт-кар
McLaren P1 GTR:**
предназначен для трека



54

**Дебютант
Acura TLX:**
пришел на смену двум моделям



62

**Дебютант
Aston Martin Rapide S:**
скоростной и практичный



70

**Дебютант
Cadillac ATS Coupe:**
пополнение в "семействе"



78

**Дебютант
Chevrolet Corvette:**
седьмая глава легенды



86

**Дебютант
Dodge Challenger SRT Hellcat:**
доступная мощь



128

**Страницы истории
Plymouth Barracuda:**
лошадиные силы – во главе всего

Редакция не всегда разделяет мнение автора. Редакция не несет ответственности за содержание рекламных объявлений. Согласно действующим в Издательстве правилам, ответственность за достоверность объявлений несет рекламодатель. Он самостоятельно отвечает за содержание предоставленных данных, за соблюдение авторских прав и прав третьих лиц, за наличие ссылок на лицензии и указаний на сертификацию продукции и услуг в порядке, предусмотренном законодательством.

Редакция исходит из того, что рекламодатель имеет право и предварительно получил все необходимые для публикации разрешения. Использование материалов в любой форме не допускается без письменного разрешения редакции. Материалы не рецензируются и не возвращаются. Переписка с читателями ведется только на страницах журнала. Рукописи и фотоснимки не возвращаются и не рецензируются.

Jaguar E-Type Lightweight: пришелец из прошлого

Jaguar E-Type – одна из самых известных моделей 60-х годов. Британцам удалось создать элегантный автомобиль, который был одним из самых быстрых в мире и при этом стоил относительно недорого. Вот почему удалось произвести свыше 70 тыс. этих машин. А вот гоночные версии были не столь массовыми: особых гоночных E-Type Lightweight в 1963 году планировали собрать 18, но изготовили только 12. Оставшиеся шесть шасси до недавнего времени так и лежали на заводском складе. И вот полвека спустя в Jaguar решили дать им путевку в жизнь.





Все шесть Jaguar E-Type Lightweight воссоздадут в соответствии с технологиями 60-х годов. Отличия от оригинальной модели – минимальные. Изящный кузов изготовлен из алюминиевых сплавов, а 15-дюймовые колесные диски – магниевые. Масса составляет всего тонну. Перед нами – кабриолет со съемным жестким верхом. В его внешнем виде преобладают плавные линии. Характерный низкий силуэт E-Type с длинным капотом уже

давно вошел в учебники по автомобильному дизайну. Каплевидные фары сочетаются с овальной решеткой радиатора, а передний бампер отсутствует. Заостренную "корму" подчеркивают узкие фонари. Варианты окраски также позаимствованы из палитры Jaguar E-Type.

Салон также выдержан в духе своего времени. Отделка по большей части отсутствует и повсюду можно заметить голый металл. Впрочем, передняя панель, дверные карты и кресла обшиты

дорогой кожей Connolly. А обод небольшого трехспицевого рулевого колеса декорирован натуральным деревом. Комбинация приборов – пример лаконичности: здесь установлены только спидометр и тахометр. Остальные показатели размещены на центральной консоли, а переключатели там напоминают авиационные тумблеры. Кресла также выполнены в стиле 60-х годов, то есть подголовники у них отсутствуют. За безопасность отвечает трубчатый



каркас, поэтому кабриолет уже подготовлен к гонкам старинных автомобилей.

Под капотом установлена 3,8-литровая рядная "шестерка" с тремя двухкамерными карбюраторами (хотя при желании их заменят на впрыск топлива, ведь он был в списке опций для оригинального E-Type Lightweight). Мощность составляет 344 л. с. при 6800 об/мин, а максимальный крутящий момент в 380 Н·м достигается при

4500 об/мин. В паре с двигателем работает 4-ступенчатая механическая трансмиссия. Максимальная скорость достигает 274 км/ч.

Улучшить управляемость призван дифференциал повышенного трения. Рулевое управление E-Type Lightweight – без усилителя, как и дисковые тормоза всех колес. Подвеска как спереди, так и сзади – независимая.

Место для премьеры возрожденного

Jaguar E-Type Lightweight выбрано как нельзя кстати – это шоу классических и эксклюзивных автомобилей в Пebbл-Бич (США). Вскоре после этого все шесть кабриолетов продадут по баснословной цене в 1 миллион фунтов стерлингов (1,25 млн. евро). Но с другой стороны, кабриолеты выпущенные в 60-х годах на аукционах стоят в несколько раз дороже. Тем более, перед нами – возрожденная легенда.





Технические характеристики Jaguar E-Type Lightweight	
Тип кузова	кабриолет
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1000
Длина/ширина/высота, мм	4440/1650/1194
Колесная база, мм	2440
Колея передняя/задняя, мм	1270/1270
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	3781
Тип	бензиновый
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	344 при 6800
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	380 при 4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-92/63
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	4-ст. механическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые
Тормоза задние	дисковые
Размер шин	6.00-15 спереди, 6.50-15 сзади
Эксплуатационные показатели	
Максимальная скорость, км/ч	274
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	1 250 000
Первое техобслуживание, км	5 000
Периодичность техобслуживания, км	5 000

Renovo Coupe:

**современные технологии
в классической оболочке**



Shelby Cobra Daytona – одна из самых известных гоночных моделей всех времен. Детище Кэрролла Шелби сочетало в себе мощный американский V8 от Ford, легкое британское шасси и обтекаемый кузов. В 1965 году команда Shelby выиграла чемпионат мира в классе GT. Поскольку оригинальных Cobra Daytona собрали всего шесть, то коллекционеры устроили за ними настоящую охоту. Конечно, цена купе сразу выросла до небес. Впрочем, очень скоро был налажен выпуск копий автомобиля. Схожим путем пошла и калифорнийская компания Renovo, представив свой вариант аккурат к 50-летию Cobra Daytona. Но с одной оговоркой: перед нами современный электромобиль с классическим дизайном.

Внешний вид полностью соответствует оригиналу, в разработке дизайна Renovo помогал стилист Питер Брок – создатель оригинального Shelby Cobra Daytona. Купе длиной всего 3,85 м привлекает плавными обводами, длинным капотом и большим углом наклона задних стоек. Каплевидные фары сочетаются с "пастью" решетки радиатора, а капот выполнен рельефным. Задняя часть слегка обрезана и увенчана заостренным спойлером. Интересно, что с левой сторо-

ны два круглых фонаря, а с правой – три. Разве что 19-дюймовые колесные диски и покрышки Bridgestone современные. Ну и боковые выхлопные трубы, естественно, отсутствуют. Интересно, что несмотря на тяжелые аккумуляторные батареи, Renovo Coupe весит всего 1472 кг.

В салоне также господствует стиль 60-х. Кожа в отделке сочетается с алькантарой, присутствуют и алюминиевые вставки. Обод компактного трехспицевого рулевого колеса выполнен плоским снизу. Спортивные сиденья с интегрированными подголовниками разделены высоким трансмиссионным тоннелем. Впрочем, нашлось место и современным мотивам. Так, у приборов стиль классический, а подсветка оптитронная. Присутствует и оригинальный круглый дисплей бортового компьютера.

Два электромотора развивают приличные 500 л. с. и обладают огромным крутящим моментом в 1350 Н·м, который доступен уже с первых оборотов. Поэтому многоступенчатая трансмиссия Renovo Coupe не нужна. Разгон до 100 км/ч занимает 3,4 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 193 км/ч. Для справки: 390-сильный Cobra Daytona достигал 100 км/ч за

4 с, но зато мог развить 318 км/ч. Заряда литий-ионных аккумуляторов хватает, чтобы проехать 160 км. Пополнить его от бытовой 220-вольтной сети можно за 5 часов, а с помощью специального переходника это время сокращается до 30 минут.

В общих чертах конструкция ходовой осталась такой же, как у знаменитого предка. Но все же шасси усилено, установлены современные регулируемые амортизаторы Ohlins и вентилируемые тормозные диски Brembo диаметром 356 мм спереди и 340 мм сзади. Естественно, предусмотрена и технология регенеративного торможения.

Производство Renovo Coupe стартует в 2015 году и на первых порах планируют ежегодно собирать около сотни купе. Стоимость электромобиля составит 529 тыс. долларов. Это немало, но ведь настоящий Shelby Cobra Daytona обойдется в несколько миллионов.









Технические характеристики Renovo Coupe	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная/полная масса, кг	1472
Длина/ширина/высота, мм	3848/1753/1245
Колесная база, мм	2286
Колея передняя/задняя, мм	1354/1341
Клиренс (дорожный просвет), мм	120
Объем багажника мин/макс, л	нет
Диаметр разворота, м	10,4
Двигатель	
Тип	электрический
Расположение	спереди, продольно
Макс. мощность, л. с.	500
Макс. крутящий момент, Н·м	1350
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	1-ступенчатая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Размер шин	245/35 R19 спереди, 305/30 R19 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,4
Максимальная скорость, км/ч	193
Дальность пробега, км	160
Стоимость автомобиля (в США), долларов	529 000
Первое техобслуживание, км	10 000
Периодичность техобслуживания, км	10 000

Volvo XC90:

В истории Volvo вседорожников было немного. Впрочем, первая подобная модель, TP 21 Hogster, появилась в линейке шведской марки еще в 1953 году. В наши же дни настоящим долгожителем оказался Volvo XC90: его представили в 2002 году и выпускали на протяжении десятилетия – вплоть до недавнего времени. Теперь же на смену ему приходит второе поколение вседорожника.



смена поколений

Тест-драйв:

ПРЕМЬЕРА





Появлению Volvo XC90 предшествовали концепт-кары XC Coupe и Estate. Вседорожник сохраняет черты их дизайна. В его внешнем виде преобладают лаконичные линии и плавные формы. Автомобиль сохраняет классический двухобъемный силуэт с малыми углами наклона передних и задних стоек крыши. Фирменная хромированная решетка радиатора разделена диагональной линией. В передних фарах видны необычные Т-образные светодиодные лампы. Название для них – "Молот Тора" – взяли из скандинавской мифологии. Днище прикрито металлическими пластинами. Колесные арки расширены, а на порогах видны серебристые накладки. Традиционно узкие фонари установлены в стойках крыши, а заднее стекло сверху прикрито спойлером.

В основе вседорожника лежит полностью новая платформа, которую также будут использовать новые Volvo S80 и XC70. По сравнению с предшественником длина выросла на 145 мм (до 4950 мм), а колесная база на 125 мм – до 2985 мм. Он стал заметно шире (2008 мм) и несколько ниже (1775 мм). При этом масса снижена на 125 кг (до 1940 кг в начальном исполнении), а жесткость кузова выросла.

За доплату предложены колесные диски диаметром до 22 дюймов, а также пластиковый вседорожный обвес.

В отделке салона сочетаются кожа, дерево и полированный алюминий, а селектор трансмиссии даже инкрустирован хрусталем. Циферблаты приборов получили синюю опитронную подсветку. Показания могут выводиться и на лобовое стекло. Центральная панель XC90 немного повернута к водителю, а большую ее часть занимает огромный 9,5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы Apple CarPlay. Благодаря ему, клавиш здесь практически не осталось. Салон стал просторнее: в частности, третий ряд сидений теперь рассчитан на взрослых. Объем багажника вырос до 1900 л в пятиместной конфигурации.

Перечень опций дополнили четырехзонный климат-контроль, парковочный автопилот, беспроводной Интернет и 1400-ваттная аудиосистема с 19 динамиками. Как и ранее, в Volvo уделяют повышенное внимание безопасности. Стандартное оснащение включает улучшенные активные подголовники и технологию распознавания дорожных знаков. Появились и новые системы. Run-off road protection определяет вы-

лет автомобиля с дороги и автоматически натягивает ремни безопасности. А Auto brake at intersections применяет автоматическое замедление при повороте на перекрестке в том случае, если замечена встречная машина.

Все доступные для XC90 двигатели – 2,0-литровые "четверки" с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. Бензиновые двигатели развивают 254 и 320 л. с., а турбодизели – 190 и 225 л. с. Самый мощный вариант разгоняется до 100 км/ч за 6,9 с и развивает 230 км/ч. Позже появится гибридная версия, в которой 320-сильный бензиновый турбодвигатель работает в паре с 80-сильным электромотором. Она будет расходовать в среднем 2,5 л/100 км и сможет проехать 40 км на электротяге.

Все модификации оснащены 8-ступенчатой автоматической трансмиссией. На выбор доступны передний или полный привод. Также можно выбрать активную пневмоподвеску с изменяемым дорожным просветом.

Официальная премьера Volvo XC90 состоится в октябре на Парижском автосалоне. Вскоре после этого вседорожник поступит в продажу по цене от 49 500 евро.





Технические характеристики Volvo XC90	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/7
Снаряженная масса, кг	1940
Длина/ширина/высота, мм	4950/2008/1775
Колесная база, мм	2985
Клиренс (дорожный просвет), мм	187-267
Объем багажника мин./макс., л	1900
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1969
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	320 при 5700
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	400 при 2100-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/71
Трансмиссия	
Тип привода	подключаемый полный
Коробка передач	8-ст., автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC,
Размер шин	255/50 R19
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,9
Максимальная скорость, км/ч	230
Расход топлива, л/100 км	
– смешанный цикл	7,7
Стоимость автомобиля в Европе, евро	49 500 – 90 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Porsche Cayenne:

модернизация



Сайенне – первый вседорожник в истории Porsche. Модель получилась очень успешной, ведь с момента ее дебюта в 2003 году удалось выпустить свыше полумиллиона машин двух поколений. Теперь нынешний Porsche Cayenne прошел плановое обновление.

Изменения во внешнем виде небольшие, они призваны породнить вседорожник с недавно появившимся младшим братом Porsche Macan. Вот почему у него увеличена в размерах решетка радиатора (особенно в версии Turbo) и установлены новые каплевидные фары. Кстати, оптика полностью светодиодная во всех вариантах, кроме базового. Заменены панели передних крыльев и капота. Спойлер на крыше увеличен в размерах, а вот фонари наоборот стали уже. Кроме того, пятая дверь сделана более рельефной. Из бампера выглядывают четыре выхлопных трубы.

В салоне – знакомый стиль Porsche с циферблатами приборов в отдельных

колодцах и наклоненной центральной панели. Установлено новое трехспицевое рулевое колесо в стиле Porsche 918. А список опций пополнила функция вентиляции задних сидений.

В линейке двигателей произошли изменения. Так, Cayenne S теперь оснащен 3,6-литровым 420-сильным V6 с двумя турбинами. Мощность 4,8-литрового V8 в версии Turbo подняли до 520 л. с. Турбодизель объемом 3,6 л теперь развивает 262 л. с., а гибридный Cayenne с 3,0-литровым компрессорным V6 и электромотором – 416 л. с. У первого средний расход топлива снижен до 6,8 л/100 км, а у второго – до 4,3 л/100 км. Как и ранее, доступны 3,6-литровый 300-сильный бензиновый

двигатель и 4,2-литровый 385-сильный турбодизель.

Обязательными являются 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия и полный привод. Подвеска перенастроена для достижения лучшего комфорта езды.

Обновленный Porsche Cayenne поступит в продажу с октября. Начальная версия вседорожника стоит в Европе 66 260 евро.







Hyundai i20:

смена поколений

Hyundai i20 дебютировал в 2007 году и пришел на смену модели Getz. В свое время это была одна из первых моделей корейской марки, созданных в европейской дизайн-студии. Семь лет спустя эстафету принимает новый i20 второго поколения.





Хэтчбек построен на полностью новой платформе. Его длина выросла до 4035 мм, а колесная база – до 2570 мм. Пока представлена только пятидверная версия. Дизайн стал более строгий: плавные линии уступили место граням. Узкая решетка радиатора сочетается с широким передним воздухозаборником. Раскосые фары растянуты на крылья и дополнены светодиодными ходовыми огнями. Боковины стали более рельефными, а на порогах появились широкие пластиковые накладки. Толстые задние

стойки наклонены на большой угол и окрашены в черный цвет. На крыше установлен спойлер. По краям кузова размещены изогнутые фонари.

Во внутренней отделке стало больше вставок "под алюминий". Передняя панель выполнена в виде буквы "V", а центральная консоль теперь наклонена. Салон стал просторнее, а объем багажника вырос до 320 л. Список опций дополнили система доступа без ключа, панорамная крыша, жесткий диск на 1 Гб и камера заднего вида.

Двигатели перешли в наследство от предшественника. Начальная версия оснащена 1,2-литровой 85-сильной "четверкой", также предложен 1,4-литровый мотор мощностью 100 л. с. Альтернатива – 1,4-литровый 90-сильный турбодизель.

Hyundai i20 официально представят в октябре на автосалоне в Париже. Интересно, что теперь модель будет доступна не только в Европе, ведь ее выпуск наладят и в Индии. Стоимость базовой версии составит около 12 тыс. евро.









Range Rover Sport SVR: самый быстрый в "семействе"



В Land Rover запускают новую линейку заряженных вседорожников с обозначением SVR. Первым такой вариант получит Range Rover Sport. Представят его на шоу классических и эксклюзивных моделей в калифорнийском Пebbл-Бич.

Главная особенность Range Rover Sport SVR – его доработанный 5,0-литровый V8 с компрессором. Его мощность увеличена до 550 л. с., а максимальный крутящий момент вырос до 680 Н·м. Теперь с 8-ступенчатой автоматической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 4,5 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 260 км/ч. Это самая быстрая модель в истории британской марки. Новая выхлопная система обеспечивает более сочный звук двигателя.

Систему полного привода с функцией изменяемого вектора тяги перенастроили, доработан и активный задний дифференциал. В подвеске заменены ста-

биллизаторы, а пружины стали более жесткими. Кроме того, улучшены адаптивные амортизаторы. За замедление отвечают тормозные диски Brembo. Улучшения позволили побить рекорд легендарной трассы Нюрбургринг для вседорожников: Range Rover Sport SVR преодолел круг за 8 минут и 14 секунд.

Отличить автомобиль от обычного Range Rover Sport можно по новой решетке радиатора и увеличенному воздухозаборнику в переднем бампере. Кроме того, увеличены отверстия в боковинах и предусмотрен аэродинамический обвес. Стандартные легкосплавные диски – 21-дюймовые, но за доплату доступны колеса диаметром 22 дюйма.

В салоне стало больше алюминиевых деталей, а за доплату теперь доступны вставки из карбона. Как на первом, так и на втором ряду установлены спортивные сиденья с улучшенной боковой поддержкой.

Range Rover Sport SVR поступит в продажу с осени. Известно, что в США стоимость модели составит 111 тыс. долларов.







Toyota FT-1 Graphite:

предвестник нового Supra



Руководство Toyota всерьез рассматривает возможность возрождения купе Supra. Предваряет ее целая серия концепт-каров. Зимой на Детройтском автосалоне увидел мир Toyota FT-1, а теперь подготовили его наследника – FT-1 Graphite.

Своим силуэтом купе немного напоминает последнее поколение Supra. У него длинный капот, сдвинутый назад салон и ниспадающая линия крыши. А вот передняя часть делает концепт-кар похожим на болиды "Формулы-1". Заостренный "нос" сочетается с выраженным карбоновым спойлером и двумя огромными воздухозаборниками. Узкие фары – светодиодные, с изогнутыми лампами дневного света. Колесные арки расширены, а в боковинах заметны широкие вентиляционные отверстия. Лобовое стекло панорамное. На крыше видны два наплыва, а у задних ее стоек – большой угол наклона. Крышка

багажника несколько заострена, а из нее выдвигается антикрыло. Расширенные "плечи" задних крыльев подчеркнуты узкими фонарями. Из диффузора выглядывают широкие сопла выхлопной системы.

В отделке салона сочетаются кожа, полированный алюминий и карбон. Водитель отделен от пассажира высоким трансмиссионным тоннелем. Обод рулевого колеса выполнен плоским снизу, а на нем предусмотрен индикатор переключения передач. Показания приборов выводятся на небольшой дисплей. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло. Для водителя и пассажира предусмотрены спортивные кресла с

интегрированными подголовниками. Они дополнены функциями обогрева и вентиляции.

Детали силовой установки пока держатся в секрете, но, скорее всего, FT-1 Graphite будет гибридом. Специальная версия концепт-кара будет представлена в компьютерной игре Gran Turismo 6. Что касается серийного Toyota Supra, то его следует ожидать не ранее 2016 года.











Dodge Charger Hellcat:

САМЫЙ МОЩНЫЙ





Главное достоинство модели – 6,2-литровый бензиновый V8 с механическим нагнетателем. Он развивает внушительные 707 л. с., то есть Charger Hellcat – самый мощный серийный седан в мире. Максимальный крутящий момент достигает 880 Н•м. С 8-ступенчатой автоматической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 3,7 с, а 400 м с места автомобиль преодолевает за 11 с. При резком старте с пробуксовкой борется технология Launch control. Максимальная скорость составляет 328 км/ч.

У Charger Hellcat доработано рулевое управление и подвеска. Оснащение дополнили адаптивные амортизаторы и технология

настройки шасси. За замедление отвечают тормозные механизмы Brembo диаметром 390 мм спереди и 350 мм сзади.

Седан выглядит более грозно, чем стандартная модель. Решетка радиатора окрашена в черный цвет, а в переднем бампере увеличен воздухозаборник. Дополнительное вентиляционное отверстие предусмотрено в новом, более выпуклом, капоте. Также предусмотрены аэродинамический обвес и заднее антикрыло. Легкосплавные 20-дюймовые диски "обуты" в покрышки Pirelli размером 275/40 ZR20.

В салоне заметны новые трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу и

селектор трансмиссии. Циферблаты приборов красные, а между ними – 7-дюймовый цветной экран бортового компьютера. На центральной панели размещен 8,4-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Также на первом ряду предусмотрены спортивные ковшеобразные сиденья, обшитые кожей и алькантарой. Комплектацию дополнили электропривод и обогрев рулевого колеса и 900-ваттная аудиосистема с 18 динамиками.

Dodge Charger Hellcat поступит в продажу с января 2015 года. Стоимость седана в США составит около 60 тыс. долларов.









McLaren P1 GTR:

предназначен для трека



Появившийся в прошлом году McLaren P1 стал одним из самых мощных и быстрых серийных автомобилей в мире. Но его разработчики не остановились на достигнутом: к шоу классических и эксклюзивных моделей в Пеббл-Бич (США) подготовили предсерийную версию нового P1 GTR. Его название намекает на преемственность поколений с легендарным McLaren F1 GTR – победителем 24-часовой гонки в Ле-Мане 1995 года. Новичок также предназначен для гоночного автодрома, но при этом поступит в продажу. То есть его владелец сможет почувствовать себя пилотом болида.



Купе сохраняет характерный силуэт со сдвинутым вперед салоном. Остались и фирменные изогнутые фары, и оригинальные узкие светодиодные фонари. Изменения в дизайне носят функциональный характер. Увеличенные вентиляционные отверстия в боковинах и сзади призваны улучшить охлаждение двигателя. Легкосплавные 19-дюймовые диски "обуты" в специальные гоночные слики Pirelli. Заменены зеркала заднего вида. P1 GTR получил новый аэродинамический обвес из карбона. Но, пожалуй, самая заметная деталь – огромное антикрыло, которое дополнено системой DRS. Эта технология позаимствована из "Формулы-1": на прямых отрезках дороги открывается небольшая щель, что позволяет

уменьшить прижимную силу и, соответственно, увеличить скорость. Также заметны два широких "сопла" прямой выхлопной системы.

В основе автомобиля лежит карбоновый монокок, все кузовные панели также изготовлены из углеволокна. P1 GTR несколько облегчили и теперь он весит менее 1400 кг.

Детали салона McLaren держат в секрете, хотя известно, что в целях снижения массы часть внутренней отделки убрали. Также установлены ковшеобразные спортивные сиденья.

Как и обычный P1, GTR является гибридом: он оснащен 3,8-литровым бензиновым V8 с двумя турбинами и электромотором. После доработки их суммарная мощность выросла с 916 до 1000 л. с. В паре с силовой установ-

кой работает 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Максимальная скорость превышает 350 км/ч.

В целях улучшения управляемости у купе перенастроены пружины подвески и амортизаторы. Колея увеличена на 80 мм, а дорожный просвет уменьшен. За замедление отвечают карбоново-керамические тормозные диски диаметром 390 мм спереди и 380 мм сзади.

Производство McLaren P1 GTR стартует в 2015 году. Купе выпустят ограниченной серией, а стоить оно будет 2 млн. фунтов стерлингов (2,5 млн. евро). Интересно, что приобрести его смогут лишь владельцы обычного P1, а таких во всем мире лишь 375. В стоимость включены сервисное обслуживание P1 GTR и курс обучения вождению гоночного автомобиля.











Акура TLX:

пришел на смену
двум моделям

Марку Акура основали в 1986 году как премиум-подразделение концерна Honda. С 1995 года в ее линейке был седан E-класса TL, а в 2003 году появился его младший брат TSX, являвший собой богаче оснащенную версию европейского Honda Accord. Теперь же на смену сразу двум этим моделям приходит новый Акура TLX, который, в отличие от предшественника, будет представлен не только на американском рынке.

Acura TLX построен на доработанной платформе Honda Accord. Хотя колесная база у него такая же, как у TL (2776 мм), свесы кузова гораздо короче, поэтому длина уменьшена почти на 100 мм – до 4833 мм. Ширина составляет 1854 мм, а высота – 1448 мм. В целях снижения веса капот изготовлен из алюминиевых сплавов, а в конструкции шасси использован магний. Поэтому седан легче предшественника на 64 кг – 1578 кг в базовом исполнении. Жесткость кузова при этом увеличена на 21%.

Внешний вид выполнен в традиционном стиле Acura. В дизайне преобладают грани и прямые линии. Фирменная хромированная решетка радиатора напоминает клюв. С ней сочетаются узкие фары, которые, кстати, являются полностью светодиодными во всех TLX. В V-образном бампере предусмотрено два воздухозаборника. У автомобиля длинный капот и укороченная задняя часть. Большой угол наклона лобового стекла и высокая изогнутая оконная линия прибавляют профилю стремительно-

ти. Начальная версия получила 17-дюймовые легкосплавные диски, а за доплату предложены и 18-дюймовые колеса. В крышку багажника интегрирован спойлер, а расширенные "плечи" задних крыльев подчеркнуты продолговатыми фонарями.

В салоне улучшены материалы отделки. Стало больше серебристых вставок и накладок "под дерево". Передняя панель по форме напоминает распростертые крылья. Небольшое трехспицевое рулевое колесо обшито кожей в базовой версии. Крупные циферблаты спидометра и тахометра дополнены хромированными ободками. Между ними размещен экран бортового компьютера, а по краям приборной панели – указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя.

Центральная консоль слегка наклонена. На ней установлены сразу два монитора. Верхний, 8-дюймовый, выводит данные навигационной системы. Нижний сенсорный дисплей с диагональю 7 дюймов заменяет часть клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля, а также отвечает за мультиме-

дийную систему AcuraLink. Переключателей здесь немного и они крупные, а потому разобраться в них нетрудно. Интересно, что вместо традиционного селектора трансмиссии установлены кнопки (впрочем, есть и подрулевые переключатели). В салоне TLX два перчаточных ящика, вместительный бокс в подлокотнике, карманы в дверях и ниша в центральной панели.

Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние сиденья оснащены электроприводом, предусмотрена и функция их подогрева. Кресла комфортабельные и обладают хорошей боковой поддержкой. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Обзорность вперед и по сторонам хорошая, а вот заднее стекло небольшое. Впрочем, у всех Acura TLX есть камера заднего вида.





На втором ряду пространство для ног весьма щедрое, но люди ростом выше 180 см почувствуют недостаток места над головой. Подушка дивана профилирована под два места, поэтому сидящий по центру пассажир несколько стеснен. Объем багажника вырос до 405 л, а погрузочная высота стала ниже, чем у предшественников. Появилось и отделение под полом.

Базовая комплектация весьма богата: предусмотрены электропакет, двухзонный климат-контроль, люк в крыше, датчики освещения и дождя, связь Bluetooth, 355-ваттная аудиосистема, адаптивный круиз-контроль. Также установлены 7 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. Пакет Advance добавляет кожаный салон, вентиляцию передних кресел, системы автоматического замедления, слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения.

На выбор предложены два двигателя с непосредственным впрыском топлива и системой регулировки фаз газораспределения i-VTEC. Начальная 2,4-литровая "четверка" развивает 206 л. с. при 6800 об/мин. Она высокооборотистая и ее желателно постоянно раскручивать, причем можно достичь и 7000 об/мин. Максимальные 247 Н*м крутящего момента в

распоряжении только при 4500 об/мин. Роботизированная 8-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует быстрые переключения. Благодаря ей удалось добиться неплохой динамики – 6,7 с до 100 км/ч и максимальные 200 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 9,8 л/100 км, а в загородном – 6,7 л/100 км.

V6 объемом 3,5 л развивает 290 л. с. при 6200 об/мин. Он и более тяговит, ведь при тех же 4500 об/мин достигается крутящий момент в 362 Н*м. Впрочем, 90% его доступны в диапазоне 2000-6000 об/мин. Этот мотор несколько тише, чем 2,4-литровый, а его звук приятный и насыщенный. К тому же, такой TLX получил 9-ступенчатый "автомат", который работает более плавно. Кроме того, он позволяет передвигаться на высшей передаче со скоростью 110 км/ч при всего 1500 об/мин. Разгон до 100 км/ч занимает 6,1 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 210 км/ч. Благодаря технологии отключения цилиндров удалось добиться неплохой экономичности: 11,2 л/100 км в городе и 7,6 л/100 км – на шоссе.

Вариант с "шестеркой" можно дополнить полным приводом SH-AWD. Он не только улучшает сцепление с дорогой, но и помогает побороть недостаточную поворачиваемость благодаря техноло-

гии изменения вектора тяги. Это весьма кстати, ведь у 3,5-литровой версии "нос" более тяжелый, что ощутимо на извилистых дорогах. Тем более, у переднеприводной модификации с V6 при резком старте порой ощущается эффект паразитного силового подруливания, а у полноприводной – нет.

TLX более ориентирован на управляемость. Руль седана точный и острый, а обратной связи вполне достаточно. Подвеска довольно упругая, но зато крены в виражах небольшие. За доплату доступны управляемые задние колеса. На малых скоростях они отклоняются в противоположную от передних колес сторону, чтобы уменьшить диаметр разворота. Если скорость большая, то все четыре колеса поворачиваются в одну сторону, что делает поворачиваемость близкой к нейтральной. Автомобиль получил адаптивные амортизаторы и технологию изменения настроек шасси и двигателя с экономичным и спортивным режимами. В салоне очень тихо благодаря технологии активного подавления звуковых помех.

Аcura TLX начнут продавать с осени. Сначала седан появится в США: там базовая версия будет стоить 32 тыс. долларов, а самая дорогая 45,5 тыс. Позже модель официально представят и в Европе, в том числе и в Украине.









Технические характеристики Acura TLX		
Тип кузова	седан	
Количество дверей/мест, шт.	4/5	
Снаряженная масса, кг	1578	1698
Длина/ширина/высота, мм	4833/1854/1448	
Колесная база, мм	2776	
Колея передняя/задняя, мм	1585/1585	
Клиренс (дорожный просвет), мм	151	
Объем багажника, л	405	
Диаметр разворота, м	11,8	
Двигатель		
Рабочий объем, см ³	2354	3471
Тип	бензиновый	
Расположение	спереди, поперечно	
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	206 при 6800	290 при 6200
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	247 при 4500	362 при 4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/65	
Трансмиссия		
Тип привода	передний	подключаемый полный
Коробка передач	8-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	9-ст. автоматическая
Ходовая		
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VSA	
Количество подушек безопасности, шт.	7	
Размер шин	225/55 R17	225/50 R18
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,7	6,1
Максимальная скорость, км/ч	200	210
Расход топлива, л/100 км		
– городской цикл	9,8	11,2
– загородный цикл	6,7	7,6
– смешанный цикл	8,4	9,4
Стоимость тестируемого автомобиля (в США), долларов	31 900 – 45 500	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Aston Martin Rapide S: скоростной и практичный

Хотя Aston Martin известен, прежде всего, своими купе и кабриолетами, но в его истории были и другие модели. Можно вспомнить спортивные седаны 60–80-х годов Lagonda и Rapide. В 2009 году Aston Martin Rapide был возрожден в виде оригинального пятидверного хетчбэка. А теперь, в следствие модернизации, появился новый Aston Martin Rapide S.





Низкий, стремительный, элегантный – Rapide S сразу воспринимается, как представитель "семейства" Aston Martin. Он привлекает к себе внимание вытянутым силуэтом с длинным капотом и высокой оконной линией. Издали его можно легко принять за купе благодаря ниспадающей форме крыши. Rapide S легко отличить от обычной версии по широкой "пасти" решетки радиатора. Кроме того, у него свежие каплевидные фары со светодиодными ходовыми огнями, установлены новые панели крыльев и капота с вентиляционными отверстиями. Двери при открытии немного приподнимаются вверх – это фамильная черта современных Aston Martin. Заостренный спойлер на пятой двери увеличен. Расширенные "плечи" задних крыльев подчеркнуты С-образными фонарями. В бампере видны две широких выхлопных трубы.

Конечно, Rapide S – автомобиль не маленький, он достигает 5019 мм в длину при колесной базе в 2989 мм. Хотя кузовные панели выполнены из алюминиевых сплавов, масса автомобиля все равно приличная – 1990 кг. Оснащение включает 20-дюймовые колесные диски, а за доплату теперь доступен карбоновый аэродинамический обвес.

Вставки из углеволокна за доплату доступны и в салоне. Впрочем, даже без них отделка очень богатая и, конечно же, все работы осуществляются вручную. Дорогая кожа сочетается с лакированным деревом и многочисленными алюминиевыми деталями. О пластике можно забыть. Компактное трехспицевое рулевое колесо окрашивают в черный цвет. Циферблаты приборов с хромированными ободками и синей оптической подсветкой напоминают старинные часы. Интересно, что стрелки крупного спидометра и тахометра движутся в разные стороны. Внутри их установлены экраны бортового компьютера и индикатора выбранной передачи. По краям приборной панели – указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя.

Центральная консоль традиционно наклонена. Сверху на ней – выдвижной экран навигационной системы. Под ним установлены кнопки управления автоматической трансмиссии и гнездо для ключа зажигания. Они, кстати, выполнены из хрусталя, а потому напоминают алмазы. Среди переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля можно найти стиль-

ные аналоговые часы. Нужно учитывать, что некоторые клавиши слишком мелкие.

Посадка за рулем в Aston Martin, как водится, низкая. Передние сиденья Recaro с интегрированными подголовниками отлично удерживают спину и при этом очень комфортабельные. Они оснащены электроприводом регулировок (с памятью настроек) и подогревом, а вот высота и вылет рулевой колонки изменяются вручную. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлен подлокотник с боксом внутри. Обзор назад в Rapide S не самый лучший, но в списке опций есть камера заднего вида.

Доступ на второй ряд не слишком удобен из-за небольшого проема двери. Здесь установлены два отдельных кресла, разделенных высокой консолью. Они также получили обогрев. Места для ног сзади вполне достаточно, а вот пространство над головой ограниченное, что ощутят люди ростом свыше 185 см. Объем багажника составляет 317 л в обычном состоянии и 886 л – со сложенными задними сиденьями.



Конечно, комплектация автомобиля подобного класса должна быть богатой. Предусмотрены система бесключевого доступа, электропакет, четырехзонный климат-контроль, парктроник, датчик дождя, 1000-ваттная аудиосистема Bang&Olufsen с 15 динамиками и с CD-чейнджером, связь Bluetooth, круиз-контроль. Также установлены 8 подушек безопасности и система стабилизации DSC. Особый подарок покупателю – фирменный зонтик. Перечень опций включает вентиляцию передних кресел, DVD-чейнджер с двумя экранами для задних пассажиров и различные эксклюзивные варианты отделки салона.

Знакомый по многим Aston Martin 6,0-литровый V12 претерпел модернизацию и теперь развивает 560 л. с. при 6750 об/мин. Крутящий момент также вырос – до 630 Н•м при 5500 об/мин. Но главное, двигатель стал эластичнее и более тяговит в среднем диапазоне оборотов. Хотя, как и ранее, он лучше всего проявля-

ет себя, когда стрелка тахометра ближе к "красной" зоне. Конечно, мотор очень отзывчив, быстро раскручивается, а под рукой всегда есть запас мощности. Да и звук его радует слух, а особенно после 3500 об/мин, когда в выхлопной системе открывается перепускной клапан.

Новая 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия работает очень быстро. Переключения передач занимают всего 0,15 с и при этом происходят очень плавно. Благодаря ей, разгон до 100 км/ч занимает всего 4,4 с. Кроме того, ее передаточные числа позволили отказаться от ограничителя максимальной скорости и поднять этот порог с 306 до 327 км/ч. Также Rapide S стал несколько экономичнее – 19,5 л/100 км в городском цикле и 9,1 л/100 км – в загородном.

Большой автомобиль, на удивление, хорошо ведет себя на извилистых дорогах. Этому способствуют пониженный центр тяжести и практически равное распределение массы по осям.

Рулевое управление с отлично настроенным гидроусилителем острое, точное и информативное. Даже с отключенной системой стабилизации Rapide S легко контролируем, а покрышки Bridgestone размером 245/35 ZR20 спереди и 295/30 ZR20 сзади обеспечивают отличное сцепление с дорогой. Новые сайлент-блоки сделали подвеску несколько жестче, что призвано уменьшить и так небольшие крены в поворотах. Вместе с тем, перенастроены и адаптивные амортизаторы, поэтому в комфортном режиме езда даже мягче, чем ранее. Добавьте качественную шумоизоляцию салона и хорошую курсовую устойчивость и становится понятно, что Rapide S неплохо приспособлен для дальних путешествий. А увеличенные до 400 мм передние тормозные диски позволяют ему эффективнее замедляться.

Обновленный Aston Martin Rapide S уже поступил в продажу. В Европе стоимость модели начинается с 200 тыс. евро.









Технические характеристики Aston Martin Rapide S	
Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/4
Снаряженная масса, кг	1990
Длина/ширина/высота, мм	5019/1929/1360
Колесная база, мм	2989
Колея передняя/задняя, мм	1570/1560
Клиренс (дорожный просвет), мм	120
Объем багажника мин/макс, л	317/886
Диаметр разворота, м	12,1
Двигатель	
Рабочий объем, см3	5935
Тип	бензиновый
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V12
Количество клапанов/распредвалов, шт	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	560 при 6750
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	630 при 5500
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/90
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC, Traction control,
Количество подушек безопасности, шт.	8
Размер шин	245/35 ZR20 спереди, 295/30 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,4
Максимальная скорость, км/ч	327
Расход топлива, л/100 км:	
– городской цикл	19,5
– загородный цикл	9,1
– смешанный цикл	12,9
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	200 000
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000



Cadillac ATS Coupe:

До недавнего времени единственным купе в линейке Cadillac был двухдверный вариант CTS. Сейчас его не производят, но новое поколение уже в разработке и запланировано на 2015 год. Зато в модельном ряду появился его младший брат – Cadillac ATS Coupe.

**пополнение в
"семействе"**

Как и седан ATS, купе построено на новой заднеприводной платформе Alpha. Колесная база у него такая же (2776 мм), а вот длина на 20 мм больше – 4663 мм. Кроме того, автомобиль на 20 мм шире (1841 мм) и на 25 мм ниже – 1392 мм. Поскольку капот и детали подвески изготовлены из алюминиевых сплавов, а в конструкции шасси применен магний, то автомобиль получился не таким уж и тяжелым. Начальный вариант ATS Coupe весит 1545 кг.

Внешний вид ATS выполнен в соответствии с канонами фирменного стиля Cadillac, названного Art&Science ("искусство и наука"). В его внешнем виде преобладают грани и прямые линии. Модель отличается стремительным профилем с длинным капотом, короткой и слегка приподнятой "кормой". Практически все кузовные панели купе новые. Свесы кузова весьма небольшие. Хромированная радиаторная решетка выглядит скромнее, чем у седана, так как хрома здесь поменьше. Изящные фары растянуты на крылья, а за доплату они могут быть светодиодными. Центральные стойки крыши отсутствуют, а оконная линия выполнена клиновидной. Стандартные колесные диски –

18-дюймовые. Узкие фонари со светодиодными лампами напоминают "кили", которыми щеголяли модели 50-х годов. В крышку багажника интегрирован спойлер, в котором разместили третий стоп-сигнал. Из бампера выглядывают две широкие выхлопные трубы.

Если заглянуть в салон, то сразу становится понятно, что перед нами – Cadillac. В отделке кожа сочетается с натуральным деревом и многочисленными алюминиевыми вставками. За доплату доступны даже карбоновые детали. Передняя панель выполнена V-образной. Спортивное трехспицевое рулевое колесо небольшого диаметра оснащено напльваами на ободе в районе хвата рук. Оптитронные приборы вспыхивают синими огнями при включении зажигания. По центру установлены спидометр и цветной экран бортового компьютера, а по бокам – тахометр, указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. В самой дорогой версии Premium данные проецируются на лобовое стекло.

Узкая центральная панель наклонена и покрыта черным лакированным пластиком. На ней установлен 8-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы CUE. Она также включает слот для карт памяти SD, а меню простое,

как у современных мобильных телефонов. Одновременно по средствам связи Bluetooth к CUE можно подключить до 10 различных приборов. Дисплей сдвижной, а за ним размещено небольшое отделение для мелкой поклажи. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля также сенсорные. Поэтому на них не нужно нажимать – достаточно легкого касания.

Передние кресла широкие и мягкие, но вместе с тем хорошо удерживают спину. Предусмотрена функция электропривода регулировок, а за доплату можно заказать обогрев как кресел, так и рулевого колеса. Сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем. На нем размещен подлокотник, внутри которого – бокс с беспроводным зарядным устройством для мобильных телефонов. Обзорность вперед и по сторонам хорошая, но высокая крышка багажника мешает при парковке.



На втором ряду установлены два отдельных кресла. Места для ног здесь достаточно, чтобы с удобством разместились взрослые ростом до 180 см. А вот пространство над головой гораздо меньшее, чем в седане, поэтому высоким людям будет тесновато. Объем багажника составляет 295 л.

Базовая версия укомплектована весьма богато, даже по меркам своего класса: система бесключевого доступа, двухзонный климат-контроль, электропакет, аудиосистема Bose с CD-плеером и 7 динамиками, круиз-контроль. Также установлены система стабилизации StabiliTrak, система контроля давления в шинах и 8 подушек безопасности, две из которых защищают колени сидящих спереди. В самом дорогом варианте Premium добавлены датчик дождя, камера заднего вида, навигационная система, технологии определения усталости водителя, соблюдения полосы движения, автоматического замедления и слежения за "слепыми" зонами. В списке опций есть беспроводной Интернет.

На выбор предлагают два бензиновых двигателя с непосредственным впрыском топлива. Базовая 2,0-литровая "четверка" с турбонаддувом развивает 272 л. с. Ее преимущество – немалый крутящий момент в среднем диапазоне оборотов: 400 Н•м доступны уже при 1700 об/мин. Турбопауза практически незаметна, да и громким

мотор не назовешь. Он очень эластичен и тяговит, да и динамика неплохая – 5,8 с до 100 км/ч. Максимальная скорость ограничена на отметке в 240 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 12,0 л/100 км, а в загородном – 6,5 л/100 км.

Флагманская модификация оснащена проверенным 3,6-литровым V6, который также устанавливают на Cadillac CTS и XTS, Chevrolet Camaro. Этот мотор высокооборотистый: мощность в 321 л. с. достигается при 6800 об/мин. Интересно, что тяги здесь меньше, чем в 2,0-литровой версии: максимальные 373 Н•м крутящего момента в распоряжении только при 4800 об/мин. Однако, "шестерка" более отзывчива, быстро набирает обороты, а если ее хорошенько раскручивать, то можно разогнаться до 100 км/ч за 5,7 с под сопровождение сочного звука выхлопа. А "аппетит" у нее, на удивление, умеренный – 13,1 л/100 км в городе и 9,0 л/100 км – на шоссе.

Для 2,0-литрового варианта можно выбрать 6-ступенчатую механическую трансмиссию, однако порой передачи переключаются не слишком точно. Модификация с V6 предложена только с 6-ступенчатый "автоматом". За доплату для ATS Coupe предложен полный привод, улучшающий сцепление с дорогой.

Купе, на удивление, хорошо проявляет себя в управлении. У него хорошее распределение массы по осям в

соотношении 50:50, а колея шире, чем у седана. Избыточная поворачиваемость, свойственная заднеприводным автомобилям, практически не ощущается. Руль точный и острый, пусть и не самый информативный, а после 65 км/ч наполняется тяжестью. Подвеска автомобиля в меру мягкая, а потому комфорт езды на высоте. За доплату доступен опционный пакет FE3, включающий более жесткие пружины, адаптивные амортизаторы и дифференциал повышенного трения. Такой седан лучше чувствует себя на извилистых дорогах. К тому же, можно выбрать спортивный режим, в котором педаль акселератора становится отзывчивее, автоматическая трансмиссия "держит" обороты двигателя, а система стабилизации вмешивается позже. Но и в этом случае сцепление с дорогой остается хорошим. Тормозные механизмы для ATS разработали специалисты Brembo. Со 100 км/ч купе замедляется на отрезке в 39,3 м, однако короткоходная педаль тормоза требует привыкания.

В США Cadillac ATS Coupe начнут продавать с осени. Базовая версия за океаном стоит 38 тыс. долларов, а вариант Premium с 3,6-литровым V6 и полным приводом оценили в 51 400 долларов. Тем временем в разработке уже находится заряженный ATS-V Coupe с турбомотором мощностью около 400 л. с.











Технические характеристики Cadillac ATS Coupe		
Тип кузова	купе	
Количество дверей/мест, шт.	2/4	
Снаряженная масса, кг	1545	1673
Длина/ширина/высота, мм	4663/1841/1392	
Колесная база, мм	2776	
Колея передняя/задняя, мм	1531/1567	
Клиренс (дорожный просвет), мм	150	
Объем багажника, л	294	
Диаметр разворота, м	11,0	
Двигатель		
Рабочий объем, см ³	1998	3564
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	бензиновый
Расположение	спереди, продольно	
Расположение и число цилиндров	в ряд, 4	V6
Количество клапанов/распредвалов	16/2	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	272 при 5500	321 при 6800
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	400 при 1700	373 при 4800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/60	
Трансмиссия		
Тип привода	задний	полный
Коробка передач	6-ст. механическая	6-ст. автоматическая
Ходовая		
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, StabiliTrak	
Количество подушек безопасности, шт	8	
Размер шин	245/40 R18 спереди,	275/35 R18 сзади
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,8	5,7
Максимальная скорость, км/ч	240	240
Расход топлива, л/100 км		
– городской цикл	12,0	13,1
– загородный цикл	6,5	9,0
– смешанный цикл	8,6	11,0
Стоимость тестируемого автомобиля (в США), долларов	38 000 – 51 400	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	



Chevrolet Corvette:

Тест-драйв:
ДЕБЮТАНТ



седьмая глава легенды



Chevrolet Corvette уже давно обрел титул культового автомобиля, ведь он стал первой по-настоящему спортивной моделью из США. О ее популярности говорит тот факт, что количество выпущенных машин давно перевалило за миллион. В прошлом году Corvette отпраздновал свое 60-летие и именно к этому знаменательному событию представлено полностью новое, седьмое поколение модели – Chevrolet Corvette C7 Stingray.

Название Stingray знаковое, ведь именно одноименная модель еще в 60-х годах сформировала неповторимый стиль Corvette. C7 продолжает соблюдать основные каноны этого дизайна, в нем теперь преобладают грани. В переводе с английского Stingray – это рыба скат и своим распластанным внешним видом автомобиль действительно похож на нее. Купе привлекает внимание обтекаемым клиновидным силуэтом с заостренным "носом", очень длинным капотом и силуэтом крыши, напоминающим фонарь кабины реактивного истребителя. Сохранены и выраженные изогнутые передние крылья, и широкая радиаторная решетка. Капот и боковины украшены вентиляционными "жабрами", а дверные ручки утоплены в кузов. Впрочем, присутствуют и современные черты вроде заостренных фар с изогнутыми светодиодными лампами дневного света. Панель крыши

выполнена съемной, то есть это купе-тарга. Еще одна визитная карточка модели – четыре крупных фонаря. Из диффузора в заднем бампере выглядывают четыре широких наконечника выхлопных труб. Модификацию Z51 можно отличить по заостренному заднему спойлеру и 19-дюймовым колесным дискам вместо стандартных 18-дюймовых.

Как и все предшественники, Corvette C7 Stingray прячет внутри раму, которая теперь изготовлена из легких алюминиевых и магниевых сплавов. Большинство кузовных панелей традиционно изготовлены из стеклопластика, хотя капот и крыша – карбоновые. Поэтому купе несколько легче модели прошлого поколения (1494 кг), пусть и немного увеличилось в размерах. Длина прибавила 60 мм (до 4496 мм), а колесная база – 25 мм (до 2710 мм). Автомобиль немного шире (1877 мм) и ниже (1235 мм).

Материалы внутренней отделки стали гораздо качественнее. В базовой версии салон декорирован кожей и алюминием, а за доплату впервые можно заказать карбоновые вставки. Трехспицевое рулевое колесо гораздо меньше в диаметре, чем ранее. Показания приборов теперь выведены на жидкокристаллический дисплей, причем водитель может изменять его конфигурацию. Стандартные спидометр, тахометр и указатель уровня

топливо легко дополнить показаниями температуры и давления масла, времени прохождения круга на автодроме, бокового ускорения. В спортивном режиме подсветка меняется с синей на красную. В списке опций – система проецирования данных на лобовое стекло.

Центральная панель повернута к водителю, а венчает ее 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы MyLink. Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля рационально упорядочены и удобные в пользовании.

Стандартные кресла с интегрированными подголовниками комфортабельные, но при этом лучше удерживают спину, чем ранее. А в качестве опции доступны спортивные ковшеобразные кресла. Предусмотрены функции электропривода и подогрева. Водителя и пассажира разделяет широкий трансмиссионный тоннель.

Спортивный автомобиль может быть практичным и Corvette C7 Stingray – подтверждение тому. Салон стал просторнее, да и багажник вместительный, его объем составляет 425 л.

В базовой версии предусмотрены система доступа без ключа, электропакет, двухзонный климат-контроль, биксеноновые фары, круиз-контроль, связь Bluetooth, мощная аудиосистема Bose. Также обязательными являются 6 подушек

безопасности и система стабилизации РТМ. Флагманский вариант подразумевает наличие электропривода рулевой колонки и навигационной системы.

На первых порах Corvette будут оснащать только одним двигателем – проверенным 6,2-литровым V8 с клапанным механизмом OHV. Его теперь дополнили непосредственным впрыском топлива, что подняло мощность до 455 л. с. при 6000 об/мин в обычном состоянии и 460 л. с. – с опциональной спортивной выхлопной системой. Крутящий момент вырос до 610 Н•м при 4600 об/мин, но главное, что мотор стал более эластичен и тяговит на низких оборотах. "Восьмерка" отзывается приятным низкочастотным рыком и очень чувствительна к малейшему нажатию педали акселератора. При резком старте теперь помогает технология Launch control, которая препятствует пробуксовке колес. Разгон до 100 км/ч занимает 4,1 с, а стандартный заезд на 402 м осуществляется за 12,2 с. Максимальная скорость купе – 298 км/ч.

"Аппетит" автомобиля существенно уменьшен – до 13,8 л/100 км в городском цикле и 8,1 л/100 км – в загородном. Это заслуга системы отключения цилиндров Active Fuel Management. В четырехцилиндровом режиме двигатель развивает 126 л. с. и позволяет развивать 145 км/ч.

Еще одно новшество Corvette – 7-ступенчатая механическая трансмиссия. Переключения передач происходят точно, а ход рычага короткий. Альтернатива – полностью новый 8-ступенчатый "автомат", который демонстрирует быстрые переключения и отличается плавностью работы.

Corvette C7 Stingray стал намного послушнее в управлении. Особенно это ощутимо со спортивным пакетом Z51. Конечно, его рулевое управление теперь оснащено электроусилителем, а потому немного потеряло в информативности. Но оно остается точным и стало острее – делает всего 2,5 оборота от упора до упора. Идеальное (50:50) распределение веса по осям и электронный задний дифференциал обеспечивают нейтральную поворачиваемость. В виражах купе уверенно держит траекто-

рию. С ним теперь гораздо легче совладать и оно даже прощает водителю некоторые ошибки. Сорвать заднюю ось в занос можно разве что с отключенной системой стабилизации. Если выбрать спортивный режим, то руль становится тяжелее, адаптивные амортизаторы – жестче, а РТМ вмешивается гораздо позже и позволяет легкое скольжение задних колес. К слову, подвеска Corvette даже в комфортном режиме более упругая, чем у предшественника, что ощутимо на дорогах плохого качества. Но все равно езда комфортнее, чем у многих моделей подобного класса. Значительно улучшены и тормоза: вентилируемые диски Brembo диаметром 345 мм спереди и 338 мм сзади останавливают автомобиль со 100 км/ч на отрезке в 31,7 м.

Chevrolet Corvette C7 Stingray сохраняет свой козырь – доступность, ведь на родине в США он стоит от 52 000 долларов. С 2014 года модель официально представлена и в Европе. Наряду с купе доступен и кабриолет, а в ближайшие месяцы поступит в продажу и заряженный Corvette Z06.









Технические характеристики Chevrolet Corvette C7 Stingray	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1494
Длина/ширина/высота, мм	4496/1877/1235
Колесная база, мм	2710
Колея передняя/задняя, мм	1595/1564
Клиренс (дорожный просвет), мм	100
Объем багажника мин/макс, л	425
Диаметр разворота, м	11,5
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	6162
Тип	бензиновый
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	460 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	610 при 4600
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/70
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	7-ст. механическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, PTM, Launch control
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	245/35 ZR19 спереди, 285/30 ZR19 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,1
Максимальная скорость, км/ч	298
Расход топлива, л/100 км:	
– городской цикл	13,8
– загородный цикл	8,5
– смешанный цикл	11,3
Стоимость тестируемого автомобиля в США, долларов	52 000 – 65 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Dodge Challenger – культовый американский автомобиль. Появившись в 1970 году, он стал одной из самых мощных моделей в мире. Уже тогда его могучий V8 Hemi развивал 425 л. с., но строгие экологические нормы и топливный кризис через два года заставили прекратить его производство. В 2007 году легендарный Challenger возродили, а теперь он снова бросает вызов лучшим спортивным машинам. Новый Dodge Challenger SRT Hellcat является самым мощным серийным автомобилем из США.

Dodge Challenger SRT Hellcat: доступная мощь





Дизайн купе можно охарактеризовать как неоклассический. В его внешнем виде сразу просматриваются черты знаменитого предка. У купе характерный профиль с очень длинным капотом, сдвинутым назад пассажирским отсеком и толстыми задними стойками крыши. В знакомом ключе выполнена и узкая решетка радиатора. Остались и классические круглые фары, хотя теперь они дополнены узкими кольцами светодиодов. Сохранен изгиб оконной линии в районе расширенных задних крыльев. Родом из 70-х – и узкие прямоугольные фонари.

Версию SRT Hellcat нетрудно отличить от обычного Challenger. Изменения носят преимущественно функциональный характер. Увеличенный воздухозаборник в переднем бампере призван улучшить охлаждение двигателя, а отверстие на капоте поставляет воздух к интеркулеру. Сам капот, кстати, в

целях снижения массы выполнен из алюминиевых сплавов. Хотя Challenger SRT Hellcat все равно остается тяжеловесом – 2010 кг. Прижимную силу увеличивают аэродинамический обвес и заостренный задний спойлер. Также заметны 20-дюймовые колесные диски и хромированные наконечники выхлопных труб.

Салон выглядит более современно. В отделке сочетаются кожа, алькантара и гофрированный алюминий. На педалях – металлические накладки. Обод трехспицевого рулевого колеса выполнен плоским снизу, а в районе хвата рук предусмотрены наплывы. Приборы с ярко-красной подсветкой сочетаются с 7-дюймовым цветным экраном. На него выведены данные бортового компьютера и индикатор переключения передач, а еще дублируются показания спидометра в цифровом виде.

Центральная панель повернута к водителю. На ней установлен улуч-

шенный 8,4-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы UConnect. В ее меню появились дополнительные пункты: можно вывести кривые мощности и крутящего момента, данные о температуре и давлении масла, боковом ускорении, времени разгона до 100 км/ч и прохождения круга по автодрому. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и удобные в пользовании.

Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Посадка в Challenger весьма высокая, однако, обзор назад несколько ограничен. Впрочем, спасает камера заднего вида, входящая в стандартное оснащение. Кресла с интегрированными подголовниками мягкие и комфортабельные и при этом обладают хорошей боковой поддержкой. Также предусмотрены их электропривод, подогрев и вентиляция. На высоком трансмиссионном тоннеле установлен широкий подлокотник с вместительным отделением внутри.



Challenger SRT Hellcat – практичное спорткупе. На втором ряду легко поместятся двое взрослых среднего роста, хотя доступ на задние сиденья не слишком удобный. Да и объем багажника приличный – 459 л.

Как флагманская версия Challenger, SRT Hellcat достаточно богато оснащена. Предусмотрены система бесключевого доступа, электропакет, двухзонный климат-контроль, датчик света, аудиосистема с 19 динамиками, связь Bluetooth, спутниковая навигация, люк в крыше. Также предусмотрены 7 подушек безопасности, система стабилизации (ESC), контроль давления в шинах и слежения за "слепыми" зонами, адаптивный круиз-контроль с технологией автоматического замедления.

Огромный 6,2-литровый бензиновый V8 Hemi для Hellcat основательно переработан. У него новые клапаны, поршни, головки блока цилиндров, масляный насос. Но главное – это установка механического нагнетателя. В первую очередь, благодаря ему удалось добиться отличного результата – 707 л. с. при 6000 об/мин. Пожалуй, не менее внушительен и максимальный крутящий момент – 880 Н•м при 4000 об/мин. Естественно, на недостаток тяги грех жаловаться – под рукой всегда остается приличный запас мощности. "Восьмерка" отзывается сочным рыком, а вой компрессора напоминает сирену. Интересно, что резкий старт происходит практически без пробуксовки колес – это заслуга системы Launch control. Разгон до 100 км/ч занимает всего 3,8 с, а 400 м

с места купе преодолевает за 11,2 с, достигая при этом 200 км/ч. Если найти отрезок дороги подходящей длины, то автомобиль легко достигнет 320 км/ч.

Механическая 6-ступенчатая трансмиссия демонстрирует точность при переключениях, хотя педаль сцепления слишком тяжелая. Можно выбрать и 8-ступенчатый "автомат", работающий, на удивление, быстро. Он дополнен подрулевыми переключателями.

Тяжелый Challenger демонстрирует, на удивление, хорошую управляемость. В поворотах помогает механический дифференциал повышенного трения, а траекторию автомобиля можно легко подправить педалью "акселератора". Шины Pirelli P Zero Nero размером 275/40 ZR20 обеспечивают отличное сцепление с дорогой, а система стабилизации вмешивается рано

и не дает потерять контроль над автомобилем. Впрочем, ESC можно отключить и в этом случае сорвать заднюю ось в занос проще простого. Рулевое управление точное и информативное благодаря хорошо настроенному гидроусилителю. Тормоза Brembo диаметром 390 мм спереди и 350 мм сзади отлично замедляют автомобиль.

Автомобиль также получил адаптивные амортизаторы и технологию настройки шасси. В спортивном и трековом режимах езда более упругая и

кузов в поворотах кренится меньше. Также руль становится острее, педаль акселератора – отзывчивее, а передачи в автоматической трансмиссии переключаются при более высоких оборотах. Если же перевести переключатель в положение Default, то езда становится очень даже комфортной. Кроме того, предусмотрен специальный ключ, повернув который, можно ограничить мощность мотора на отметке в 500 л. с. Поэтому купе неплохо приспособлено для повсед-

невного использования. Хотя даже в этом случае его "аппетит" будет немалым – 19,6 л/100 км в городском цикле и 11,2 л/100 км – в загородном.

Интересно, что учитывая характеристики Dodge Challenger SRT Hellcat, цена очень даже приемлемая. В США он стоит 61 тыс. долларов, тогда как модели аналогичной мощности (Ferrari F12 Berlinetta или Lamborghini Aventador) обойдутся в четыре-пять раз дороже.









Технические характеристики Dodge Challenger SRT Hellcat	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/4
Снаряженная масса, кг	2010
Длина/ширина/высота, мм	5022/1923/1450
Колесная база, мм	2946
Колея передняя/задняя, мм	1600/1603
Клиренс (дорожный просвет), мм	122
Объем багажника мин/макс, л	459
Диаметр разворота, м	11,5
Двигатель	
Рабочий объем, см3	6166
Тип	бензиновый, с механическим нагнетателем
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/1
Макс. мощность, л. с. при об/мин	707 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	880 при 4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/72
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	6-ст. механическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESC, Traction control
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	275/40 ZR20
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,8
Максимальная скорость, км/ч	320
Расход топлива, л/100 км:	
- городской цикл	19,6
- загородный цикл	11,2
- смешанный цикл	15,5
Стоимость тестируемого автомобиля (в США), долларов	60 990
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000

Mercedes-Benz CLS: прошел обновление

Mercedes-Benz стоял у истоков создания сегмента так называемых четырехдверных купе с моделью CLS. Впервые она увидела мир в 2004 году и сочетала динамичный дизайн с вместительными салоном и багажником. Сейчас в производстве находится второе поколение Mercedes-Benz CLS, причем наряду с седаном теперь выпускается и универсал. Теперь все "семейство" прошло плановую модернизацию.



Mercedes-Benz CLS привлекает стремительным внешним видом. Действительно, длинный капот, аркообразная крыша и высокая оконная линия делают его похожим на туристические купе. Передняя часть немного освежена. Новая хромированная решетка радиатора украшена большой трехлучевой звездой. Измененные каплевидные фары – полностью светодиодные и дополнены изогнутыми лампами дневного света. За доплату оптика может быть адаптивной и с активной матрицей: специальная камера сканирует дорогу перед автомобилем, а лампы заблаговременно поворачиваются перед виражами. Передний бампер теперь выполнен в виде буквы "V". Капот и боковины профилированы, а задние крылья серьезно расширены, как у седанов Mercedes-Benz 50-х годов. Сзади их подчеркивают каплевидные фары,

соединенные хромированной накладкой. В крышку багажника интегрирован спойлер, а из бампера выглядывают прямоугольные наколенники выхлопных труб. Версию с пакетом AMG можно отличить по увеличенным передним воздухозаборникам, аэродинамическому обвесу и 18-дюймовым колесным дискам вместо стандартных 17-дюймовых.

В салоне преобладают строгие грани и прямые линии. Кожа в отделке разбавлена вставками из полированного алюминия и лакированного дерева, а за доплату доступны накладки из карбона. Установлено новое трехспицевое рулевое колесо с напльвами на ободке в районе хвата рук. Циферблаты приборов CLS размещены в трех отдельных колодцах. Центральное место занимает спидометр с экраном бортового компьютера внутри, справа от него – тахометр, а слева –

датчики остатка топлива в баке и температуры двигателя. Селектор трансмиссии установлен на рулевой колонке.

К вертикальной центральной панели сверху прикреплен новый 8-дюймовый дисплей мультимедийной системы Comand. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика, предусмотрено и голосовое управление. Ниже находятся квадратные аналоговые часы. Количество клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля несколько увеличено и нужно учитывать, что некоторые из них слишком мелкие.



Передние сиденья усовершенствованы и теперь более комфортабельные. В базовой версии предусмотрены электропривод их регулировок и подогрев. В качестве опции доступны мультиконтурные кресла с функцией вентиляции и электропривод рулевой колонки. А пакет AMG включает спортивные сиденья с улучшенной боковой поддержкой. На высоком трансмиссионном тоннеле установлен подлокотник с боксом внутри.

На втором ряду Mercedes-Benz CLS размещены два отдельных кресла. Места для ног достаточно, а вот пространство над головой несколько ограничено, что почувствуют рослые пассажиры. Объем багажника составляет 520 л.

Начальная комплектация расширена и теперь включает систему бесключевого доступа, двухзонный климат-контроль, электропакет, парктроник, беспроводной Интернет, датчики освещения и дождя, связь Bluetooth, круиз-контроль с технологией автоматического замедления. Обязательными являются

система стабилизации и 9 подушек безопасности. Перечень опций включает трехзонный климат-контроль, аудиосистему мощностью 1200 Вт, парковочный автопилот, панорамную крышу, камеры кругового обзора, DVD-плеер с двумя экранами для задних пассажиров, навигационную систему со слотом для карт памяти и функцией подачи сигнала бедствия при аварии. Кроме того, можно выбрать целый набор электронных технологий – системы определения усталости водителя, распознавания дорожных знаков, соблюдения полосы движения, слежения за "слепыми" зонами, а также адаптивный круиз-контроль с технологией автоматического замедления.

В линейке двигателей также произошли изменения, теперь все моторы оснащены турбонаддувом и отвечают экологическим нормам Евро-6. Бензиновый 3,5-литровый V6 развивает 333 л. с. при 5500 об/мин. Пиковые 480 Н•м крутящего момента доступны уже с 1200 об/мин, поэтому тяги на "низах" более чем достаточно. "Шес-

терка" работает очень тихо и без вибраций. Разгон до 100 км/ч занимает 5,3 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. При этом расход топлива небольшой – 10,0 л/100 км в городском цикле и 5,7 л/100 км – в загородном.

Конечно, остались и двигатели V8: у CLS500 под капотом 4,6-литровый 408-сильный мотор. Главное его достоинство – приличный крутящий момент в 600 Н•м, который в распоряжении с 1600 об/мин. Поэтому "восьмерка" весьма эластична, а о турбояме можно забыть. Да и динамика очень неплохая – 4,8 с до 100 км/ч. По мере набора оборотов мотор радует слух низкочастотным рыком. При этом слишком он стал экономичнее – 11,7 л/100 км в городе и 6,6 л/100 км – на трассе. Можно выбрать и CLS63 AMG с 5,5-литровым 585-сильным V8.

Новый базовый турбодизель – 2,1-литровый 170-сильный. Он тягивит благодаря неплохому крутящему моменту в 400 Н•м при 1400 об/мин. С ним CLS разгоняется до 100 км/ч за 8,3 с и достигает





226 км/ч. В городском цикле он расходует 5,6 л/100 км, а на шоссе – 4,1 л/100 км. Однако, этот мотор довольно шумный, как и 204-сильная его версия. А вот 3,0-литровый 258-сильный турбодизель работает гораздо тише.

Автомобиль получил новую 9-ступенчатую автоматическую трансмиссию. Она работает и быстрее, и более плавно, чем 7-ступенчатый "автомат", а еще делает CLS на 20% экономичнее. Кроме того, теперь больше версий предложены с опционным полным приводом.

Mercedes-Benz традиционно ставит во главу угла комфорт езды. Она очень мягкая, хотя становится более упругой при установке более 18-дюймовых дисков с низкопрофильными покрышками. Конечно, крены кузова присутствуют, но они очень небольшие. С ними неплохо борются адаптивные амортизаторы. В качестве опции доступна активная пневмоподвеска. В комфортном режиме она очень плавно поглощает большинство выбоин, а в спортивном – способствует улучшению управляемости. Весьма крупный и

тяжелый автомобиль неплохо маневрирует. Его руль очень легкий, но при этом и точный. Курсовая устойчивость на высоте, так же как и сцепление с дорогой даже в заднеприводном исполнении. Шумоизоляция салона хорошая, на больших скоростях шины практически не слышны, а ветер не дает о себе знать.

Обновленный Mercedes-Benz CLS уже начали продавать в Европе. Стоимость седана начинается с отметки в 54 тыс. евро.







Технические характеристики Mercedes-Benz CLS			
Тип кузова	седан		
Количество дверей/мест, шт.	4/5		
Снаряженная масса, кг	1775	1890	1790
Длина/ширина/высота, мм	4937/1881/1418		
Колесная база, мм	2874		
Колея передняя/задняя, мм	1596/1626		
Клиренс (дорожный просвет), мм	140		
Объем багажника мин/макс, л	520		
Диаметр разворота, м	11,2		
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	3498	4663	2143
Тип	бензиновый, с турбонаддувом		дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	V6	V8	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4	32/4	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	333 при 5250	408 при 5000	170 при 3000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	480 при 1200-4000	600 при 1600-4750	400 при 1400-2800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/80		Дт/80
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	7-ст. автоматическая	9-ст. автоматическая	9-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые		
Количество подушек безопасности, шт.	9		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESP		
Размер шин	245/45 R17	255/40 R18	245/45 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,3	4,8	8,3
Максимальная скорость, км/ч	250	250	226
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	10,0	11,7	5,6
– загородный цикл	5,7	6,6	4,1
– смешанный цикл	7,3	8,5	4,7
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	54 000 – 81 000		
Первое техобслуживание, км	20 000		
Периодичность техобслуживания, км	20 000		

Maserati Ghibli:



Тест-драйв:
ДЕБЮТАНТ

возвращение в Е-класс



Maserati – это не только скоростные купе и кабриолеты. Хорошо известен роскошный итальянский седан Quattroporte. А в 80-х годах марка представила целую линейку более доступных моделей E-класса, названных Biturbo. Однако с 1994 года их перестали выпускать, а наследника так и не представили. Теперь же пришло время для духовного преемника Biturbo – Maserati Ghibli. Имя этого седана знаковое, ведь именно так назывались известные купе 1966 и 1992 годов.

С виду Ghibli очень напоминает старшего брата – седан Maserati Quattroporte, с которым он делит платформу. У него изящный профиль с аркообразной линией крыши и длинным рельефным капотом. В знакомом стиле выполнена широкая "зубастая" радиаторная решетка. Дополняет ее узкий воздухозаборник в переднем бампере. Передние крылья выпуклые, а на них растянута изогнутая фара со светодиодными лампами дневного света. В боковинах с каждой стороны размещены по три

небольших отверстия – как на классических Maserati 50-х годов. Оконная линия делает изящный изгиб в районе задних дверей. В крышку багажника интегрирован небольшой спойлер, а широкие "плечи" задних крыльев подчеркнуты продолговатыми фонарями. Из бампера выглядывают четыре хромированных наконечника выхлопных труб. Начальная комплектация включает 18-дюймовые легкосплавные диски, а в качестве опций предложены колеса диаметром до 21 дюймов.

Однако если присмотреться, то становится заметно, что новичок на 290 мм короче Quattroporte – достигает 4971 мм в длину. Колесная база меньше на 173 мм (2998 мм). Ширина (1945 мм) осталась на прежнем уровне, но седан на 20 мм ниже – 1461 мм. Ghibli также легче на 50 кг – 1810 кг в базовом исполнении. Коэффициент лобового сопротивления равен 0,31.

В салоне уже в самой доступной версии преобладают кожа и полированный алюминий, а за доплату доступны вставки из

дерева и даже карбона. Трехспицевое рулевое колесо также позаимствовано у Quattroporte. На его ободке предусмотрены наплывы в районе хвата рук. Кстати, подрулевые лепестки трансмиссии выполнены из металла, а не крашеного пластика. Циферблаты спидометра и тахометра находятся в отдельных глубоких колодцах, а остальная информация выведена на цветной дисплей, установленный между приборами.

Широкую центральную панель венчают аналоговые часы – фирменная черта многих Maserati. Под ними – 8,4-дюймовый сенсорный монитор мультимедийной системы Maserati Touch Control. Он помог существенно уменьшить количество кнопок. Оставшиеся клавиши блока климат-контроля не требуют долгого времени для привыкания, хотя некоторые из них слишком маленькие.

Сиденья первого ряда разделены высоким трансмиссионным тоннелем. Они мягкие и комфортабельные, но при этом их глубоко профилированные спинки





обеспечивают хорошую боковую поддержку. Во всех Ghibli предусмотрены электропривод регулировок и подогрев. Пара центральных подлокотников прячет охлаждаемый бокс для напитков.

Большая колесная база обеспечивает очень щедрое место для ног на втором ряду. Над головой пространство тоже немаленькое, поэтому люди ростом 185 см здесь не почувствуют себя стесненными. Однако подушка дивана профилирована под два места, поэтому сидящий по центру пассажир будет немного стеснен. Очень приличный и объем багажника – 500 л.

Комплектация Ghibli включает адаптивные биксеноновые фары, систему доступа без ключа, двухзонный климат-контроль электропакет, CD-чейнджер, связь Bluetooth, камеру заднего вида, круиз-контроль и навигационную систему со слотом для карт памяти SD. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. Среди опций – электроприводы рулевой колонки и педального узла, четырехзонный климат-контроль, аудиосистема мощностью 1280 Вт.

Для седана предложены на выбор 3,0-литровые V6 с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. Бензиновый двигатель с двумя турбинами, разработанный специалистами Ferrari, доступен в версиях на 330 и 410 л. с. Вариант помощнее обладает более бодрым

характером и очень быстро набирает обороты. Вместе с тем, он эластичный, ведь пиковые 550 Н·м крутящего момента доступны всего с 1750 об/мин и в распоряжении вплоть до 5000 об/мин. С 8-ступенчатой автоматической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 5 с, а максимальная скорость – 285 км/ч. Специальный акустический синтезатор в выхлопной системе обеспечивает сочный звук двигателя. В городском цикле автомобиль расходует 15,0 л/100 км, а в загородном – 7,7 л/100 км.

Ghibli – первый Maserati с дизельным двигателем под капотом. Эта турбированная "шестерка" развивает 275 л. с., но главное ее преимущество – щедрые 600 Н·м крутящего момента, которые достигаются при 2000 об/мин. Поэтому турбодизель очень тяговитый. Он работает плавно, хотя несколько шумный. Динамика, конечно, немного хуже, чем у бензиновой версии – 6,3 с до 100 км/ч и максимальные 250 км/ч. Но зато такой седан гораздо экономичнее: 7,8 л/100 км в городе и 4,9 л/100 км – на трассе.

Самая мощная 410-сильная модификация может быть оснащена подключаемым полным приводом. Он обеспечивает отличное сцепление с дорогой и даже немного улучшает динамику (4,8 с до 100 км/ч). Но большая часть крутящего момента все равно идет на заднюю ось ради улучшения управляемости. Хотя и стандартный заднеприводный Ghibli легко

контролируемый, но сорвать заднюю ось в занос трудно даже с отключенной системой стабилизации. Большой седан, на удивление, маневренный, а с недостаточной поворачиваемостью отлично борется механический дифференциал повышенного трения. Рулевое управление – необычайно острое и точное, а также наполняется тяжестью по мере роста скорости. Его информативность – на высоте, ведь в Maserati решили сохранить гидравлический усилитель руля и отказались от электрического. Подвеска седана довольно упругая, что особенно ощутимо с 21-дюймовыми дисками. Еще жестче она становится, если выбрать спортивный режим работы адаптивных амортизаторов. Зато крены кузова уменьшаются. Кроме того, в этом случае руль немного острее, а передачи переключаются при более высоких оборотах. На больших скоростях в салоне очень тихо, ведь шумоизоляция отлично выполнена. Тормоза автомобиля обеспечивают хорошее замедление, а усилие на педали легко дозировать. Замедление со 100 км/ч происходит на отрезке длиной 36 м.

Maserati Ghibli сохраняет свойственные автомобилям итальянской марки хорошие динамику и управляемость, но при этом он вместительный, довольно экономичный и более доступный, чем собратья.

Базовая версия седана стоит в Европе от 65 тыс. евро.







Технические характеристики Maserati Ghibli			
Тип кузова	седан		
Количество дверей/мест, шт.	4/5		
Снаряженная масса, кг	1810	1810	1835
Длина/ширина/высота, мм	4971/1945/1461		
Колесная база, мм	2998		
Колея передняя/задняя, мм	1635/1653		
Клиренс (дорожный просвет), мм	120		
Объем багажника мин/макс, л	500		
Диаметр разворота, м	11,5		
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	2979		2987
Тип	бензиновый, с турбонаддувом		дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	V6		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	330 при 5000	410 при 5500	275 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	500 при 1750-4500	500 при 1750-5000	600 при 2000-2600
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/80		Дт/80
Трансмиссия			
Тип привода	задний или подключаемый полный		
Коробка передач	8-ст. автоматическая		
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые		
Количество подушек безопасности, шт.	6		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	235/50 R18 спереди, 275/45 R18 сзади		
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,6	5,0 (4,8)*	6,3
Максимальная скорость, км/ч	263	285 (284)	250
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	14,0	15,0 (15,2)	7,8
– загородный цикл	7,1	7,7 (7,8)	4,9
– смешанный цикл	9,6	10,4 (10,5)	6,0
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	65 000 – 90 000		
Первое техобслуживание, км	20 000		
Периодичность техобслуживания, км	20 000		

Путевка в бизнес-класс



Акура TL

Решетка радиатора Акура TL
напоминает клюв



Hyundai Genesis

Крупные фары Hyundai Genesis
дополнены изогнутыми
светодиодными лампами



Toyota Avalon

В переднем бампере Toyota Avalon
широкий воздухозаборник

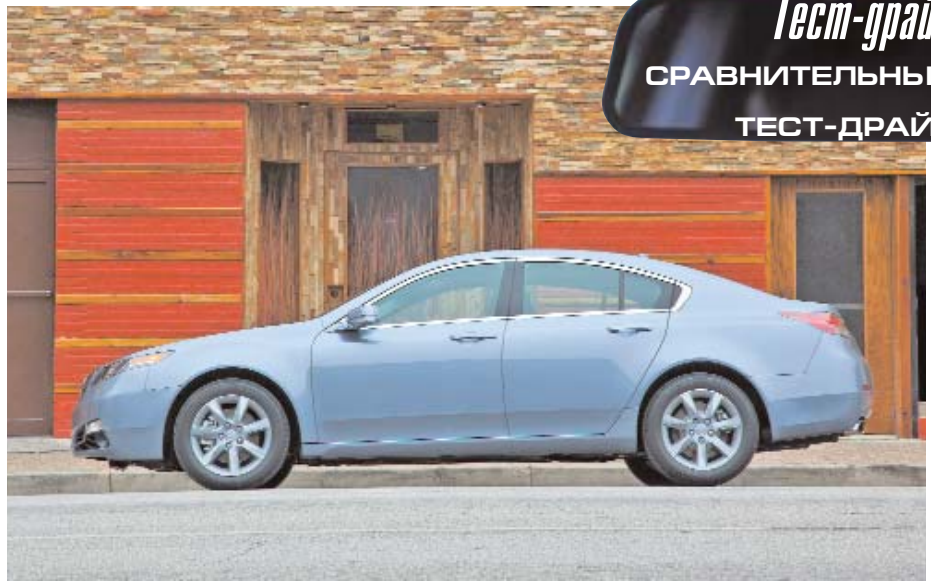
Автомобили Е-класса выбирают не только благодаря их большому размеру и вместительности. Покупателей привлекает богатое оснащение и высокое качество исполнения. К тому же, это своего рода статусная вещь, подчеркивающая успешность своего владельца. Конечно, подобные модели изначально не могут быть слишком дешевыми, хотя при выборе в пределах бизнес-класса можно найти и более доступные седаны. Среди них – Acura TL, Hyundai Genesis и Toyota Avalon, о которых и пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

Acura TL второго поколения известен с 2008 года, а год назад был обновлен. Автомобиль отличается весьма динамичным дизайном с длинным капотом, ниспадающей линией крыши, короткими свесами кузова и приподнятой задней частью. Во внешнем виде преобладают грани. Фирменный хромированный "клюв" радиаторной решетки сочетается с узкими фарами и V-образным бампером с двумя воздухозаборниками. Передние колесные арки слегка расширены. Крышка багажника украшена интегрированным спойлером и изогнутым хромированным молдингом. По краям кузова размещены небольшие четырехугольные светодиодные фонари.

Hyundai Genesis в 2009 году обозначил приход корейской марки в Е-класс, а в 2012 году также претерпел модернизацию. У седана солидный и сдержанный внешний вид с главными линиями кузова. Широкая хромированная решетка радиатора напоминает улыбку. Крупные фары дополнены изогнутыми светодиодными лампами дневного света, такая же оптика – и в больших задних фонарях. В переднем бампере – узкий воздухозаборник. На бамперах, порогах кузова, оконных рамках и крышке багажника установлены хромированные молдинги.

Новое, уже четвертое по счету, поколение Toyota Avalon было представлено в прошлом году. Его дизайн стал более выразительным, чем у предшественника благодаря аркообразной форме крыши, широкой плечевой линии и выпуклым колесным аркам. Узкая V-образная радиаторная решетка декорирована хромом, а по бокам – раскосые фары. В переднем бампере заметен огромный овальный воздухозаборник. Дверные ручки и оконные рамки также покрыты хромом. В крышку багажника интегрирован спойлер, а в заднем бампере появился диффузор, из которого выглядывают прямоугольные выхлопные трубы. Ширину автомобиля подчеркивают продолговатые фонари, соединенные молдингом.

Все три автомобиля – немаленькие: длина Acura достигает 4966 мм, Hyundai – 4975 мм, а Toyota – 4960 мм. Самая большая колесная база у Genesis – 2935 мм против 2820 мм у Avalon и 2775 мм у TL. Toyota немного легче своих соперников – весит 1568 кг тогда, как Acura – 1615 кг, а Hyundai – 1735 кг.



Во внешнем виде Acura преобладают грани



Hyundai самый крупный в тройке – 4975 мм



Toyota легче соперников – 1568 кг



Крышка багажника TL украшена хромированным молдингом



Заднюю часть Genesis подчеркивают крупные фонари



Фонари Avalon соединены хромированным молдингом

В салоне TL преобладает спортивный стиль. Кожа в отделке щедро разбавлена серебристыми алюминиевыми вставками. Передняя панель по форме напоминает распростертые крылья. Трехспицевое рулевое колесо имеет небольшой диаметр. Циферблаты приборов размещены в отдельных колодцах. Между спидометром и тахометром находится экран бортового компьютера, а по краям – указатели остатка топлива и температуры двигателя. Наклоненная центральная панель увенчана цветным 5,8-дюймовым дисплеем мультимедийной системы. Навигация в меню осуществляется с помощью большого круглого джойстика. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь слишком много, а потому привыкание к ним займет некоторое время. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, а передние кресла оснащены электроприводом и подогревом. Сиденья обладают хорошей боковой поддержкой, хотя при этом несколько упругие. На высоком трансмиссионном тоннеле – подлокотник с отделением внутри. Приподнятая задняя часть несколько ограничивает обзорность.

Во внутренней отделке Genesis сочетаются кожа, дерево и полированный металл. Подсветка салона – нежно-голубая. Четырехспицевое рулевое колесо – весьма большое. Приборная панель – оптитронная. По центру ее – цветной экран бортового компьютера, по бокам от него – спидометр и тахометр, а по краям – указатели температуры охлаждающей жидкости и уровня топлива в баке. На широкой выпуклой центральной панели установлен цветной 7-дюймовый дисплей мультимедийной системы, а вот джойстик управления меню установлен возле селектора трансмиссии. Переключателей аудиосистемы и климат-контроля немного и, к тому же, они большие и предельно понятные. Как рулевая колонка, так и сиденья первого ряда оснащены электроприводом регулировок. Кресла широкие и мягкие, хотя немного больше поддержки спины не помешало бы. Также предусмотрены их подогрев и вентиляция. Широкий центральный подлокотник прячет вместительный бокс. Обзор вперед и по сторонам неплохой.

Кожа в салоне Avalon разбавлена многочисленными вставками из дерева и хромированными накладками. На ободке трехспицевого рулевого колеса предусмотрены напльвы в районе хвата рук. У приборов – синяя оптитронная подсветка. Циферблаты помещены в отдельные желоба. Внутри тахометра – датчик температуры жидкости, а в спидометре – указатель уровня топлива. По центру установлен цветной дисплей бортового компьютера. Асимметричная центральная панель практически полностью покрыта полированным металлом. На ней размещены сразу два цветных дисплея: верхний 6,1-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы Entune и небольшой монитор, на который выведены электронные часы и данные

аудиосистемы. Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля также сенсорные, поэтому для их срабатывания достаточно легкого касания. Клавиш немного и они разделены друг от друга. У рулевой колонки изменяются высота и глубина, а вот электроприводом оснащено только сиденье водителя. Передние кресла мягкие и неплохо удерживают спину, предусмотрены их подогрев и вентиляция. На центральном тоннеле установлены два подстаканника и подлокотник с боксом внутри.

Конечно, у всех трех седанов салоны просторные. Но все же, у Toyota сзади самое большое пространство для ног на втором ряду, а в Hyundai салон наиболее широкий в районе плеч. К тому же, у этих двух автомобилей места над головой больше, чем в Acura, а задние сиденья оснащены подогревом. Да и багажники у них побольше – по 453 л у Genesis и Avalon против 371 л у TL.

Для сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – Acura TL 3,5, Hyundai Genesis 3,8 Executive Toyota Avalon 3,5 XLE Touring. Все они укомплектованы электропакетом, системой доступа без ключа, аудиосистемой с CD-чейнджером, двухзонным климат-контролем, камерой заднего вида, люком в крыше, датчиком дождя, связью Bluetooth, 17-дюймовыми легкосплавными дисками, системой стабилизации, адаптивным круиз-контролем. У Toyota шире оснащение по безопасности: предусмотрены технологии автоматического замедления и слежения за "слепыми" зонами, а также 10 подушек безопасности против 8 у Acura и Hyundai.

Все три автомобиля получили бензиновые атмосферные V6 с системой регулировки фаз газораспределения. Двигатель Acura объемом 3,5 л развивает 280 л. с. при 6200 об/мин. Эта "шестерка" высокооборотистая и ее необходимо хорошо раскручивать, чтобы добиться лучших характеристик. Пиковые 351 Н·м крутящего момента доступны только при 5000 об/мин. Мотор отличается приятным (хоть и громким) звуком и быстро набирает обороты. С ним TL разгоняется до 100 км/ч за 6,3 с, а его максимальная скорость ограничена на отметке в 240 км/ч. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия отличается быстрой реакцией. В городском цикле расход топлива составляет 11,8 л/100 км, а в загородном – 8,1 л/100 км. Седан также доступен с 3,7-литровым 305-сильным мотором.

Двигатель Hyundai имеет объем 3,8 л и мощность 290 л. с. при 6200 об/мин. Он лучше, чем V6 соперников, проявляет себя в среднем диапазоне оборотов, ведь максимальный крутящий момент в 365 Н·м в распоряжении с 4500 об/мин. "Шестерка" тихая, а 8-ступенчатая автоматическая коробка переключения передач работает плавно. Разгон до 100 км/ч занимает 7 с, а ограничитель максимальной скорости



Циферблаты приборов Acura установлены в отдельных колодцах



Приборная панель Hyundai – опитронная



На центральной панели Toyota размещены два дисплея



В TL ограничено пространство над головой



Салон Genesis сзади самый широкий в районе плеч



У Avalon самое большое пространство для ног сзади

срабатывает при 210 км/ч. Однако "аппетит" у Genesis побольше, чем у двух других автомобилей – 13,6 л/100 км в городе и 7,2 л/100 км – на загородной трассе. Также Hyundai выпускают с V8 объемом 4,6 л (385 л. с.) и 5,0 л (429 л. с.), но в Украине они не представлены.

Под капотом Toyota – 3,5-литровый V6 с непосредственным впрыском топлива мощностью 268 л. с. при 6200 об/мин. Он отличается тишиной и плавностью работы. Максимальные 336 Н·м крутящего момента доступны при высоких 4700 об/мин, поэтому на "низах" двигателю не всегда хватает тяги. Avalon разгоняется до 100 км/ч за 6,7 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 240 км/ч. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия иногда бывает несколько "задумчивой". Седан самый экономичный в тройке – 11,2 л/100 км в городском цикле и 7,6 л/100 км – на шоссе. Также существует модификация Avalon с гибридной силовой установкой.

TL больше ориентирован на активного водителя, ведь его шасси хорошо настроено. Его рулевое управление острое и точное, а его информативность лучше, чем у двух других седанов. Недостаточная поворачиваемость практически не проявляется. Подвеска несколько упругая, что ощутимо на дорогах плохого качества. Но зато крены кузова в поворотах небольшие. Хорошее и сцепление с дорогой. У Acura лучшие в тройке тормоза: для замедления со 100 км/ч понадобится отрезок дороги длиной 36,6 м. На больших скоростях шумы ветра и шин в салоне немного слышны, хотя слишком громкими их не назовешь.

В отличие от конкурентов с передними ведущими колесами, Genesis – заднеприводный. Большой седан демонстрирует неплохую маневренность на малых скоростях. Диаметр его разворота – 11,0 м, тогда как у Acura – 11,7 м, а у Toyota – 12,2 м. Рулевое управление с адаптивным электроусилителем легкое при парковке, но наливаются тяжестью при движении на высоких скоростях. Мягкая и комфортабельная подвеска без проблем справляется с большинством выбоин на дороге. Курсовая устойчивость у седана хорошая благодаря большой колесной базе. В салоне тихо при езде по шоссе. Тормозной путь со 100 км/ч составляет 37,8 м.

Avalon – самый комфортабельный в тройке. Даже при езде по не самым лучшим дорогам практически все неровности плавно поглощаются. При 150 км/ч в салоне тихо и посторонние шумы не дают о себе знать. Очень легкий руль можно вращать несколькими пальцами, но обратной связи у него недостаточно. Также нужно учитывать, что недостаточная поворачиваемость у седана проявляется весьма часто. Да и крены в поворотах более выражены, чем у соперников. Зато курсовая устойчивость хорошая. Полная остановка со 100 км/ч осуществляется на расстоянии в 37,2 м.

Acura TL 3,5 обойдется в 780 000 гривен. Его преимущества – хорошие динамика и управляемость. Hyundai Genesis 3,8 Executive стоит 698 000 гривен, он привлекает внимание богатым оснащением. Цена Toyota Avalon 3,5 XLE Touring – 825 000 гривен, его сильные стороны – комфорт езды и экономичность. Acura и Toyota представлены в Украине неофициально, а Hyundai продается официально.



**Багажник Acura меньше,
чем у конкурентов – 371 л**

Объем багажника Hyundai – 453 л

У Toyota в распоряжении тоже 453 л

Технические характеристики			
Модель	Acura TL	Hyundai Genesis	Toyota Avalon
Тип кузова	седан		
Количество дверей/мест, шт.	4/5		
Снаряженная масса, кг	1615	1735	1568
Длина/ширина/высота, мм	4966/1880/1452	4975/1890/1480	4960/1835/1460
Колесная база, мм	2775	2935	2820
Колея передняя/задняя, мм	1605/1620	1621/1636	1590/1580
Клиренс (дорожный просвет), мм	151	154	140
Объем багажника мин/макс, л	371	453	453
Диаметр разворота, м	11,7	11,0	12,2
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	3471	3778	3456
Тип	бензиновый		
Расположение	спереди, поперечно	спереди, продольно	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	V6		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	280 при 6200	290 при 6200	268 при 6200
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	351 при 5000	365 при 4500	336 при 4700
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/70	Аи-95/73	Аи-95/70
Трансмиссия			
Тип привода	передний	задний	передний
Коробка передач	6-ст. автоматическая	8-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости	независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт	8		10
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, BA, VSA	ABS, EBD, ESC, Traction control	ABS, EBD, VSC, Traction control
Размер шин	245/50 R17	225/55 R17	215/55 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,3	7,0	6,7
Максимальная скорость, км/ч	240	210	240
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	11,8	13,6	11,2
– загородный цикл	8,1	7,2	7,6
– смешанный цикл	10,2	9,5	9,4
Стоимость тестируемого автомобиля (в Украине), гривен	780 000	698 000	825 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Большие автомобили за разумные деньги



Kia Cerato

Раскосые фары Kia Cerato растянуты на крылья



Opel Astra Sedan

Воздухозаборник в бампере Opel Astra Sedan похож на улыбку



Skoda Octavia

Капот Skoda Octavia увенчан "клювом" с логотипом марки

Так уже сложилось исторически, что большие автомобили популярны на наших просторах. Такие модели вместительные, с небольшим багажником, да и статус владельца подчеркивают. Однако они, как правило, не слишком доступные. Впрочем, за последние годы появилась целая когорта довольно крупных и относительно недорогих автомобилей С-класса. Среди них – Kia Cerato, Opel Astra Sedan и Skoda Octavia, о которых пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

Kia Cerato третьего поколения дебютировал в начале 2013 года. Седан привлекает внимание клиновидным профилем с аркообразной линией крыши. В дизайне преобладают мягкие формы. Фирменная хромированная радиаторная решетка Kia напоминает раскрытую пасть зверя, а раскосые фары растянуты на крылья. Капот и боковины выполнены рельефными. В зеркалах заднего вида установлены повторители поворотов. В крышку багажника интегрирован спойлер, а ширину задней части подчеркивают продолговатые фонари со светодиодными лампами.

Модельный ряд Opel Astra J пополнился седаном в 2012 году. Четырехдверная версия сохраняет плавные линии кузова и ниспадающий силуэт крыши, знакомые по хэтчбэку Astra. В знакомом стиле выполнены и изогнутые фары, и узкая решетка радиатора, украшенная хромированным молдингом. Широкий воздухозаборник в бампере похож на улыбку. Капот небольшой, а пассажирский отсек сдвинут вперед. На крышке багажника заметен небольшой заостренный спойлер. Крупные фонари заходят на крылья, а с ними сочетается обволакивающий задний бампер.

Третье поколение Skoda Octavia появилось весной прошлого года. В отличие от соперников, это не седан, а лифтбэк, хотя у него и выражен трехобъемный профиль. Во внешнем виде господствуют строгие грани и прямые линии. Традиционная для Skoda черная "зубастая" радиаторная решетка с боков окружена прямоугольными фарами. В переднем бампере находится широкий воздухозаборник. Капот увенчан небольшим "клювом" с логотипом чешской марки. На боковинах заметны штампованные линии. Сзади по краям кузова размещены квадратные светодиодные фонари.

Все три модели – весьма большие, по меркам С-класса. Длина Kia достигает 4560 мм, Opel – 4658 мм, а Skoda – 4659 мм. У Cerato колесная база несколько больше, чем у соперников – 2700 мм против 2685 мм у Astra Sedan и 2686 мм у Octavia. Корейский автомобиль также заметно легче: весит 1192 кг, тогда как "чех" – 1265 кг, а "немец" – 1393 кг.

В салоне Cerato пластик разбавлен вставками "под карбон", а на педалях заметны металлические накладки. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей. Циферблаты глубоко врезаны в приборную панель и дополнены хромированными ободками. Посредине установлен экран бортового компьютера, справа –



Kia легче соперников – 1192 кг



Opel самый тяжелый в тройке – 1393 кг



Skoda в профиль напоминает седан, но на самом деле это лифтбэк



Ширину задней части Serato подчеркивают продолговатые фонари



На крышке багажника Astra Sedan размещен заостренный спойлер



По краям кузова Octavia расположены квадратные фонари

спидометр с датчиком остатка топлива, а слева – тахометр с указателем температуры двигателя. Компактная центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен 4,7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля – просты и понятны, привыкнуть к ним можно быстро. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья – мягкие и комфортабельные, однако боковая поддержка у них не самая лучшая. Интересно, что подогревом оснащены как сиденья, так и обод руля. Центральный подлокотник прячет вместительный бокс. Обзор назад немного ограничен из-за приподнятого багажника.

Пластик во внутренней отделке Astra Sedan разбавлен многочисленными серебристыми вставками "под алюминий". Передняя панель выполнена изогнутой. Трехспицевое рулевое колесо декорировано кожей. Циферблаты приборов размещены в отдельных колодцах с хромированными ободками. Между спидометром и тахометром установлены указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя, а также дисплей бортового компьютера. Нежно-синяя подсветка не режет глаза. Узкая центральная панель наклонена. Кнопок аудиосистемы и климатической установки здесь слишком много и они тесно сгруппированы, что затрудняет пользование ими на ощупь. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Кресла первого ряда комфортабельные и неплохо удерживают спину. Предусмотрена и функция их подогрева. На трансмиссионном тоннеле установлены два подстаканника и подлокотник с отделением внутри. Обзорность вперед и по сторонам хорошая.

В отделке салона Octavia присутствуют черные лакированные вставки. Четырехспицевое рулевое колесо декорировано кожей, а на ободке предусмотрены напльвы в районе хвата рук. Циферблаты приборов выполнены в классическом стиле. Внутри спидометра установлен указатель уровня топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры охлаждающей жидкости. По центру размещен цветной дисплей бортового компьютера. На широкой центральной панели заметен 5-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля рационально упорядочены и четко разграничены друг от друга, а некоторые из них декорированы хромом. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине, широкий диапазон настроек и у водительского кресла. Передние сиденья традиционно несколько упругие, но зато обладают отличной боковой поддержкой. Есть и функция их обогрева. Под водительским сиденьем в нише находится жилет со светоотражателями. Предусмотрен и подлокотник с боксом. Обзорность очень хорошая во всех направлениях.

Учитывая размеры автомобилей, нетрудно догадаться, что на втором ряду места для ног более чем достаточно. У Skoda самое большое пространство над головой, а вот в Kia рослые люди почувствуют его недостаток. Кроме того, салон Octavia самый широкий в районе плеч, поэтому сзади здесь не тесно и троим пассажирам. В Opel салон уже примерно на 100 мм, поэтому сзади комфортнее двоим. Еще одно преимущество чешского лифтбэка – огромный 590-литровый багажник против 482-литрового у Cerato и 460-литрового – у Astra Sedan. У чешского и немецкого автомобилей можно сложить кресла второго ряда, что увеличит объем отсека до 1580 и 1110 л, соответственно.

Ради объективности сравнения были выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости – Kia Cerato 1,6 Top, Opel Astra Sedan 1,6 Cosmo и Skoda Octavia 1,4 Elegance. Все они укомплектованы центральным замком, электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, климат-контролем (Octavia – двухзонным), магнитолой с CD-проигрывателем, круиз-контролем, легкосплавными дисками и системой стабилизации. Kia и Opel также получили парктроник и датчик освещения. Кроме того, у Cerato есть связь Bluetooth и камера заднего вида, а у Astra Sedan – датчик дождя. У немецкой и корейской моделей – по 6 подушек безопасности, а у чешского – 4.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми четырехцилиндровыми двигателями. Под капотом Kia – атмосферный 1,6-литровый мотор мощностью 130 л. с. при 6300 об/мин. Эта "четверка" высокооборотистая, ведь пиковые 157 Н·м крутящего момента доступны только при 4850 об/мин. К тому же, при разгоне она может быть несколько шумноватой. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия отличается быстрой реакцией. Разгон до 100 км/ч с ней занимает 11,6 с, а максимальная скорость – 195 км/ч. В городском цикле Cerato расходует 9,1 л/100 км, а в загородном – 5,4 л/100 км. Седан в Украине также доступен с 2,0-литровым 161-сильным бензиновым мотором.

Двигатель Opel также имеет рабочий объем в 1,6 л, но менее мощный – 115 л. с. при 6000 об/мин. Зато он лучше, чем мотор Kia проявляет себя в среднем диапазоне оборотов. Ведь максимальный крутящий момент в 155 Н·м достигается при более низких 4000 об/мин. "Четверка" работает тихо, да и вибрации незаметны. Плавно происходят и переключения в 6-ступенчатом "автомате", хотя и не слишком быстро. Отчасти из-за этого страдает динамика, поэтому седан разгоняется до 100 км/ч за 13,3 с и развивает 185 км/ч. К тому же, его "аппетит" несколько больше, чем у соперников – 9,9 л/100 км в городе и 5,5 л/100 км – на шоссе. Для Astra Sedan предложены и 1,4-литровые бензиновые моторы мощностью 100 и 140 л. с.

У "четверки" Skoda объем меньше, чем у



Центральная панель Kia немного повернута к водителю



Приборы Opel расположены в отдельных колодцах



Циферблаты приборов Skoda выполнены в классическом стиле



На втором ряду Cerato не слишком много места над головой



На задних сиденьях Astra Sedan комфортнее двоим пассажирам



В Octavia самое большое пространство на втором ряду

конкурентов – 1,4 л. Но она оснащена турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива, поэтому самая мощная – 140 л. с. при 4500 об/мин. Однако более важными являются 250 Н·м крутящего момента при 1500 об/мин. Поэтому мотор очень тяговит на "низах". Двигатель работает плавно, а его звук приятный и не слишком громкий. А 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует очень быстрые переключения передач. Лифтбэк демонстрирует лучшую в тройке динамику – 8,5 с до 100 км/ч и максимальные 215 км/ч. Благодаря системе глушения мотора при остановках Octavia еще и самый экономичный: 6,5 л/100 км в городском цикле и 4,9 л/100 км – на трассе. Для автомобиля в Украине можно выбрать бензиновые двигатели объемом 1,2 л (105 л. с.) и 1,8 л (180 л. с.), 2,0-литровый 140-сильный турбодизель.

Cerato демонстрирует неплохую управляемость. У него хорошее сцепление с дорогой, а недостаточная поворачиваемость редко проявляется. Рулевое управление дополнено технологией Flex Steer, позволяющей изменять его настройки. В спортивном режиме оно острее, а в комфортабельном – легче. Но в любом случае информативность в околонулевой зоне – не лучшая. Комфортная подвеска неплохо справляется с большинством дорожных неровностей, хотя некоторые выбоины поглощаются громко. Однако на больших скоростях шум ветра и шин слышен довольно отчетливо. Педаль тормоза требует привыкания из-за короткого хода.

В Astra Sedan выбоины на дорогах более ощутимы, чем в Kia. Это объясняется как специфическими настройками подвески, так и 17-дюймовой низкопрофильной резиной (у соперников она 16-дюймовая). Зато нежелательные движения кузова редко проявляются. Руль очень легкий, хотя при этом довольно точный. Курсовая устойчивость – на высоте, да и в поворотах седан неплохо держит траекторию. На больших скоростях в салоне тихо благодаря качественной шумоизоляции. Тормоза обеспечивают неплохое замедление.

Octavia демонстрирует уверенную управляемость. Его рулевое управление более точное и информативное, чем у соперников. Лифтбэк хорошо маневрирует на малых скоростях: диаметр его разворота – 10,4 м против 10,6 м у Cerato и 11,5 м у Astra Sedan. Конечно, езда довольно упругая, но это ощутимо только на дорогах плохого качества. Сцепление с дорогой очень хорошее, так же как и курсовая устойчивость. Да и кренится Skoda, на удивление, мало. Кроме того, у него самая лучшая в этой тройке шумоизоляция, поэтому при 130 км/ч в салоне тихо. Автомобиль уверенно тормозит, а усилие на педали легко дозируется.

Kia Cerato 1,6 Top самый доступный из трех автомобилей – 330 750 гривен. Он также привлекает богатым оснащением. Цена Opel Astra Sedan 1,6 Cosmo – 345 450 гривен, его преимущество – неплохая управляемость. Skoda Octavia4 Elegance стоит 397 200 гривен, его сильные стороны – вместительность и экономичность.



Объем багажника Kia – 482 л

У Opel в распоряжении 460 л

Багажник Skoda наиболее вместительный – 590 л

Технические характеристики			
Модель	Kia Cerato	Opel Astra Sedan	Skoda Octavia
Тип кузова	седан	седан	лифтбэк
Количество дверей/мест, шт.	4/5	4/5	5/5
Снаряженная/полная масса, кг	1192/1740	1393/1935	1265/1806
Длина/ширина/высота, мм	4560/1780/1445	4658/1814/1500	4659/1814/1461
Колесная база, мм	2700	2830	2686
Колея передняя/задняя, мм	1563/1576	1541/1551	1551/1520
Клиренс (дорожный просвет), мм	150	165	154
Объем багажника мин/макс, л	482	460/1110	4659/1814/1461
Диаметр разворота, м	10,6	11,5	10,4
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1591	1598	1395
Тип	бензиновый		бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	130 при 6300	115 при 6000	140 при 4500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	157 при 4850	155 при 4000	250 при 1500-3500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50	Аи-95/56	Аи-95/50
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. автоматическая		7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт	6		4
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, ESP
Размер шин	205/55 R16	215/50 R17	205/55 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,6	13,3	8,5
Максимальная скорость, км/ч	195	185	215
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	9,1	9,9	6,5
– загородный цикл	5,4	5,5	4,9
– смешанный цикл	6,8	7,1	5,4
Стоимость тестируемого автомобиля (в Украине), гривен	330 750	345 450	397 200
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Поединок универсалов С-класса



Chevrolet Cruze SW

Передние фары Chevrolet Cruze SW
растянуты на крылья



Hyundai i30 CW

Узкая решетка радиатора
Hyundai i30 CW декорирована хромом



Peugeot 308 SW

"Нос" Peugeot 308 SW украшен
логотипом французской марки

В европейских странах универсалы пользуются немалой популярностью, довольно высокий спрос и на такие модели С-класса. Ведь они сочетают в себе не слишком большие размеры с большим внутренним пространством и трансформируемым багажным отсеком. У нас подобные автомобили меньше привлекают внимание автолюбителей, но при желании можно найти подходящий универсал сегмента С. Среди них – Chevrolet Cruze SW, Hyundai i30 CW и Peugeot 308 SW.

Chevrolet Cruze SW – самый новый в линейке американской модели, ведь универсал представили только в 2012 году. Он отличается весьма стремительным внешним видом, что подчеркивает большой угол наклона передних и задних стоек крыши. Решетка радиатора разделена горизонтальной балкой с логотипом Chevrolet, а продолговатые передние фары растянуты на крылья. Капот Cruze SW профилирован, а колесные арки немного расширены. На крыше установлен спойлер, а по краям кузова сзади расположены крупные овальные фонари.

Hyundai i30 CW также был презентован в 2012 году. У него клиновидный профиль со слегка приподнятой задней частью и вздымающейся оконной линией. В дизайне преобладают плавные линии. Узкая решетка радиатора декорирована хромом, а воздухозаборник в бампере напоминает улыбку. С ними сочетаются большие изогнутые фары. В универсала выразительные передние крылья, а капот и боковины – рельефные. Ширину задней части подчеркивают фонари сложной формы, а на верхней кромке пятой двери находится небольшой спойлер.

Peugeot 308 SW известен с 2009 года и не так давно прошел небольшое обновление. Его силуэт с наклоненным на большой угол лобовым стеклом и обратным наклоном задних стоек крыши смотрится весьма необычно. Выраженный "нос" универсала украшен логотипом французской марки, а по бокам – раскосые фары. Ниже заметна достаточно широкая радиаторная решетка. Боковины украшены штампованными линиями и молдингами в цвет кузова. Панорамное заднее стекло сверху прикрыто компактным спойлером. На крыльях установлены Г-образные фонари.

Chevrolet несколько крупнее своих соперников – достигает 4675 мм в длину против 4500 мм у Peugeot и 4485 мм у Hyundai. А вот колесная база самая большая у 308 SW – 2708 мм, тогда как у Cruze SW – 2685 мм, а у i30 CW – 2650 мм. Американский универсал самый легкий: он весит 1400 кг, корейский автомобиль – 1455 кг, а французский – 1515 кг.

Салон Cruze SW оформлен в спортивном духе и выполнен по принципу "двойного кокпита". То есть водитель и передний пассажир разделены. В отделке довольно много серебристых вставок "под алюминий" и черных лакированных поверхностей. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей. Циферблаты спидометра и тахометра установлены в отдельных желобах с



При длине в 4675 мм Cruze SW немного крупнее соперников



i30 CW наиболее комфортабельный в тройке – 4485 мм



У 308 SW самая большая колесная база – 2708 мм



По краям кузова Chevrolet расположены крупные овальные фонари



На крыше Hyundai находится небольшой спойлер



Заднее стекло Peugeot – панорамное

хромированными ободками, а между ними – экран бортового компьютера, указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. Подсветка приборов – нежно-голубая. На центральной панели установлен 7-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля немного, а потому разобраться в них нетрудно. У рулевой колонки изменяются высота и вылет. Передние сиденья Chevrolet комфортабельные и обладают лучшей, чем у соперников, боковой поддержкой. Они также оснащены функцией подогрева. Центральный подлокотник прячет бокс. Тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность во всех направлениях.

Внутри i30 SW преобладает футуристический дизайн. Передняя панель напоминает по форме распростертые крылья. Отделка щедро разбавлена серебристыми деталями, имитирующими полированный алюминий. Весьма оригинально выглядит четырехспицевое рулевое колесо. Спидометр и тахометр установлены в отдельных колодцах и разделены экраном бортового компьютера. Приятная синяя подсветка не режет глаза в темное время суток. Центральная панель узкая, а по бокам ее – стильные вентиляционные дефлекторы. Кнопки аудиосистемы и климатической установки тесно сгруппированы, но они достаточно крупные, потому спутать их трудно. Рулевая колонка Hyundai регулируется как по высоте, так и по глубине. Кресла первого ряда мягкие и достаточно хорошо удерживают спину. На трансмиссионном тоннеле предусмотрен подлокотник с боксом внутри. Обзорность вперед и по сторонам неплохая, а вот сзади ее ограничивает небольшое стекло.

Изящный стиль салона 308 SW подчеркивает обилие хромированных деталей. В частности, это ободки круглых вентиляционных дефлекторов и циферблатов приборов. Трехспицевое рулевое колесо обшито перфорированной кожей. Шкалы спидометра, тахометра, указателей остатка топлива и температуры двигателя выполнены в классическом стиле и размещены на белом фоне. Наклоненная центральная панель покрыта черным лакированным пластиком. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля слишком мелкие и их достаточно много, поэтому привыкание к ним займет некоторое время. У рулевой колонки предусмотрены регулировки в двух плоскостях. Сиденья водителя и переднего пассажира наиболее комфортабельные, однако, немного больше поддержки в районе поясницы им не помешало бы. Они оснащены функцией подогрева. В центральном подлокотнике установлен небольшой бокс для мелкой поклажи. Обзорность во всех направлениях хорошая.

На втором ряду самое большое пространство для ног в Chevrolet, хотя Peugeot почти не уступает ему. К тому же, у последнего задние кресла оснащены горизонтальной регулировкой. Зато в 308 SW самое щедрое пространство над головой, а вот в Hyundai

рослые люди сзади могут быть стеснены. Ширина салона всех трех машин позволяет с комфортом разместить двоих пассажиров, хотя при надобности поместятся и трое. У французского автомобиля наиболее вместительный багажник – 573 л против 528 л у i30 CW и 500 л – у Cruze SW. Со сложенными задними креслами получается 1736, 1642 и 1478 л, соответственно. Кроме того, сиденья второго ряда у 308 SW еще и извлекаются.

Для сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – Chevrolet Cruze SW 1,8 LT, Hyundai i30 CW 1,6 Comfort и Peugeot 308 SW 1,6 Style. Все они оснащены антиблокировочной системой тормозов, электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, магнитолой с CD-плеером. Hyundai получил кондиционер, а два других универсала – климат-контроль, причем у французской модели он двухзонный. Кроме того, Chevrolet и Peugeot укомплектованы датчиками освещения и дождя, парктроником, связью Bluetooth. У Cruze SW также есть круиз-контроль и система стабилизации. У него 6 подушек безопасности, у 308 SW – 4, а у i30 CW – 2.

Все три универсала оснащены бензиновыми четырехцилиндровыми атмосферными двигателями. У Chevrolet рабочий объем мотора несколько больше, чем у конкурентов – 1,8 л. Поэтому он и мощнее – 141 л. с. при 6200 об/мин. Кроме того, эта "четверка" более тяговита в среднем диапазоне оборотов, ведь максимальные 176 Н·м крутящего момента достигаются при 3800 об/мин. Она работает достаточно тихо. Cruze SW демонстрирует самую лучшую в тройке динамику – 11,5 с до 100 км/ч и максимальные 192 км/ч. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия отличается быстротой реакции. Но расход топлива автомобиля немного больше, чем у конкурентов: 10,4 л/100 км в городском цикле и 5,6 л/100 км – в загородном. Также Chevrolet доступен с 1,6-литровым 113-сильным бензиновым двигателем или 2,0-литровым турбодизелем мощностью 163 л. с.

Объем мотора Hyundai – 1,6 л, а мощность – 130 л. с. при 6300 об/мин. Этот двигатель высокооборотистый, а потому его нужно час-тенко раскручивать. Ведь пиковые 157 Н·м крутящего момента в распоряжении только при 4850 об/мин. Однако после 3500 об/мин он становится слишком шумным. А вот 6-ступенчатый "автомат" работает плавно. Универсал разгоняется до 100 км/ч за 11,8 с и развивает 190 км/ч. Следует отметить, что i30 CW экономичнее, чем соперники: 9,5 л/100 км в городе и 5,4 л/100 км – на трассе. Модель у нас также доступна с 1,4-литровым 100-сильным бензиновым мотором, турбодизелями объемом 1,4 л (90 л. с.) и 1,6 л (128 л. с.).

"Четверка" Peugeot также имеет рабочий объем 1,6 л, а развивает она 120 л. с. при 6000 об/мин. Поскольку максимальный крутящий момент в 160 Н·м доступен при 4250 об/мин, то этот двигатель также лучше



Циферблаты приборов Cruze SW установлены в отдельных колодцах



Передняя панель i30 CW напоминает распростертые крылья



Наклоненная центральная панель 308 SW покрыта лакированным пластиком



На втором ряду Chevrolet больше всего места для ног



В Hyundai рослые люди почувствуют недостаток места над головой



Задние сиденья Peugeot оснащены горизонтальной регулировкой и могут быть извлечены

проявляет себя на высоких оборотах. Он очень тихий, а 4-ступенчатая автоматическая коробка передач отличается плавностью работы. Однако трансмиссия существенно ухудшает динамику универсала. Разгон до 100 км/ч занимает 14 с, а максимальная скорость – 182 км/ч. В городском цикле 308 SW расходует 10,0 л/100 км, а на шоссе – 5,5 л/100 км. Также универсал можно выбрать с 1,6-литровым турбодизелем мощностью 92 или 112 л. с.

Cruze SW демонстрирует весьма неплохую управляемость. Его рулевое управление хоть и легкое, но довольно точное, а обратной связи у него побольше, чем у двух других автомобилей. Энергоемкая подвеска без труда справляется с большинством дорожных неровностей. Универсал демонстрирует хорошее сцепление с дорогой и неплохую курсовую стабильность. Однако в поворотах ощутимы крены кузова, а на больших скоростях проявляется недостаточная поворачиваемость. При 120 км/ч становится довольно отчетливо слышен ветер и шины. Тормоза Chevrolet лучшие в тройке: для замедления со 100 км/ч понадобится отрезок в 36,6 м.

Hyundai i30 CW оснащен технологией Flex Steer, дающей возможность изменять настройки рулевого управления. В комфортном режиме оно очень легкое, что удобно при парковке а в спортивном – становится острее и наполняется тяжестью. Но немного больше информативности ему не помешало бы. Hyundai неплохо маневрирует, а диаметр его разворота – 10,6 м против 10,7 м у Peugeot и 10,9 м у Chevrolet. Езда в универсале комфортабельная и выбоины легко поглощаются. Преимущество автомобиля – многорычажная задняя подвеска, тогда как у соперников – полузависимая. Однако на больших скоростях в салоне становится шумно. Тормозной путь со 100 км/ч составляет 37,5 м.

Французский автомобиль – самый мягкий и комфортабельный в этой тройке. Подвеска 308 SW плавно "глотает" практически все огрехи дорог и даже с 16-дюймовыми легкосплавными дисками комфорт езды не страдает. Но нужно учитывать, что высокий универсал с такими настройками ходовой ощутимо кренится в виражах. Да и недостаточная поворачиваемость иногда проявляется. Руль Peugeot можно вращать несколькими пальцами, но информации о положении колес он дает немного. У 308 SW также лучшая среди трех моделей шумоизоляция пассажирского отсека. Это особенно заметно при езде по автомагистрали, ведь шумы ветра и шин не беспокоят.

Chevrolet Cruze SW 1,8 LT самый доступный в тройке – 283 400 гривен, он также привлекает богатым оснащением. Hyundai i30 CW 1,6 Comfort лишь немного дороже (320 100 гривен), а его преимущество – экономичность. Peugeot 308 SW 1,6 Style несколько дороже соперников – 329 000 гривен. Его сильные стороны – вместительный салон и просторный багажник.



Объем багажника Cruze SW – 500-1478 л

У i30 CW в распоряжении 528-1642 л

Багажник 308 SW самый вместительный – 573-1736 л

Технические характеристики			
Модель	Chevrolet Cruze SW	Hyundai i30 CW	Peugeot 308 SW
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1400/1935	1455/1850	1515/2100
Длина/ширина/высота, мм	4675/1797/1484	4485/780/1500	4500/1815/1555
Колесная база, мм	2685	2650	2708
Колея передняя/задняя, мм	1544/1558	1563/1571	1551/1520
Клиренс (дорожный просвет), мм	155	150	151
Объем багажника мин/макс, л	500/1478	528/1642	573/1736
Диаметр разворота, м	10,9	10,6	10,7
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1796	1591	1598
Тип	бензиновый		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	141 при 6200	130 при 6300	120 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	176 при 3800	157 при 4850	160 при 4250
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/60	Аи-95/53	Аи-95/60
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая	4-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости	независимая, многорычажная, со стабилизатором	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	2	4
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD	ABS, EBD
Размер шин	205/60 R16	195/65 R15	215/55 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,5	11,8	14,0
Максимальная скорость, км/ч	192	190	182
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	10,4	9,5	10,0
– загородный цикл	5,6	5,4	5,5
– смешанный цикл	7,2	6,9	7,2
Стоимость тестируемого автомобиля (в Украине), гривен	283 400	320 100	329 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Plymouth Barracuda:

лошадиные силы —

во главе всего

В середине 60-х годов в США сформировался особый класс автомобилей – pony cars ("автомобили-пони"). Это были компактные (по американским меркам, то есть менее 5 м в длину) спортивные купе и кабриолеты с большими и мощными двигателями V8. Начало этому сегменту положил легендарный Ford Mustang, а вскоре у него появились последователи – Chevrolet Camaro, Pontiac Firebird и Plymouth Barracuda. Последний в этом году празднует свой полувек юбилей.

Ошеломительный успех Ford Mustang 1964 года заставил конкурентов начать стахановскими темпами проектировать подобные молодежные модели. Первыми подобный автомобиль представили специалисты концерна Chrysler. Чтобы ускорить разработку, было решено не создавать полностью новое купе, а подготовить особую двухдверную версию доступного Plymouth Valiant. Название для нее подобрали громкое – Barracuda. Именно так называется хищная морская рыба, способная развивать скорость до 40 км/ч.

Тем не менее, поначалу автомобиль не очень-то соответствовал своему названию, ведь динамика была не самой лучшей. Базовая версия была оснащена 2,8-литровой 101-сильной рядной "шестеркой", а флагманский вариант получил 4,5-литровый V8 мощностью 180 л. с. Для сравнения, "восьмерка" Mustang развивала на 100 л. с. больше.



Plymouth AAR Cuda – дорожная версия гоночного автомобиля



Plymouth AAR Cuda 1970 года



Plymouth Barracuda 1966 года



Plymouth Barracuda 1971 года

Зато Valiant Barracuda привлекал довольно оригинальным внешним видом с большим углом наклона задних стоек крыши (такой кузов называется купе-фастбэк) и панорамным задним стеклом. Хотя модель и считалась компактной, ее длина достигала 4,8 м. Однако американская молодежь хотела больше лошадиных сил под капотом, и даже весьма низкая цена в 2500 долларов (18 800 долларов по современному курсу) не слишком привлекала покупателей. Не помогла и презентация версии с 235-сильным V8, 3-ступенчатой автоматической трансмиссией и передними дисковыми тормозами. До 1966 года выпустили всего 125 тыс. Barracuda, тогда как главный соперник Mustang за это время разошелся по миру в количестве полутора миллионов единиц.

Руководство концерна Chrysler поняло свой просчет, и в 1967 году был подготовлен полностью новый Barracuda. Его дизайн стал элегантнее, а сам автомобиль немного увеличили в размерах. Появились различные кузовные версии – купе-фастбэк, купе-хардтоп (без центральных стоек крыши) и кабриолет. В перечне опций появился кондиционер.

Но, главное, для Barracuda подготовили новые двигатели V8 объемом 5,6 л (275 л. с.) и 6,3 л (300 и 330 л. с.). У самой мощной версии разгон до 100 км/ч занимал 7,2 с. Однако мотор получился слишком большим и чтобы он поместился в подкапотное пространство,



Plymouth Barracuda Convertible второго поколения, 1967 год



Plymouth Barracuda Fastback 1968 года



Plymouth Barracuda Hardtop 1969 года



Plymouth Barracuda третьего поколения появился в 1970 году

пришлось убрать гидроусилитель руля. В результате, управляемость ухудшилась, по сравнению с базовой моделью. Таким же образом поступили и при установке в 1969 году еще большей 7,2-литровой 375-сильной "восьмерки", позволявшей разогнаться до 100 км/ч за 6,4 с. Кстати, с этого времени модельный ряд разделили на две линейки: обычная версия, как и ранее, называлась Barracuda, а более спортивная – Cuda. Последняя отличалась кожаной отделкой салона, сиденьями с интегрированными подголовниками, стандартными передними дисковыми тормозами, усилителем руля и дифференциалом повышенного трения.

Однако продажи Barracuda так и остались на уровне предшественника. Поэтому модель к 1970 году решили радикально переработать. Во-первых, для нее разработали полностью новую платформу, общую с родственным купе Dodge Challenger. Длину автомобиля уменьшили до 4,75 м, а вот ширина выросла до 1,9 м. Во-вторых, преобразился и дизайн. Молодой 28-летний стилист Джон Герлитц создал агрессивные купе и кабриолет с длинным капотом, сдвинутым назад салоном, высокой оконной линией и стильными "жабрами" на боковинах. За доплату



Plymouth Cuda 1972 года



Plymouth Cuda 1973 года



Plymouth Cuda 440 Convertible 1971 года



Plymouth Cuda Convertible 1969 года



Plymouth Cuda Six Pack Convertible 1970 года



Plymouth Cuda, 1971 год



Plymouth Cuda, 1974 год



Plymouth Hemi Cuda 1971 года

предлагали заднее антикрыло. Привлекательности придавали еще и яркие цвета кузова с необычными названиями – желтый "Витамин С", красный "Мулен Руж", фиолетовый "Сумасшедшая слива", салатный "Дерзкая трава". Можно было выбрать и двухцветную окраску.

Если для базового варианта еще предлагали рядную 3,2-литровую "шестерку", то Cuda оснащали исключительно V8. Три из них перешли в наследство от предшественника, но были и новые двигатели. Так, 7,2-литровый мотор в версии Six Pack дополнили тремя двухкамерными карбюраторами, что подняло его мощность до 390 л. с. На вершине модельного ряда располагалась модификация с 7,0-литровым V8 Hemi. Этот фактически гоночный мотор с полусферическими камерами сгорания развивал внушительные 425 л. с. С 4-ступенчатой "механикой" Hemi Cuda разогнался до 100 км/ч за 5,6 с и мог достичь 250 км/ч. Со старта он преодолевал 400 м за 13,5 с. Впрочем, этот двигатель был не слишком приспособлен к повседневной езде, а вот Six Pack в этом плане был предпочтительнее.

Модификация с Hemi была еще и недешевой: она стоила свыше 4000 долларов. Потому наряду с ней предложили еще один вариант – AAR Cuda. По сути, это была дорожная версия гоночного автомобиля из чемпионата Trans Am. Купе облегчили на



Plymouth Hemi Cuda Convertible 1971 года на аукционе продали за 2,4 млн. долларов



Plymouth Hemi Cuda стоял на вершине модельного ряда 1970 года

Plymouth Valiant Barracuda 1964 года



50 кг, установили стеклопластиковый капот с воздухозаборником и заостренный задний спойлер. Специальная 5,0-литровая "восьмерка" на бумаге развивала 290 л. с., хотя в действительности ее мощность составляла около 350 л. с. По динамике AAR Cuda не сильно уступал модификации с Hemi – 5,8 с до 100 км/ч и максимальные 220 км/ч. Зато в управлении он был лучше благодаря доработанной подвеске и рулевому управлению. Да и стоило такое купе дешевле, а потому за год выпустили свыше 2700 AAR Cuda против 665 Hemi Cuda. Всего же произвели около 50 тыс. Barracuda всех модификаций.

В 1971 году модель немного обновили – добавили "зубастую" решетку радиатора, а самые мощные варианты получили заднее антикрыло. Из предложения исчез AAR Cuda, а уровень продаж флагманских версий резко снизился в виду увеличения стоимости страховки, которая была привязана к мощности двигателя. Поэтому, например, выпустили лишь 115 Hemi Cuda, из них только 11 кабриолетов.

Еще хуже ситуация стала год спустя. Из-за строгих экологических норм пришлось свернуть выпуск двигателей Six Pack и Hemi. Остался лишь 5,6-литровый V8 с уменьшенной до 240 л. с. мощностью. С 1973 года, правда, появилась 5,9-литровая "восьмерка", но она развивала не намного больше – 245 л. с. Новые стандарты безопасности заставили снять с производства кабриолет. Продажи упали



В 1969 году Plymouth Cuda 440 получил 7,2-литровый V8



В 1971 году автомобиль получил новую решетку радиатора

Версия Cuda получила кожаный салон и спортивные сиденья



Модели 1972–1974 годов получили круглые фонари



Последний Plymouth Barracuda 1974 года

вдвое, даже несмотря на обновление модели: она получила круглые фонари и новую радиаторную решетку.

Окончательно уничтожил Plymouth Barracuda топливный кризис. Когда стоимость бензина увеличилась в несколько раз, огромные "прожорливые" моторы резко перестали быть популярными. В конце концов, весной 1974 года было принято решение прекратить выпуск модели. Работы над четвертым ее поколением прекратили, хотя первые прототипы уже проходили тесты.

В наши дни Barracuda превратился в объект охоты автомобильных коллекционеров. Эксклюзивности прибавляет и тот факт, что марка Plymouth была ликвидирована в 2001 году. Эти автомобили стали звездами автомобильных аукционов. Особенно ценятся версии с Hemi: редкий кабриолет 1971 года недавно продали за 2,4 миллиона долларов! Автомобиль прославили и в популярной культуре – его можно увидеть в сериале "Нэш Бриджес" и в фильме "Угнать за 60 секунд".

В XXI веке интерес к pony cars разгорелся с новой силой. Нынешние Ford Mustang и Chevrolet Camaro очень напоминают своих предков из 60-х годов, возродили и собрата Plymouth Barracuda, Dodge Challenger. По некоторым данным, сейчас ведется разработка и нового Barracuda, а представят его под маркой Chrysler.



За доплату для Cuda предлагали антикрыло



Могучий 7,0-литровый V8 Hemi развивал 425 л. с.

www.afp.com.ua

Прием объявлений
(**бесплатно**) на сайте

АВТО
фото
ПРОДАЖА

Каталог для тех, кто покупает
или продает автомобиль

Всеукраинская газета



ПРИЕМ ОБЪЯВЛЕНИЙ
на сайте **www.autosale.kiev.ua**

arendagazeta.com.ua

АРЕНДА

Подать объявление 

www.arendagazeta.com.ua

Сдавайте выгодно в АРЕНДУ!

Подать объявление 

REALTYCOMFORT
KIEV.UA

www.realtycomfort.kiev.com.ua

Продавайте выгодно НЕДВИЖИМОСТЬ!

**Объявления выходят на сайтах,
печатных и электронных СМИ**