

Тест-Драйв

Октябрь 2014



- Ferrari 458 Speciale Aperia • Ford S-Max • Jaguar XE • Kia Sorento
- Land Rover Discovery Sport • Mazda MX-5 • Mercedes-AMG GT
- Skoda Fabia • Chevrolet Niva • Renault RenaultSport RS.01 • Buick Envision
- Toyota Camry • Citroen Divine DS • Infiniti Q70 • Citroen C4 Cactus Airflow 2L
- Mercedes-Benz B-Class • Volkswagen Golf Alltrack

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

COSMOLADY

ЖУРНАЛ ЖЕНЩИН

ТЕМА
НОМЕРА
ЖИЗНЬ КОЖИ
ИСКУССТВО

СПЕЦПРОЕКТ
ОКТЯБРЯ
МЫСЛИ
ВСПЛУХ...

Я ДЫШУ
А ЗНАЧИТ
Я ТВОРИ

ИНТЕРВЬЮ
ЕЛКА:
«Выходной цензор —
это моя единственная
граница»

СКОЛЬКО СТОИТ
ГЕНИАЛЬНОСТЬ?

АНАСТАСИЯ
ИВАНОВА:
«Я создаю платья
для самых красивых
женщин в мире!»

СОЗДАЕМ ОБРАЗ
НОВИНКИ ОСЕНИ

А ТАКЖЕ
КАТРИН ДЕНЁВ
Патриархальный величия
Снежной королевы

Виктория Файнблат

СИЛА ДИЗАЙНА — В ГАРМОНИИ!



ЗАПИТУЙТЕ У МІСЦЯХ
РОЗПОВСЮДЖЕННЯ ПРЕСИ

Октябрь 2014

«Тест-Драйв» автомобильный журнал

Над номером работали:

Бобженко Андрей

Брызгунов Тарас

Горбылев Алексей

Каратаев Вячеслав

Коваль Инна

Косоголов Александр

Олейник 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»

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.

4

Автосалон

Автосалон в Париже:
основные новинки

6

Премьера

Ferrari 458 Speciale Aperta:
открыт всем ветрам

14

Премьера

Ford S-Max:
смена поколений

20

Премьера

Jaguar XE:
младший член "семейства"

26

Премьера

Kia Sorento:
третье пришествие

32

Премьера

Land Rover Discovery Sport:
преемник Freelander

38

Премьера

Mazda MX-5:
подарок к юбилею

46

Премьера

Mercedes-AMG GT:
элегантный и быстрый

54

Премьера

Skoda Fabia:
дубль третий

60

Премьера

Renault RenaultSport RS.01:
создан для гонок

66

Премьера

Chevrolet Niva:
преображение

72

Премьера

Buick Envision:
новичок в "семействе" вседорожников

78

Премьера

Toyota Camry:
модернизация

86

Премьера

Citroen Divine DS:
предшественник нового DS4

92

Премьера

Infiniti Q70:
обновление с удлинением

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.

2014

PARIS

MONDIAL DE L'AUTOMOBILE

4-19 OCTOBRE

С 4 октября открывает свои двери один из ведущих мировых автосалонов – Парижский Mondial de l'Automobile. Это старейшее автошоу, ведь впервые оно состоялось еще в 1898 году, а теперь проходит раз в два года. Нынешняя выставка открывает двери под лозунгом "Автомобиль и мода". В общей сложности в Париже ожидаются свыше сотни мировых и европейских премьер. Среди них – как компактные бюджетные модели, так и мощные спорткупе. О некоторых из них стало известно задолго до автосалона и мы можем рассмотреть самые яркие новинки Mondial de l'Automobile.



Автосалон в Париж

**LE FUTUR DE L'AUTOMOBILE
EST À PARIS**



е: ОСНОВНЫЕ НОВИНКИ

Ferrari 458 Spec

открыт всем ветрам



iale Aperta:

В Ferrari нередко создают особые ограниченные версии своих моделей – они легче, мощнее и быстрее. Так, купе Ferrari 458 Italia недавно обзавелось заряженным вариантом Speciale. Теперь же к нему присоединяется и кабриолет, получивший название 458 Speciale Aperta. В переводе с итальянского Aperta означает "открытый".



Издали новiku трудно отличить от обычного Ferrari 458 Spider. Кабриолет привлекает внимание характерным профилем со сдвинутым вперед пассажирским отсеком. Сохранены и узкие фары со светодиодными ходовыми огнями. Большинство изменений продиктованы функциональными соображениями. Новая передняя часть с увеличенными воздухозаборниками призвана улучшить охлаждения двигателя и тормозов. Дополнительные отверстия появились в бампере и передних крыльях. Кабриолет получил аэродинамический обвес и 20-дюймовые легкосплавные диски с покрышками размером 245/35 ZR20 спереди и 305/30 ZR20 сзади. "Корма" дополнена заостренным спойлером, а между большими круглыми фарами установлена решетка, позволяющая отводить тепло из моторного отсека. В заднем бампере изменены аэродинамические элементы и появились широкие наконечники выхлопных труб.

Жесткая крыша складывается с помощью электропривода за 14 с. В конструкции более широко использовано углеволокно, что позволило снизить массу кабриолета сразу на 90 кг – до 1340 кг.

В отделке салона 458 Speciale Aperta использованы легкие карбон (необычного голубого цвета) и алькантара. Обод трехспицевого рулевого колеса выполнен плоским снизу. На него вынесены переключатели управления светом фар, указателями поворотов, настройками шасси и клавишами запуска двигателя. На приборной панели центральное место занимает большой желтый тахометр с индикатором выбранной передачи внутри. Другие показания выведены на два цветных экрана. Правый дисплей служит для меню мультимедийной системы, а на левый выведены данные остальных приборов – от скорости автомобиля до температуры тормозных дисков и времени пройденного круга на гоночном треке. Кнопки выбора режимов трансмиссии размещены на специальной узкой консоли. Кроме того, установлены спортивные сиденья с улучшенной боковой поддержкой. Ради снижения массы отказались от перчаточного ящика.

Бензиновый 4,5-литровый V8 получил новые поршни и клапаны, впускной коллектор и выхлопную систему. Это позволило увеличить мощность до 605 л. с. при 9000 об/мин. То есть с литра рабочего

объема снимаются 135 л. с. – отличный показатель для атмосферного двигателя. Максимальный крутящий момент составил 540 Н·м при 6000 об/мин. С 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями разгон до 100 км/ч занимает 3 с, а до 200 км/ч – 9,5 с. При резком старте помогает система Launch control, препятствующая пробуксовке. Максимальная скорость составляет 325 км/ч. При этом 458 Speciale Aperta расходует 11,8 л/100 км в смешанном цикле.

У кабриолета доработаны подвеска и рулевое управление. Передачи переключаются на 20% быстрее, чем в стандартной модели. Также установлены адаптивные амортизаторы и электронный задний дифференциал повышенного трения. Технология Side Slip angle Control system позволяет добиться контролируемого заноса задней оси и регулировать его угол. А карбоново-керамические тормозные диски позволяют останавливаться со скорости 100 км/ч на отрезке в 31 м.

Ferrari 458 Speciale Aperta не будет массовым, ведь его выпустят ограниченной серией из 499 автомобилей. Стоимость кабриолета составит около 250 тыс. евро.











Технические характеристики Ferrari 458 Speciale Aperta	
Тип кузова	кабриолет
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1340
Длина/ширина/высота, мм	4571/1951/1203
Колесная база, мм	2650
Колея передняя/задняя, мм	1679/1632
Клиренс (дорожный просвет), мм	100
Объем багажника мин/макс, л	230
Диаметр разворота, м	11,0
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	4499
Тип	бензиновый
Расположение	в базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	605 при 9000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	540 при 6000
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/86
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
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, CST, F1-Trac
Количество подушек безопасности	4
Размер шин	245/35 ZR20 спереди 305/30 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,0
Максимальная скорость, км/ч	325
Расход топлива, л/100 км:	
– смешанный цикл	11,8
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	250 000
Первое техобслуживание, км	10 000
Периодичность техобслуживания, км	10 000

Ford S-Max:

смена поколений



Появившийся в 2006 году Ford S-Max – нетипичный мини-вэн. У него мощные двигатели, а шасси настроено больше на управляемость, чем на комфорт. Впрочем, такая оригинальная модель многим пришлась по душе, ведь удалось выпустить свыше 400 тыс. автомобилей. Поэтому ее развитие решили продолжить, и теперь в Париже дебютирует полностью новый S-Max второго поколения.

Мини-вэн использует платформу новейшего Ford Mondeo. Его колесная база осталась прежней (2850 мм). S-Max сохраняет стремительный дизайн и очень похож на предсерийный концепт-кар. У него большой угол наклона лобового стекла и аркообразная форма крыши. Вместе с тем, он обрел черты нового стиля One Ford. Подобно свежим Mondeo, Focus и Fiesta автомобиль получил узкую хромированную решетку радиатора. В переднем бампере размещен небольшой воздухозаборник. Раскосые фары со светодиодными ходовыми огнями растянуты на крылья. Капот и боковины выполнены рельефными, а колесные арки расширены. Предусмотрены и характерные вентиляционные отверстия в крыльях. В самой дорогой версии Titanium на порогах и оконных рамках предусмотрены хромированные накладки, также установлены 18-дюймовые легкосплавные диски. Панорамное заднее стекло сверху прикрыто спойлером. Крупные стреловидные фонари соединены широким серебристым молдингом. Широкие выхлопные трубы интегрированы в бампер.

В салоне улучшены материалы отделки. Пластик щедро разбавлен вставками "под алюминий", а нежно-синяя подсветка – светодиодная. На ободе трехспицевого рулевого колеса предусмотрены наплывы в районе хвата рук. Если в базовой версии приборы традиционные, то в Titanium данные выводятся на цветной 10-дюймовый дисплей. Центральная панель наклонена, а сверху на ней установлен 8-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы SYNC 2. Передние сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем. Как и прежде, S-Max предложен в вариантах на 5 либо 7 мест, а его задние кресла складываются с помощью электропривода.

Список опций пополнил электропривод пятой двери с сенсорным открытием – для его срабатывания достаточно провести ногой под бампером. Кроме того, для мини-вэна теперь доступны ограничитель скорости, парковочный автопилот, адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления, технологии распознавания дорожных знаков, соблюдения полосы движения и слежения за

"слепыми" зонами. Подушек безопасности у S-Max теперь 8.

Все доступные моторы оснащены турбонаддувом, непосредственным впрыском топлива и системой глушения при остановках. Это бензиновые "четверки" объемом 1,5 л (160 л. с.) и 2,0 л (240 л. с.), а также 2,0-литровые дизельные двигатели мощностью 120, 150 и 180 л. с. Помимо 6-ступенчатой механической коробки переключения передач будет предложена 6-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Автомобиль оснащен адаптивным электроусилителем руля, а за доплату впервые предложат и полный привод.

Ford S-Max второго поколения поступит в продажу летом 2015 года, а его начальная стоимость в Европе составит около 30 тыс. евро.









Технические характеристики Ford S-Max	
Тип кузова	мини-вэн
Количество дверей/мест, шт.	5/7
Колесная база, мм	2850
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1999
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	237 при 5500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	360 при 1900
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/62
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
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, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	8
Размер шин	235/45 R18
Эксплуатационные показатели	
Стоимость автомобиля в Европе, евро	30 000 – 45 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Jaguar XE:

младший член "семейства"

С 2001 года в модельном ряду Jaguar были седан и универсал D-класса X-Type. Но в 2009 году их производство прекратили, и наследник поначалу не планировался. Однако с переходом Jaguar под крыло индийского концерна Tata планы изменились. Разработка модели заняла несколько лет и теперь в Лондоне официально представили Jaguar XE.





XE построен на полностью новой заднеприводной платформе. Он достигает 4686 мм в длину, 1850 мм в ширину и 1416 мм в высоту при колесной базе в 2835 мм. В конструкции широко использованы алюминиевые сплавы – из них выполнены и элементы силового каркаса, и кузовные детали. Поэтому базовая версия весит 1475 кг. Хорошо проработана и аэродинамика: коэффициент лобового сопротивления – всего 0,26.

Внешне седан очень напоминает своего старшего брата Jaguar XF. Широкая хромированная "пасть" решетки радиатора сочетается с узкими, будто прищуренными, фарами. У XE длинный капот, аркообразная форма крыши и высокая оконная линия, а салон сдвинут назад. В передних крыльях боковинах заметны фирменные вентиляционные отверстия. У лобового стекла – большой угол наклона. В крышку багажника интегрирован заостренный спойлер. Ширину автомобиля сзади подчеркивают продолговатые фонари. Версию XE S можно отличить по увеличенным воздухозаборникам в бампере, аэродинамическому обвесу, двум выхлопным

трубам и 20-дюймовым легкосплавным дискам.

В отделке салона сочетаются кожа, алюминия и лакированные поверхности, на выбор доступны вставки из алюминия или дерева. Трехспицевое рулевое колесо небольшое, а на его ободе в районе хвата рук предусмотрены наплывы. В версиях с автоматической трансмиссией установлен не рычаг, а оригинальный круглый селектор. Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы, а между ними – цветной экран бортового компьютера. Показания могут выводиться и на лобовое стекло. На наклоненной центральной панели установлен 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы InControl. Передние сиденья расположены низко и разделены высоким трансмиссионным тоннелем.

Список дополнительного оборудования включает беспроводной Интернет, адаптивный круиз-контроль с функцией движения в пробках, системы автоматического замедления, слежения за "слепыми" зонами и соблюдения положений движения.

Поначалу на выбор предложат три двигателя. Бензиновая турбированная "четверка" развивает 240 л. с., а флагманский 3,0-литровый компрессорный V6 выдает 340 л. с. В последнем случае разгон до 100 км/ч занимает 4,9 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Также предусмотрен экономный 2,0-литровый турбодизель мощностью 161 л. с., расходующий в среднем всего 3,7 л/100 км.

Для XE предложены 6-ступенчатая механическая и 8-ступенчатая автоматическая трансмиссии, позже появится и полноприводная версия. Автомобиль можно оснастить адаптивными амортизаторами и системой настройки шасси со спортивным и комфортным режимами. Он получил электроусилитель руля, двухрычажную переднюю и многорычажную заднюю подвеску.

Jaguar XE поступит в продажу сразу после Парижского автосалона, а его начальная цена составит примерно от 35 тыс. евро. То есть он станет самой доступной моделью британской марки.







Технические характеристики Jaguar XE	
Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Снаряженная масса, кг	1475
Длина/ширина/высота, мм	4686/1850/1416
Колесная база, мм	2835
Двигатель	
Рабочий объем, см3	2995
Тип	бензиновый, с механическим компрессором
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	340 при 6500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	450 при 3500
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	8-ст. автоматическая
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, DSC, HDC
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	255/35 R20 спереди, 295/30 R20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,9
Максимальная скорость, км/ч	250
Расход топлива, л/100 км	
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	35 000 – 60 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Kia Sorento:

третье пришествие







С 2002 года в линейке Kia присутствует вседорожник Sorento. Первое его поколение было классической рамной моделью с жестко подключаемым передним мостом. Но в 2009 году приоритеты изменились: Sorento обрел несущий кузов и подключаемый полный привод с муфтой. Этим же принципам верен и полностью новый Kia Sorento третьего поколения.

В основе вседорожника лежит доработанная платформа предшественника. Он немного подрос: длина увеличена на 95 мм (до 4780 мм), а колесная база – на 80 мм (до 2780 мм). Автомобиль стал немного шире (1890 мм) и ниже (1685 мм). Жесткость кузова выросла на 14% за счет использования высокопрочных сортов стали.

Дизайн Sorento стал более солидным и сдержанным. Углов во внешнем виде теперь меньше – на смену им пришли более плавные формы. Впрочем, силуэт остается узнаваемым. Фирменная широкая решетка радиатора стала задекорирована хромом и увеличилась в размерах. По бокам от нее – раскосые фары со светодиодными лампами дневного света. В бампере заметен широкий воздухоза-

борник. Капот и боковины сделаны рельефными, а колесные арки раздуты. Оконная линия теперь несколько выше, чем ранее. В более дорогих версиях накладки на порогах, оконные рамки, дверные ручки и рейлинги на крыше – серебристые. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а крупные фонари визуально расширяют автомобиль.

В салоне улучшены материалы отделки, в более дорогих версиях, например, присутствуют вставки "под дерево". Передняя панель выполнена обволакивающей, а трехспицевое рулевое колесо уменьшено в размерах. Приборы дополнены оптической подсветкой, а центральное место занимает огромный спидометр с экраном бортового компьютера внутри. Центральная панель немного наклонена, а на ней расположен 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы UVO. Как и ранее, Sorento предложен в вариантах на 5 или 7 мест. Салон стал просторнее, а объем багажника в пятиместной версии вырос до 605 л. Появилось и дополнительное отделение под полом.

Список опций пополнили камеры кругового обзора, электропривод пятой двери

с сенсорным открытием, вентиляция передних кресел и адаптивный круиз-контроль. Кроме того, доступны технологии автоматического замедления, слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения.

Палитра двигателей Sorento осталась прежней. Бензиновая 2,4-литровая "четверка" предложена в версиях мощностью 172 и 192 л. с., также можно выбрать флагманский 3,3-литровый 270-сильный V6. Турбодизель объемом 2,0 л развивает 186 л. с., а 2,2-литровый – 202 л. с.

Автомобиль доступен с 6-ступенчатой механической или автоматической трансмиссией, передним либо подключаемым полным приводом. У него новый электроусилитель руля, доработанная задняя подвеска и улучшенная шумоизоляция салона.

Kia Sorento третьего поколения представили в Южной Корее, но его можно будет увидеть и на Парижском автосалоне. Вседорожник поступит в продажу с осени, а его начальная стоимость в Европе составит около 37 тыс. евро.





Технические характеристики Kia Sorento	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/7
Длина/ширина/высота, мм	4780/1890/1685
Колесная база, мм	2780
Объем багажника мин./макс., л	605
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	2199
Тип	дизельный, 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	202 при 3800
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	441 при 1800-2500
Топливо/емкость бака, л	Дт/70
Трансмиссия	
Тип привода	передний или подключаемый полный
Коробка передач	6-ст. механическая, 6-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, ESC,
Размер шин	235/65 R18
Эксплуатационные показатели	
Стоимость автомобиля в Европе, евро	38 000 – 47 000
Расход топлива, л/100 км	
- смешанный цикл	7,5
Первое техобслуживание	20 000
Периодичность техобслуживания	20 000



Land Rover Discovery Sport:

преемник Freelander

С 1997 года в линейке Land Rover присутствует небольшой вседорожник Freelander. За это время увидели мир два его поколения. Теперь у британской марки есть новая компактная модель – Range Rover Evoque. Поэтому Freelander решили несколько увеличить в размерах и заодно переименовать в Land Rover Discovery Sport.

В основе Discovery Sport лежит платформа предшественника, но длина выросла на 90 мм – до 4599 мм, а колесная база – на 80 мм – до 2741 мм. Чтобы снизить массу, капот, крышу, двери и передние крылья изготовили из алюминиевых сплавов. Поэтому внедорожник весит примерно столько же, сколько и Freelander – 1817 кг.

Внешний вид выдержан в духе старших братьев Range Rover и Range Rover Sport. В дизайне стало больше плавных линий и меньше углов. Фирменная хромированная решетка радиатора сочетается с узкими фарами, растянутыми на крылья. Передний бампер выглядит весьма массивно, а снизу предусмотрена пластина защиты днища. Колесные арки и пороги кузова прикрыты пластиковыми накладками. Колесные арки слегка раздуты, а боковины украшены штампованными линиями. У стоек крыши увеличен угол наклона, появился и большой спойлер. Крупные светодиодные фонари соединены хромированным молдингом.

В салоне сохранены строгие грани и прямые линии. Уже в базовой версии в отделке присутствует кожа, довольно много и вставок "под алюминий". Подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Трехспицевое рулевое колесо – мульти-

функциональное. Циферблаты спидометра и тахометра помещены в отдельные колодцы, а между ними находится цветной экран бортового компьютера. Центральная панель наклонена, а сверху на ней установлен 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Селектор трансмиссии выполнен в виде диска и выдвигается при включении зажигания.

Сиденья второго ряда оснащены горизонтальной регулировкой (могут сдвигаться назад на 160 мм), регулируется и угол наклона их спинок. Салон стал просторнее, что позволило установить и третий ряд кресел. Объем багажника в пятиместной конфигурации вырос до 829 л.

Стандартное оснащение Discovery Sport включает двухзонный климат-контроль, аудиосистему с 10 динамиками, панорамную крышу, связь Bluetooth, датчики света и дождя, 8 подушек безопасности. Среди опций есть парковочный автопилот, камеры кругового обзора, беспроводной Интернет, адаптивный круиз-контроль, системы автоматического замедления, соблюдения полосы движения, слежения за "слепыми" зонами и распознавания дорожных знаков.

Двигатели внедорожника хорошо знакомы по Freelander и Evoque. Бензиновая 2,0-литровая "четверка" с турбонаддувом

развивает 240 л. с. Турбодизель объемом 2,2 л предложен в версиях мощностью 150 и 190 л. с. Во всех модификациях предусмотрена 9-ступенчатая автоматическая коробка переключения передач.

Автомобиль доступен с передним или подключаемым полным приводом, причем в последнем случае можно дополнительно заказать блокировку заднего дифференциала. У Discovery Sport не маленький дорожный просвет (212 мм) и он способен преодолевать броды глубиной до 60 см. Также установлены система помощи на крутом спуске Hill Descent Control и технология Terrain Response с режимами для езды по песку, камням и снегу. Land Rover получил новые электроусилитель руля, многорычажную заднюю подвеску и адаптивные амортизаторы.

Land Rover Discovery Sport начнут продавать с февраля, а базовая версия будет стоить 31 900 евро.









Технические характеристики Land Rover Discovery Sport	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/7
Снаряженная/полная масса, кг	1817
Длина/ширина/высота, мм	4599/2069/1724
Колесная база, мм	2741
Колея передняя/задняя, мм	1621/1630
Клиренс (дорожный просвет), мм	212
Объем багажника, л	829
Диаметр разворота, м	11,6
Двигатель	
Рабочий объем, см3	2179
Тип	дизельный, 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	190 при 3500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	420 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Дт/65
Трансмиссия	
Тип привода	подключаемый полный
Коробка передач	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, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC, HDC
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	235/60 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,9
Максимальная скорость, км/ч	188
Расход топлива, л/100 км	
– смешанный цикл	6,3
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	31 900 – 43 350
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Mazda MX-5:



подарок к юбилею

Mazda MX-5 в этом году празднует свое 25-летие. Появившись в 1989 году, этот автомобиль возродил интерес к компактным доступным кабриолетам. Удалось выпустить свыше 940 тыс. MX-5 трех поколений. Теперь, к юбилею модели, представлена четвертая генерация модели, причем презентацию одновременно провели в Японии, США и Испании.



В основе МХ-5 лежит полностью новая заднеприводная платформа. Автомобиль стал компактнее: он короче на 105 мм (до 3915 мм), а вот колесная база уменьшена только на 15 мм – до 2315 мм. При этом кабриолет на 10 мм шире (1730 мм) и на 20 мм ниже (1235 мм). Капот, крышка багажника и передние крылья выполнены из алюминиевых сплавов, что позволило уменьшить массу кабриолета на 100 кг – примерно до 1050 кг. Кроме того, двигатель немного сдвинут назад – за переднюю ось.

Измененная компоновка сделала капот кабриолета длиннее, а салон заставила сдвинуть назад. Внешний вид во многом перекликается с дизайном Mazda 3 и Mazda 6. Можно заметить знакомую широкую "пасть" радиаторной решетки и узкие фары, напоминающие лепестки цветов. Плавные линии кузова делают стиль элегантным. Колесные арки немного раздуты, а свесы кузова укорочены. Базовая комплектация включает 16-дюймовые легкосплавные диски. Зеркала заднего вида всегда окрашены в черный цвет. Пока предложена только версия с мягкой

складывающейся крышей, но позже представят и купе-кабриолет. В крышку багажника интегрирован спойлер. Расширенные "плечи" задних крыльев подчеркнуты оригинальными стреловидными фарами.

Материалы отделки салона лучше, чем у предшественника. Многие детали внутреннего убранства позаимствованы у Mazda 3. Можно заметить небольшое трехспицевое рулевое колесо и знакомую комбинацию приборов. Большой циферблат тахометра с цифровым спидометром внутри сочетается с двумя дисплеями, на которые выведены остальные данные. К широкой центральной панели сверху прикреплен 7-дюймовый монитор мультимедийной системы, а навигация в ее меню осуществляется с помощью круглого джойстика. Круглые вентиляционные дефлекторы напоминают сопла реактивного двигателя. Для водителя и пассажира предусмотрены ковшеобразные спортивные кресла с интегрированными подголовниками (в их спинках установлены дополнительные динамики аудиосистемы). Они

разделены высоким трансмиссионным тоннелем, а посадка в Mazda низкая. За спинками сидений установлены дуги, спасающие при переворачивании. Между ними можно установить экран, защищающий от ветра.

Для МХ-5 предложат на выбор две бензиновых "четверки" с непосредственным впрыском топлива. Их характеристики пока держатся в секрете, но известно, что 1,5-литровый двигатель будет развивать около 130 л. с., а 2,0-литровый – примерно 170-180 л. с. Mazda стал экономичнее, уменьшен и уровень выбросов CO₂.

Кабриолет получил полностью новую 6-ступенчатую механическую коробку переключения передач, а 6-ступенчатый "автомат" доработан. Автомобиль сохраняет идеальное (50:50) распределение веса по осям, а также двухрычажную переднюю и многорычажную заднюю подвеску.

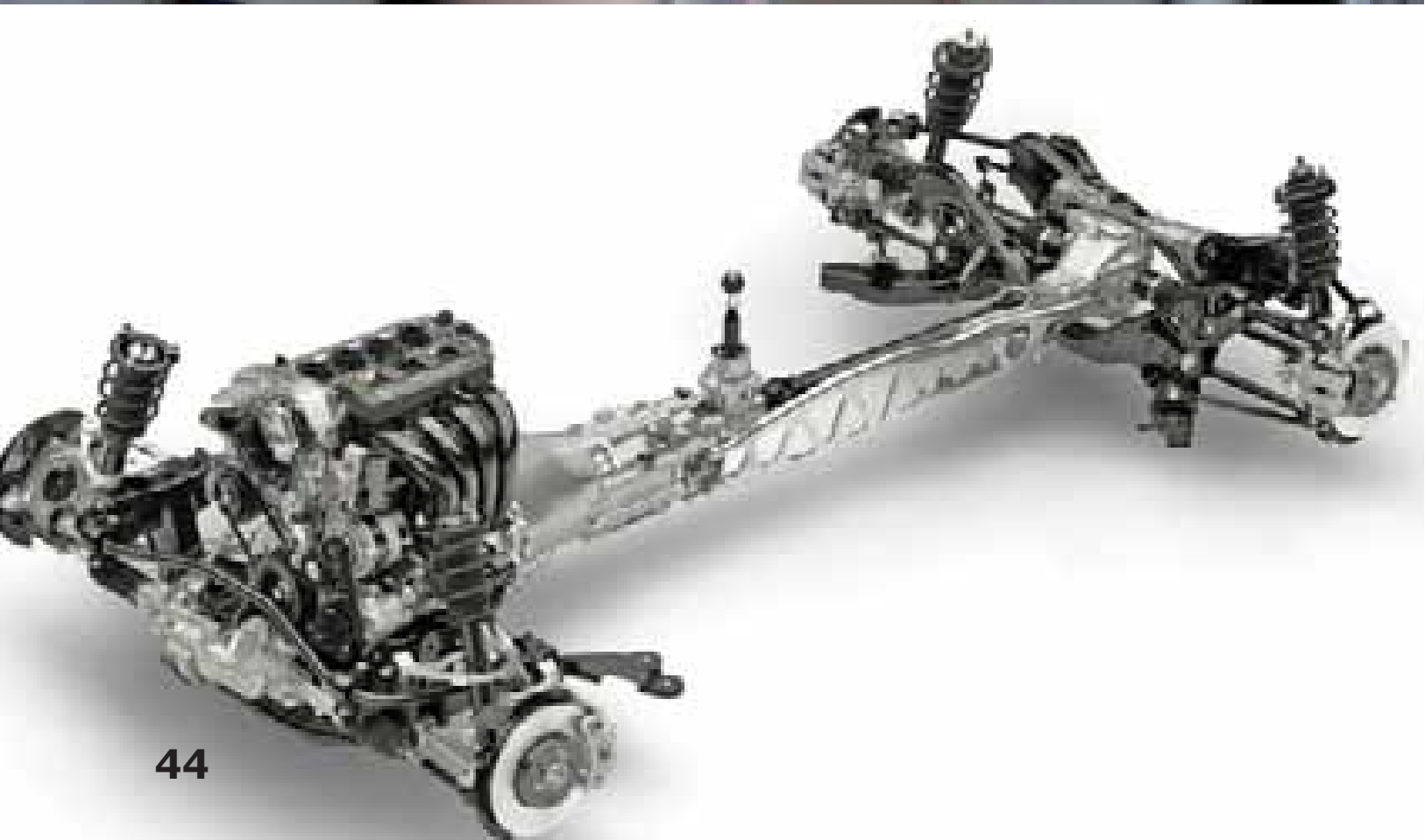
Mazda МХ-5 поступит в продажу с июля 2015 года. Начальная версия модели будет стоить около 25 тыс. евро.











Технические характеристики Mazda MX-5	
Тип кузова	кабриолет
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1050
Длина/ширина/высота, мм	3915/1730/1235
Колесная база, мм	2315
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1496
Тип	бензиновый
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	130 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	150 при 4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	6-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
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC
Количество подушек безопасности, шт.	4
Размер шин	195/50 R16
Эксплуатационные показатели	
Стоимость автомобиля в Европе, евро	25 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Mercedes-AMG

элегантный и быстрый



GT:

Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА

До недавнего времени спортивное подразделение AMG занималось лишь доработкой серийных Mercedes-Benz. Но в 2010 году увидела мир первая их собственная модель – SLS AMG. Опыт оказался успешным и разработку новых автомобилей решили продолжить. Теперь на смену SLS AMG приходит новый Mercedes-AMG GT.





Новичок использует элементы платформы предшественника, но стал несколько компактнее. Он достигает 4546 мм в длину, 1939 мм в ширину и всего 1288 мм в высоту при колесной базе в 2630 мм. Силовой каркас и кузовные детали выполнены из алюминиевых сплавов, в конструкции использован и магний, поэтому массу удалось снизить до 1540 кг.

Дизайн стал элегантнее, в нем преобладают изящные линии и скругленные поверхности. Mercedes-AMG GT привлекает классическим профилем с длинным капотом, сдвинутым назад пассажирским отсеком и большим углом наклона задних стоек крыши. Широкая решетка радиатора по центру украшена большой трехлучевой звездой, а передний бампер выполнен в виде буквы "V" и дополнен тремя воздухозаборниками. Каплевидные фары – полностью светодиодные. Боковины профилированы, а в крыльях видны дополнительные вентиляционные отверстия. Базовая версия получила 19-дюймовые легкосплавные диски, а в варианте GT S задние колеса – 20-дюймовые. В отличие от SLS AMG, двери открываются традиционно, а не вверх. На больших скоростях приподнимается задний спойлер. Ширину "плеч" купе подчеркивают продолговатые фонари, а в бампер интегрированы продолговатые выхлопные трубы.

В отделке салона сочетаются кожа, полированный алюминий и многочисленные

лакированные поверхности, а за доплату доступны и карбоновые вставки. Здесь господствует авиационная тема: передняя панель выполнена в виде крыла, а круглые вентиляционные дефлекторы напоминают сопла ракет. Обод трехспицевого рулевого колеса выполнен плоским снизу. Циферблаты спидометра и тахометра помещены в отдельные колодцы, а между ними – цветной экран бортового компьютера.

Водителя и переднего пассажира разделяет наклоненная центральная консоль. Сверху к ней прикреплен дисплей мультимедийной системы Comand: его диагональ может быть 7 или 8,4 дюйма. Оригинально выглядит селектор трансмиссии в виде джойстика. Спортивные ковшеобразные сиденья с интегрированными подголовниками оснащены электроприводом и подогревом. У купе приличный багажник – 350 л.

Базовое оснащение Mercedes-AMG GT включает раздельный климат-контроль, датчики освещения и дождя, технологию определения усталости водителя, адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления и 8 подушек безопасности (две из них защищают колени водителя и пассажира). Среди дополнительного оборудования – беспроводной Интернет, панорамная крыша, камера заднего вида, системы распознавания дорожных знаков, соблюдения полосы дви-

жения и слежения за "слепыми" зонами.

Под капотом автомобиля – новый 4,0-литровый бензиновый V8 с непосредственным впрыском топлива и двойным турбонаддувом. Двигатель собирает один мастер и ставит свой автограф на нем. В начальном варианте он развивает 462 л. с., а в модификации GT S – 510 л. с. Более мощный вариант обладает крутящим моментом в 650 Н·м. С 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями разгон до 100 км/ч у него занимает 3,8 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 310 км/ч. Средний расход топлива при этом составляет 9,4 л/100 км.

Для лучшего распределения веса коробку переключения передач разместили у задней оси. В базовой версии предусмотрен механический дифференциал повышенного трения, а в GT S он электронный. Кроме того, 510-сильный вариант получил улучшенные тормоза, технологию изменения настроек шасси AMG Dynamic Select и адаптивные амортизаторы. Среди дополнительного оборудования – активные опоры двигателя и карбоново-керамические тормозные диски диаметром 402 мм спереди и 360 мм сзади.

Продажи в Mercedes-AMG GT Европе начинаются с октября и купе будет ощутимо дешевле предшественника. Автомобиль стоит от 115 тыс. евро, а GT S обойдется в 130 тыс.









Технические характеристики Mercedes-AMG GT S	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1540
Длина/ширина/высота, мм	4546/1939/1288
Колесная база, мм	2630
Объем багажника мин/макс, л	350
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3982
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	510 при 6250
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	650 при 1750-4750
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
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, Brake Assist, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	8
Размер шин	265/35 R19 спереди, 295/30 R20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,8
Максимальная скорость, км/ч	310
Расход топлива, л/100 км:	
– смешанный цикл	9,4
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	130 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Skoda Fabia:

дубль третий

Skoda Fabia представили в 1999 году, и он стал второй после Octavia моделью, разработанной под патронатом концерна Volkswagen. За 15 лет было выпущено свыше 3,5 млн. этих автомобилей, и теперь эстафету принимает новый Fabia третьего поколения.





Первым дебютировал хэтчбэк. Он построен на серьезно модифицированной платформе предшественника. Длина уменьшена на 8 мм (до 3982 мм) при неизменной колесной базе в 2460 мм. При этом автомобиль сразу на 90 мм шире (1730 мм) и на 30 мм ниже (1470 мм), поэтому в анфас выглядит более приземисто. За счет использования легких типов стали, массу удалось снизить на 60 кг – до 980 кг в начальном исполнении.

Под стать старшим братьям Octavia и Rapid дизайн Fabia стал более угловатым. На смену плавным линиям пришли грани. Знакомая "зубастая" решетка радиатора обрамлена хромом, а с ней сочетаются прямоугольные фары со светодиодными ходовыми огнями. В переднем бампере увеличен воздухозаборник. Капот увенчан "клювом" с логотипом Skoda. На боковинах появились штампованные линии. На крыше установлен спойлер, а у задних стоек увеличен угол наклона. По краям кузова размещены квадратные фонари, а пятая дверь выполнена рельефной. Авто-

мобиль можно персонализировать с помощью двухцветной окраски. Интересно, что в лючке бензобака спрятан скребок для снега.

Материалы внутренней отделки стали качественнее, чем у модели предыдущего поколения. Также теперь в салоне больше серебристых вставок "под алюминий". Трехспицевое рулевое колесо Fabia знакомо по Octavia. Шкалы приборов, как и ранее, выполнены в классическом стиле. На центральной панели появился 6,5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Под водительским сиденьем появилась ниша со светоотражающим жилетом. Салон стал несколько просторнее, а объем багажника вырос до 330 л в обычном состоянии и 1150 л – со сложенными задними сиденьями.

Список опций дополнили система бесключевого доступа, беспроводной Интернет, панорамная крыша, ограничитель скорости, система определения усталости водителя. Кроме того, впервые предложены технология автоматического замед-

ления и система Multi-collision brake system, автоматически применяющая торможение после столкновения, чтобы нейтрализовать его кинетическую энергию.

Базовыми стали 1,0-литровые трехцилиндровые бензиновые двигатели мощностью 60 и 70 л. с. Выше в иерархии – 1,2-литровые турбированные "четверки", развивающие 90 и 110 л. с. Предложены и турбодизели, объемом 1,4 л и мощностью 75, 90 и 105 л. с. Менее мощный вариант расходует в среднем 3,1 л/100 км. На выбор доступны 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач или 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Fabia также получил новый электромеханический усилитель рулевого управления.

Skoda Fabia третьего поколения подготовили к автосалону в Париже. Вскоре после этого он поступит в продажу, а его начальная стоимость в Европе составит около 12 тыс. евро. Позже к хэтчбэку присоединится универсал.







Технические характеристики Skoda Fabia	
Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	980
Длина/ширина/высота, мм	3982/1730/1470
Колесная база, мм	2460
Объем багажника мин/макс, л	330/1150
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1422
Тип	бензиновый
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 3
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	75 при 3000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	210 при 1500-2000
Топливо/емкость бака, л	ДТ/45
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	6-ст. механическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	185/60 R15
Эксплуатационные показатели	
Расход топлива, л/100 км:	
– смешанный цикл	3,1
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	12 000 – 20 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Renault RenaultSport RS.01:

создан для гонок



Подразделение RenaultSport стало известно благодаря спортивным и гоночным версиям моделей Renault. Однако оно никогда полностью не создавало новые автомобили, а лишь дорабатывало уже существующие. Но теперь пришло время для первенца и увидел мир новый RenaultSport RS.01.

Купе не предназначено для дорог общего пользования, а создано для гоночных треков. Обтекаемый автомобиль внешне очень напоминает концепт-кар Renault DeZir. Его салон смещен вперед, а у задних стоек крыши – большой угол наклона. По центру широкой решетки радиатора установлен большой логотип французской марки. Узкие фары – светодиодные. Колесные арки расширены, а в боковинах заметны вентиляционные отверстия. Аэродинамический обвес и огромное антикрыло призваны увеличить прижимную силу. Вместо заднего стекла – оригинальные вентиляционные "жабры". Ширина "кормы" подчеркнута изогнутыми фонарями.

В основе автомобиля – карбоновый монокок, из углеволокна выполнены и ку-

зовные панели. В их разработке принимали участие представители фирмы Dallara, известной своими гоночными болидами. Поэтому при длине в 4710 мм, ширине 2000 мм и высоте 1166 мм RenaultSport RS.01 весит всего 1100 кг.

Детали салона пока неизвестны, но можно допустить, что убранство будет спартанским, а в отделке будет преобладать алькантара. Также известно о наличии у Renault трубчатого каркаса безопасности.

В базе установлен 3,8-литровый V6 с двумя турбинами, известный по Nissan GT-R. Его мощность превышает 500 л. с., а максимальный крутящий момент – более 600 Н•м. С 7-ступенчатой секвентальной трансмиссией RenaultSport RS.01 способен развить скорость свыше 300 км/ч.

Улучшить управляемость призваны механический дифференциал повышенного трения и регулируемые амортизаторы. А 18-дюймовые колесные диски "обуты" в гоночные слики. Предусмотрены и карбоново-керамические тормоза Brembo диаметром 380 мм.

Renault RenaultSport RS.01 поступит в продажу с 2015 года, а его стоимость превысит 300 тыс. евро. Специально для этой модели будет создана особая гоночная серия: в новом чемпионате будут соревноваться только RenaultSport RS.01.





RENAULT *SPORT*







Chevrolet Niva:

преображение

"Нива", пожалуй, самая известная в мире модель ВАЗа. Это один из немногих советских автомобилей, успешно продававшийся в европейских странах. С 2002 года в сотрудничестве с концерном General Motors выпускают Chevrolet Niva. Теперь же пришло время для его преемника, но пока увидел мир только предсерийный концепт-кар.





Chevrolet Niva второго поколения будет построен на полностью новой платформе и увеличится в длине на 260 мм – до 4316 мм. Преобразится и дизайн автомобиля – он станет современнее. Как и последние модели Chevrolet, Niva получил разделенную решетку радиатора и продолговатые фары. Колесные арки расширены, а боковины выполнены рельефными. У задних стоек крыши – обратный угол наклона. Пятая дверь, как и прежде, открывается в сторону, а по бокам от нее – С-образные фонари. Концепт-кар также получил

16-дюймовую всесезонную резину с глубоким протектором, защиту днища, лебедку, шноркель и багажник на крыше.

Салон автомобиля еще окончательно не готов, но известно, что в отделке появятся черные лакированные накладки. На центральной панели сверху установлены дополнительные приборы – компас, термометр и кренометр. Впервые для Niva предложат мультимедийную систему.

Всесезонник получит новый двигатель – 1,8-литровую бензиновую "четверку" мощностью 135 л. с. В паре с ней работа-

ет 5-ступенчатая механическая коробка переключения передач. Со временем должны появиться турбодизель и автоматическая трансмиссия. Будут предложены версии как с полным, так и с передним приводом. Также известно, что полностью новая передняя подвеска типа McPherson.

Производство Chevrolet Niva планируют наладить в 2016 году. Известно, что всесезонник станет примерно на 15% дороже нынешней модели, то есть будет стоить около 20 тыс. долларов.









Buick Envision:

НОВИЧОК В "СЕМЕЙСТВЕ" ВСЕДОРОЖНИКОВ



В Buick решили расширить линейку вседорожников. Ранее к полноразмерному Enclave присоединилась модель Encore. Теперь же нишу между ними заполняет новый Buick Envision. Назвали его так же, как и концепт-кар, показанный три года назад.

Вседорожник достигает 4667 мм в длину, 1839 мм в ширину и 1696 мм в высоту при колесной базе в 2750 мм. Он отличается динамичным дизайном с приподнятой задней частью и клиновидной оконной линией. Фирменная широкая решетка радиатора декорирована хромом, а раскосые фары растянуты на крылья. На капоте заметны серебристые накладки, имитирующие вентиляционные отверстия. Боковины профилированы, а колесные арки расширены. Заднее стекло сверху прикрыто спойлером, а фонари соединены хромированным молдингом. За доплату предложены 19-дюймовые полированные диски.

В отделке салона самых дорогих версий Envision сочетаются кожа и дерево, а подсветка осуществляется с помощью светодиодов. На ободе рулевого колеса предусмотрены наплывы в районе хвата рук.

Показания приборов выведены на дисплей. Еще один экран установлен на центральной панели – он отвечает за меню мультимедийной системы IntelliLink. Рядом с ним – изящные аналоговые часы. Стандартное оснащение включает панорамную крышу, а среди опций есть электропривод, подогрев и вентиляция передних кресел, обогрев руля, парковочный автопилот, адаптивный круиз-контроль, технология автоматического замедления и соблюдения полосы движения.

Под капотом Envision – 2,0-литровая бензиновая "четверка" с турбонаддувом. Она развивает 256 л. с., а максимальный крутящий момент – 353 Н·м. С 6-ступенчатой автоматической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 8,4 с, а расход топлива в смешанном цикле составляет 8,8 л/100 км.

Автомобиль доступен с передним или

подключаемым полным приводом. Он получил адаптивные амортизаторы и систему активного подавления шумовых помех.

Buick Envision представили на автосалоне в Ченгду (Китай). И это неудивительно, ведь его выпуск наладят не только в США, но и в Поднебесной. В Европе же модель будет представлена как Opel Antara второго поколения. Начальная стоимость вседорожника составит около 30 тыс. долларов.











Toyota Camry:

модернизация



Toyota Camry известна с 1982 года, а сейчас в производстве находится ее десятое поколение. Его показали в 2011 году, и теперь пришло время для планового обновления модели. Весной освежили американскую версию, а теперь модернизация затронула и европейский вариант Camry.



Дизайнеры постарались сделать седан более схожим со своим американским собратом, а также моделями Auris и Avensis. Вот почему решетка радиатора стала узкой. Несколько уменьшены в размерах и передние фары, их дополнили лампами дневного света. А вот воздухозаборник в переднем бампере, наоборот, увеличен. В фонарях Camry появились светодиодные лампы, заменен и молдинг на крышке багажника.

В салоне улучшены материалы отделки. Прежде всего, бросается в гла-

за новое трехспицевое рулевое колесо. Иная и комбинация приборов. Внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру расположен экран бортового компьютера. Подсветка теперь синяя. Изменения заметны и на центральной панели: здесь установлены новые клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля. Также улучшена шумоизоляция пассажирского отсека. Список опций пополнили подогрев

задних сидений и система слежения за "слепыми" зонами.

У Camry новый базовый двигатель – 2,0-литровая бензиновая "четверка" мощностью 150 л. с. Моторы объемом 2,5 л (180 л. с.) и 3,5 л (277 л. с.) остались без изменений. Электроусилитель руля и подвеска перенастроены.

Обновленный Toyota Camry поступит в продажу с осени. Его стоимость останется на прежнем уровне – от 34 тыс. долларов.













Citroen Divine DS:

предшественник нового DS4



С 2009 года в модельном ряду Citroen присутствует премиум-линейка DS. Это название – дань легендарному Citroen DS 1955 года, получившему прозвище "богиня". Сейчас в производстве находятся хэтчбэки DS3, DS4, DS5, внедорожник DS 6WR. Дальнейшее развитие этого "семейства" показывает концепт-кар Divine DS. Кстати, в переводе с английского Divine означает "божественный".

Citroen Divine DS – компактный хетчбэк, достигающий 4,21 м в длину, но при этом достаточно широкий (1,98 м) и очень низкий (1,35 м). В его дизайне сочетаются элегантность и агрессия. Широкая "пасть" решетки радиатора инкрустирована кристаллами Сваровски. Узкие фары – светодиодные, а подчеркивает их хромированный молдинг, напоминающий распростертые крылья. Капот и боковины выполнены рельефными, а колесные арки расширены. В них видны 20-дюймовые легкосплавные диски. Дверные ручки отсутствуют, а оконная линия подчеркнута серебристой накладкой. Прозрачная крыша и заднее окно выполнены в виде чешуи рептилий. Ширину задней части подчер-

кивают продолговатые фонари.

В отделке салона использованы кожа и карбон, здесь также присутствуют кристаллы Сваровски. Интересно, что передняя панель легко снимается и при желании ее можно заменить деталью другого цвета или фактуры. Прямоугольный руль выполнен в стиле болидов "Формулы-1". Показания приборов проецируются на небольшой прозрачный экран, который служит еще и монитором мультимедийной системы. Водителя и переднего пассажира разделяет наклоненная центральная консоль. Вместо зеркал заднего вида установлены камеры. Внутри установлены четыре отдельных кресла с интегрированными подголовниками.

Divine DS оснащен 1,6-литровым бензиновым турбомотором. Его мощность составляет 270 л. с. при 6000 об/мин, а максимальный крутящий момент – 330 Н•м при 1900 об/мин. Двигатель соответствует экологическим нормам Евро-6.

Citroen Divine DS официально представят на Парижском автосалоне. Черты модели можно будет увидеть в будущем серийном DS4 второго поколения.







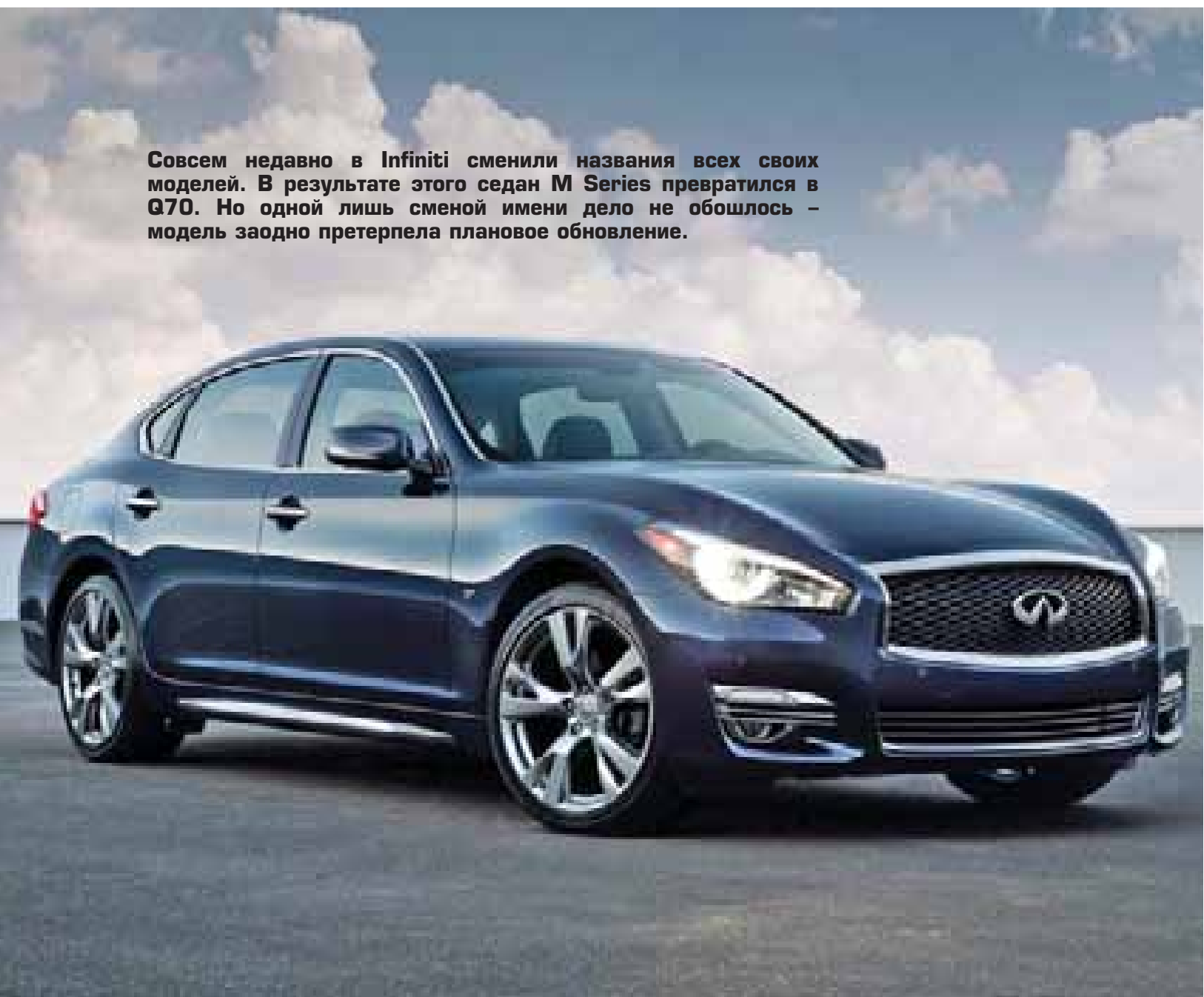




Infiniti Q70:

обновление с удлинением

Совсем недавно в Infiniti сменили названия всех своих моделей. В результате этого седан M Series превратился в Q70. Но одной лишь сменой имени дело не обошлось – модель заодно претерпела плановое обновление.





Внешние изменения не слишком радикальны и призваны сделать Q70 похожим на младшего брата Q50. Особенно сходство заметно при взгляде на автомобиль в анфас, ведь у него новая прямоугольная решетка радиатора и раскосые светодиодные фары. Увеличен и воздухозаборник в бампере. Сзади бросаются в глаза свежие продолговатые фонари, соединенные хромированным молдингом. Новая и крышка багажника. Наряду со стандартной моделью теперь доступен и удлиненный Infiniti Q70 L с увеличенной на 150 мм колесной

базой. Кроме того, можно заказать спортивный пакет, включающий 20-дюймовые колесные диски и аэродинамический обвес.

В салоне улучшена шумоизоляция (в базовой комплектации установлена система активного подавления шумовых помех) и предложены новые варианты отделки. Кроме того, улучшено меню мультимедийной системы и доработан ее 8-дюймовый дисплей. Список опций дополнили камеры кругового обзора и усовершенствованная система автоматического замедления.

Бензиновые двигатели объемом 3,7 л (330 л. с.) и 5,0 л (420 л. с.) остались без изменений, как и гибридная силовая установка мощностью 360 л. с. Новичком в линейке стал 2,1-литровый турбодизель мощностью 170 л. с. Все версии оснащены 7-ступенчатой автоматической трансмиссией. Q70 предложен с задним либо полным приводом.

Освеженный Infiniti Q70 поступает в продажу с конца сентября. В США седан будет стоить от 51 300 долларов.









Mercedes-Benz B-Class:

ОСВЕЖЕНИЕ



Mercedes-Benz B-Class известен с 2005 года, а сейчас в производстве находится его второе поколение. Поскольку нынешний мини-вэн находится в производстве уже три года, то теперь пришло время для его планового обновления.

Конечно, дизайн автомобиля остается актуальным, поэтому внешние изменения минимальны. В частности, можно заметить увеличенные воздухозаборники в переднем бампере и несколько иную решетку радиатора. Освеженные каплевидные фары дополнены ходовыми огнями, а за доплату оптика теперь может стать полностью светодиодной. Сзади немного обновлены фонари. Кроме того, предложен пакет AMG line, включающий аэродинамический обвес и 18-дюймовые легкосплавные диски.

В салоне доработки также не слишком радикальны. Несколько изменен дизайн комбинации приборов. К тому же, те-

перь можно выбрать один из 12 цветов подсветки. К центральной панели прикреплен новый 8-дюймовый дисплей мультимедийной системы, а ее меню доработано. Список опций пополнила система бесключевого доступа, также можно выбрать усовершенствованные технологии определения усталости водителя и автоматического экстренного торможения.

Большинство доступных двигателей остались прежними. Это бензиновые "четверки" объемом 1,6 л (122 и 156 л. с.) и 2,0 л (184 и 211 л. с.). Предложены и турбодизели объемом 1,5 л (90 и 109 л. с.) и 2,1 л (136 и 177 л. с.). Есть в линейке и

версия со 180-сильным электромотором. Новшеством стало внедрение опционного полного привода.

Обновленный Mercedes-Benz B-Class покажут на автошоу в Париже. В продажу он поступит с ноября, а базовая версия в Европе будет стоить 27 тыс. евро.











Citroen C4 Cactus Airflow 2L:

цель — экономичность

Показанный на Женевском автосалоне Citroen C4 Cactus получился весьма оригинальным. Теперь же его решили сделать еще интереснее: французские инженеры решили сделать автомобиль экономичнее. Результатом их работы стал концепт-кар C4 Cactus Airflow 2L.





Внешние изменения носят сугубо функциональный характер и призваны улучшить аэродинамику. Citroen сохраняет характерный двухобъемный профиль, необычную переднюю оптику и оригинальные накладки из резины на боковинах. Вместе с тем, C4 Cactus Airflow 2L получил аэродинамический обвес и активные заслонки воздухозаборников (они открываются только, когда двигатель нуждается в усиленном охлаждении). Спойлер на крыше увеличен в размерах, а

в задних стойках появились специальные кили. Коэффициент лобового сопротивления снижен на 20%. Кроме того, установлены особые 19-дюймовые колесные диски с отверстиями для охлаждения тормозов и покрышки размером 155/70 R19 с низким коэффициентом сопротивления качению.

Автомобиль и так очень легкий – весит менее тонны. Теперь же его вес уменьшили еще на 100 кг – до 865 кг. В конструкции более широко использованы алюминиевые сплавы, а также карбон и другие ком-

позитные материалы. Панорамная крыша выполнена из тоненького поликарбоната.

У C4 Cactus Airflow 2L – оригинальная силовая установка. Она состоит из 1,2-литрового трехцилиндрового бензинового мотора мощностью 82 л. с. и необычного двигателя, работающего на сжатом воздухе. Обозначение 2L в названии указывает на средний расход топлива в 2,0 л/100 км.

Citroen C4 Cactus Airflow 2L представят на Парижском автосалоне.





Volkswagen Go



olf Alltrack:

во вседорожном стиле

Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА





В линейке Volkswagen Golf часто появлялись модели повышенной проходимости. Так, в конце 80-х выпускали Golf Country, а в 2006-2013 годах – CrossGolf. Теперь эстафету принимает новый Volkswagen Golf Alltrack.

В основе Golf Alltrack лежит универсал Golf Variant. От стандартной модели его можно отличить, прежде всего, по пластиковому обвесу: бамперы, пороги и колесные арки прикрыты черными накладками. Предусмотрена и защита днища, а дорожный просвет увеличен на 20 мм – до 162 мм. Также у автомобиля новая сотовая решетка радиатора и увеличенный воздухозаборник в бампере. Стандартными явля-

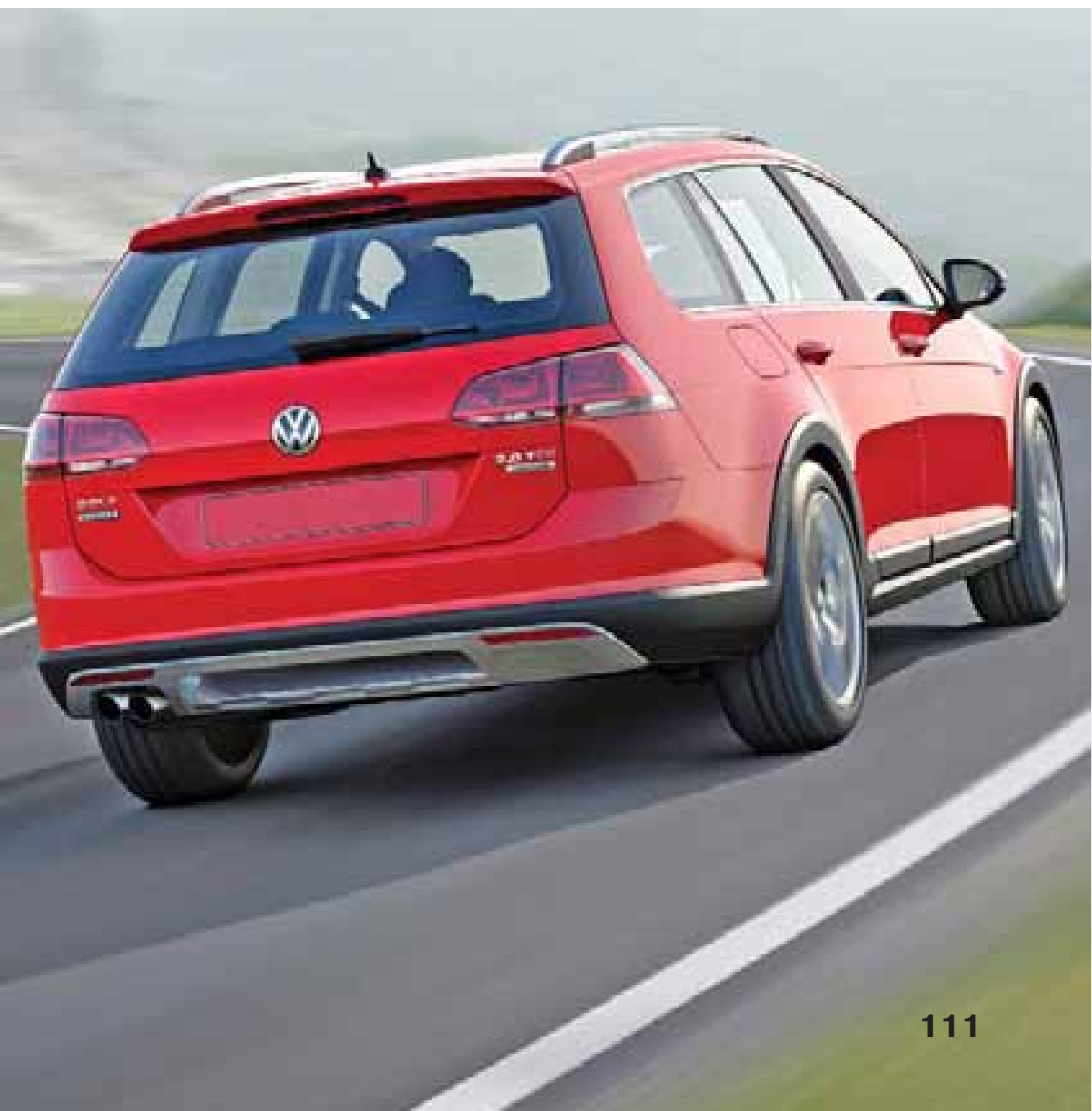
ются рейлинги для багажника на крыше и 17-дюймовые легкосплавные диски.

В салоне несколько изменена отделка, а базовое оснащение включает кожаную отделку рулевого колеса. На педалях появились металлические накладки. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Предусмотрен и 6,5-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Комплектацию также дополнили климат-контроль, круиз-контроль и система определения усталости водителя.

Единственный доступный бензиновый двигатель – 1,8-литровый 180-сильный. Также в линейке есть турбодизели объемом

1,6 л (110 л. с.) и 2,0 л (150 и 184 л. с.). На выбор предложены 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач или трансмиссия с двумя сцеплениями. Универсал получил постоянный полный привод, а также электронные передний и задний дифференциалы повышенного трения. К тому же, у системы стабилизации появился вседорожный режим.

Volkswagen Golf Alltrack представят на Парижском автосалоне. В продажу он поступит с весны 2015 года, а его цена составит от 25 тыс. евро.









Renault Eolab: лишний вес – головой!

В последние годы марка Renault начала уделять больше внимания электрическим и гибридным силовым установкам. Появились серийные электромобили Twizy, Zoe и Fluence Z.E. Продолжается разработка и новых моделей, что подтверждает концепт-кар Renault Eolab.

В Renault утверждают, что в конструкции Eolab – около 100 технических инноваций. Так, его кузов изготовлен из особых алюминиевых и магниевых сплавов, в конструкции применен карбон, а стекла сверхтонкие – 3 мм. Даже тормозные диски выполнены из алюминиевых сплавов. Это позволило снизить массу автомобиля сразу на 400 кг – до 955 кг. Тщательно проработана аэродинамика, поэтому коэффициент лобового сопротивления – всего 0,235. В частности, в переднем бампере предусмотрен выдвижной спойлер, улучшающий прохождение воздуха под днищем на скоростях свыше 70 км/ч. В задних крыльях могут выдвигаться закрылки, а в колесных дисках открываются отверстия для вентиляции тормозов. Шины концепт-кара очень узкие – размером 145/40 R17.

Хетчбэк выглядит стремительно благодаря клиновидной оконной линии и ниспадающей форме крыши. Интересно, что с правой стороны у него две распашные двери, а с левой – одна. Сотовая решетка радиатора по центру украшена большим логотипом Renault. А в бампере размещен широкий воздухозаборник. Узкие фары –

светодиодные. В боковинах заметны вентиляционные "жабры", а крылья расширены. Крыша – полностью прозрачная. Узкое панорамное заднее стекло сверху прикрыто спойлером, а фонари растянуты на всю ширину кузова.

Салон Eolab декорирован тканью и специальной легкой резиной. Показания приборов выведены на дисплей, который крепится к рулевой колонке и регулируется вместе с ней по высоте. Клавиши на центральной панели заменены 11-дюймовым планшетом, который может крепиться как вертикально, так и горизонтально. Интересно, что он может показывать данные о разгоне, уровне заряда батарей, аэродинамике и сопротивлению шин качению. В салоне установлены четыре отдельных кресла. В целях снижения массы их спинки сделаны тонкими. Оснащение включает камеру заднего вида и климат-контроль.

Гибридная силовая установка состоит из 1,0-литрового бензинового двигателя мощностью 75 л. с. и 68-сильного электромотора. Суммарный крутящий момент составляет 295 Н•м. Предусмотрены два режима работы. В weekday (переводится

как "будни") главную роль играет электрический двигатель. Скорость ограничена на отметке 120 км/ч, а заряда батарей хватает, чтобы проехать 60 км. В режиме weekend ("выходной") оба мотора работают вместе и средний расход топлива в этом случае – всего 1 л/100 км.

Для Eolab разработали особую 3-ступенчатую трансмиссию без сцепления, ведь его роль выполняет все тот же электромотор. Интересно, что первые две передачи предназначены для обоих двигателей, а третья – только для бензинового. Также автомобиль получил активную пневмоподвеску с изменяемым дорожным просветом: на скорости 70 км/ч он уменьшается на 25 мм.

Renault Eolab останется концепт-каром, но многие его решения мы сможем увидеть на будущей серийной модели, которую представят до 2020 года.













Audi TT:

Первый Audi TT представили в 1998 году, и автомобиль обрел неплохую популярность. Он стал, пожалуй, одной из самых ярких моделей, созданных на платформе Volkswagen Golf. Развитие TT продолжили, и теперь начинается производство третьего его поколения.

**продолжение
династии**

Основные каноны дизайна модели остались неизменными с момента появления Audi TT. Купе сохраняет характерный силуэт с короткими свесами кузова, высокой оконной линией и характерным изгибом крыши. Впрочем, изменения в стиле – на лицо. Во внешнем виде модели первого поколения господствовали элегантные плавные линии, у купе второй генерации их постепенно стали вытеснять грани. Теперь же углов и прямых линий стало еще больше. Трапецевидная решетка радиатора увеличена в размерах, а узкие фары напоминают лезвия ножей. Оптика, кстати, биксеноновая уже в базовой версии, а в варианте TTS – полностью светодиодная. Доступны и адаптивные лампы с активной матрицей: они работают в тандеме с навигационной системой и изменяют характеристики в зависимости от дорожных условий. Колесные арки традиционно немного расширены, сохранен и фирменный серебристый лючок бензобака. Задний спойлер приподнимается на скорости 120 км/ч. По краям кузова размещены

прямоугольные фонари, а из бампера выглядывают две выхлопные трубы.

Заряженный Audi TTS легко отличить по аэродинамическому обвесу, заниженному на 10 мм дорожному просвету и 19-дюймовым легкосплавным дискам вместо стандартных 17-дюймовых.

Купе использует платформу Volkswagen Golf VII. Его длина осталась на прежнем уровне (4177 мм), а вот колесная база прибавила 37 мм – до 2505 мм. Ширину уменьшили на 10 мм (до 1832 мм), а высота осталась неизменной – 1353 мм. Крыша и двери изготовлены из алюминиевых сплавов, что позволило сделать TT на 50 кг легче предшественника – 1230 кг в базовой модификации.

В салоне преобладает лаконичный стиль. В базовом варианте в отделке сочетаются кожа и алькантара, довольно много и алюминиевых вставок. На порогах и педалях заметны металлические накладки. Передняя панель напоминает крыло самолета. Обод трехспицевого рулевого колеса выполнен

плоским снизу, а в районе хвата рук на нем предусмотрены наплывы.

Особого упоминания заслуживает комбинация приборов. Показания выведены на 12,3-дюймовый цветной дисплей. В режиме Classic View на него проецируются спидометр, тахометр и данные бортового компьютера, а в Infotainment View между циферблатами появляется меню мультимедийной системы MMI. Таким образом удалось отказаться от отдельного экрана для MMI. Навигация в меню осуществляется с помощью клавиш на руле или по средствам опционной сенсорной панели, распознающей начертания букв пальцами.

Центральная панель немного повернута к водителю. Круглые вентиляционные дефлекторы напоминают авиационные турбины, а внутрь их помещены кнопки уп-



равления кондиционером и подогревом сидений. Переключатели крупные и удобные в пользовании.

Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету. Посадка в ТТ, как заведено, низкая. Сиденья первого ряда с интегрированными подголовниками комфортабельные и хорошо удерживают спину. В ТТС предусмотрены спортивные кресла с улучшенной боковой поддержкой. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель.

На втором ряду увеличено пространство для ног, но здесь все равно комфортабельно будет только детям. Места над головой остается весьма скромным. Зато объем багажника вырос до 305 л в обычном состоянии и 712 л – со сложенными задними сиденьями.

Базовая комплектация купе включает электростеклоподъемники, кондиционер, магнитолу с USB-портом, связь Bluetooth, подогрев передних кресел, 6 подушек безопасности и систему стабилизации. В ТТС предусмотрены климат-контроль, электропривод сидений, парктроник, датчики освещения и дождя. Список опций включает навигационную систему, беспроводной Интернет, круиз-контроль, парковочный автотопилот, системы слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения.

На выбор предложены три 2,0-литровых двигателя с турбонаддувом и непосред-

ственным впрыском топлива. Бензиновая "четверка" доступна в версиях мощностью 230 и 310 л. с. Последний вариант устанавливают на Audi ТТС. Мотор быстро реагирует на нажатие педали акселератора и легко набирает обороты. Он очень эластичный, ведь 380 Н·м крутящего момента доступны в широком диапазоне 1800-5700 об/мин. А при открытии перепускного клапана в выхлопной системе его звук становится громким и сочным. Разгон до 100 км/ч занимает 4,6 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. При этом расход топлива очень умеренный – 8,3 л/100 км в городском цикле и 5,9 л/100 км – в загородном.

Можно выбрать и турбодизель, развивающий 184 л. с. Интересно, что крутящий момент у него такой же, как у ТТС – 380 Н·м при 1750 об/мин. Поэтому тяги у него более, чем достаточно. С ним купе разгоняется до 100 км/ч за 7,2 с и достигает 241 км/ч. Пусть этот двигатель довольно шумный, но зато он экономичный – 4,9 л/100 км в городе и 3,7 л/100 км – на трассе.

Как и ранее, автомобиль можно выбрать с 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач или трансмиссией с двумя сцеплениями S tronic. "Механика" порадует точностью работы, а козырь S tronic – молниеносные переключения. Полный привод предложен за доплату, а вот в ТТС он предусмотрен по умолчанию.

Конечно, с обеими ведущими осями ТТ демонстрирует лучшее сцепление с дорогой, но и переднеприводные модификации неплохо себя проявляют. Побороть недостаточную поворачиваемость призван электронный дифференциал повышенного трения. Разве что дизельная версия заходит в поворот широко, ведь ее "нос" тяжелее. Рулевое управление с адаптивным электроусилителем точное и довольно информативное, а на больших скоростях наполняется тяжестью. У ТТС пружины подвески более жесткие, что ощутимо на дорогах низкого качества. Зато установлены адаптивные амортизаторы. Также его оснащение включает технологию настройки шасси Audi drive select со спортивным, комфортным и экономным режимами. Она позволяет изменять чувствительность педали акселератора, остроту руля, характеристики трансмиссии S tronic и полного привода. Тормоза обеспечивают хорошее замедление. Шумоизоляция салона неплохая, хотя на скорости 130 км/ч ветер все же дает о себе знать.

Audi ТТ поступает в продажу с осени. Стоимость начальной версии купе составит 35 тыс. евро, а ТТС – 49 тыс. евро. Вскоре линейку пополнят кабриолет и флагманский вариант ТТ-RS.











Технические характеристики Audi TT			
Тип кузова	купе		
Количество дверей/мест, шт.	3/2+2		
Снаряженная/полная масса, кг	1230/1630	1385	1340/1665
Длина/ширина/высота, мм	4177/1832/1353		
Колесная база, мм	2505		
Колея передняя/задняя, мм	1572/1552		
Клиренс (дорожный просвет), мм			
Объем багажника мин/макс, л	305/712		
Диаметр разворота, м	11,0		
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1984		1968
Тип	бензиновый, с турбонаддувом		дизельный, 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	230 при 4500	310 при 5800	184 при 3500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	370 при 1600-4300	380 при 1800-5700	380 при 1750-3250
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50		Дт/50
Трансмиссия			
Тип привода	передний	полный	передний
Коробка передач	6-ст. механическая		
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, 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.	6		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESP		
Размер шин	225/50 R17	245/35 ZR19	225/50 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,0	4,6	7,1
Максимальная скорость, км/ч	250	250	241
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	7,3	8,3	4,9
загородный цикл	5,0	5,9	3,7
смешанный цикл	5,9	6,8	4,2
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	35 000 – 49 000		
Первое техобслуживание, км	20 000		
Периодичность техобслуживания, км	20 000		

Lexus RC F:

ставка на мощьность



С момента своего появления 25 лет назад марка Lexus преимущественно делала ставку на комфорт и богатое оснащение. Впрочем, это совсем не означает, что японские специалисты не занимались спортивными моделями. Стоит вспомнить один лишь 550-сильный Lexus LF-A. До недавнего времени выпускали и заряженный седан IS-F. Теперь его сняли с производства, но на смену ему пришло купе Lexus RC F. Буква "F" в названии указывает на вулкан Фудзияма, ведь именно у его подножия расположен знаменитый автодром, где Toyota и Lexus тестируют свои новинки.





С момента своего появления, 25 лет назад, марка Lexus преимущественно делала ставку на комфорт и богатое оснащение. Впрочем, это совсем не означает, что японские специалисты не занимались спортивными моделями. Стоит вспомнить один лишь 550-сильный Lexus LF-A. До недавнего времени выпускали и заряженный седан IS-F. Теперь его сняли с производства, но на смену ему пришло купе Lexus RC F. Буква "F" в названии указывает на вулкан Фудзияма, ведь именно у его подножия расположен знаменитый автодром, где Toyota и Lexus тестируют свои новинки.

Новичок выглядит грозно и сразу привлекает всеобщее внимание. Многие черты дизайна позаимствованы у четырехдверного собрата Lexus IS и концепт-кара LF-CC. Очень сурово выглядит огромная веретенообразная решетка радиатора. Раскосые светодиодные фары сочетаются с отдельными стреловидными лампами дневного света. У RC F длинный капот, ниспадающая линия крыши и короткая приподнятая задняя часть. От стандартного Lexus RC его легко отличить по аэродинамическому обвесу, 19-дюймовым легкосплавным дискам

и четырем мощным соплам выхлопных труб. Кроме того, появились выпуклость на капоте и дополнительные вентиляционные щели в боковинах, а задние крылья расширены. Из крышки багажника на скорости 80 км/ч выдвигается спойлер. По краям кузова сзади установлены продолговатые фонари.

Купе построено на платформе седана IS, но передняя часть усилены элементами, позаимствованными у модели GS. Оно достигает 4694 мм в длину при колесной базе в 2730 мм. Ширина равна 1839 мм, а высота – 1395 мм. Весит RC F немало – 1840 кг, впрочем его можно немного облегчить с помощью опционной карбоновой крыши.

Во внутренней отделке сочетаются кожа и полированный алюминий, а в качестве опции доступны вставки из углеволокна. На педалях заметны металлические накладки. Трехспицевое рулевое колесо небольшое, а на его ободке в районе хвата рук есть наплывы. Показания приборов выведены на дисплей. Центральное место занимает большой циферблат тахометра с цифровым спидометром внутри, справа от него расположен небольшой аналоговый спидометр. Слева – показания борто-

вого компьютера, датчики температуры двигателя, остатка топлива в баке, бокового ускорения и давления масла.

Центральная панель RC F наклонена, а сверху на ней размещен 7-дюймовый монитор мультимедийной системы. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика либо по средствам опционной сенсорной панели, распознающей движения пальцев. Под экраном находятся небольшие аналоговые часы. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля относительно немного, но некоторые из них слишком мелкие.

Спортивные ковшеобразные сиденья с интегрированными подголовниками отлично удерживают спину и при этом остаются мягкими и комфортабельными. Электропривод регулировок и подогрев предусмотрены во всех RC F. На высоком трансмиссионном тоннеле расположен широкий подлокотник с вместительным боксом внутри.

На втором ряду места не очень много, особенно ограничено пространство над головой. Поэтому здесь будет удобнее детям либо взрослым небольшого роста.

Объем багажника также небольшой – составляет 295 л.

Купе весьма богато оснащено: предусмотрены система бесключевого доступа, электропакет, двухзонный климат-контроль, камера заднего вида, датчики освещения и дождя, CD-проигрыватель, связь Bluetooth. Также есть 8 подушек безопасности и система стабилизации. Среди опций есть вентиляция сидений, электропривод рулевой колонки и обогрев руля, аудиосистема Mark Levinson мощностью 835 Вт, парковочный автопилот. Кроме того, можно выбрать адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления, технологии слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения.

Бензиновый 5,0-литровый V8 с непосредственным впрыском и переменными фазами газораспределения VVT-i знаком по Lexus IS-F, но претерпел основательную модернизацию. У него теперь новые титановые клапаны, заменены распредвалы, впускной коллектор и дроссельная заслонка. В результате, мощность выросла с 423 до 471 л. с. Двигатель очень от-

зывчив, он быстро и непринужденно раскручивается до 7300 об/мин. Максимальный крутящий момент увеличен до 530 Н•м и достигается при более низких 4800 об/мин. То есть мотор стал лучше проявлять себя в среднем диапазоне оборотов. Когда в выхлопной системе открывается пропускной клапан и рев "восьмерки" становится громким и насыщенным, хотя на малых оборотах она очень тихая. Разгон до 100 км/ч занимает 4,5 с, а 400 м с места купе преодолевает за 12,9 с. Максимальная скорость составляет 270 км/ч. При этом двигатель стал еще и немного экономичнее – 10,8 л/100 км в смешанном цикле.

Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия демонстрирует очень быстрые переключения передач и при этом отличается плавностью работы. При желании можно воспользоваться подрулевыми лепестками.

На извилистых дорогах немалый вес RC F все же дает о себе знать, и недостаточная поворачиваемость ощутима. Впрочем, ее можно уменьшить с помощью электронного заднего дифференциала с

функцией изменения вектора тяги, который предложен за доплату. Сцепление с дорогой неплохое, но если отключить систему стабилизации, то "корму" можно легко сорвать в занос. Рулевое управление купе острое и точное, но немного больше информативности ему не помешало бы. Тормозные диски диаметром 381 мм спереди и 345 мм сзади обеспечивают отличное замедление: тормозной путь со 100 км/ч составляет 32,9 м.

Автомобиль получил технологию изменения настроек двигателя и шасси. В спортивном режиме педаль акселератора более чувствительна, передачи переключаются при высоких оборотах, рулевое управление острее, а адаптивные амортизаторы более жесткие. А в режиме комфорт RC F становится ближе к Lexus с мягкой подвеской, легким рулем и спокойным характером двигателя. Шумоизоляция салона также хорошая, так что этому купе подходит роль туристической модели.

Lexus RC F уже начали продавать в США. Базовая версия стоит от 63 300 долларов.









Технические характеристики Lexus RC F	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2+2
Снаряженная масса, кг	1840
Длина/ширина/высота, мм	4694/1839/1395
Колесная база, мм	2730
Колея передняя/задняя, мм	1555/1560
Клиренс (дорожный просвет), мм	130
Объем багажника мин/макс, л	295
Диаметр разворота, м	10,2
Двигатель	
Рабочий объем, см3	4968
Тип	бензиновый
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	471 при 7100
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	530 при 4800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/66
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, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, VSC, Traction control
Количество подушек безопасности, шт.	8
Размер шин	255/35 R19 спереди, 275/35 R19 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,5
Максимальная скорость, км/ч	270
Расход топлива, л/100 км:	
смешанный цикл	10,8
Стоимость тестируемого автомобиля (в США), долларов	63 300
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Примерно полвека назад заднемоторные модели не были чем-то из ряда вон выходящим. Причем такую компоновку применяли не только на спортивных автомобилях, но и на доступных – Volkswagen Beetle, Fiat 500 и 600, Renault 4CV и нашем "Запорожце". Это позволяло сделать салон просторнее, не увеличивая размеры машины. В наши дни подобные модели – редкость: можно вспомнить разве что Porsche 911 и Smart. Впрочем, теперь к ним присоединился новый Renault Twingo. Он известен с 1992 года и до этого отличался более традиционной переднемоторной и переднеприводной конструкцией. Однако третье поколение хэтчбэка совершило небольшую революцию.

Renault Twingo:

оригинальность – превыше всего





Twingo построен на полностью новой платформе, созданной совместно концернами Renault-Nissan и Daimler (ее также использует Smart третьего поколения). При длине в 3595 мм хетчбэк примерно на 100 мм короче предшественника, но при этом его колесная база выросла сразу на 120 мм – до 2492 мм. Ширина составляет 1646 мм, а высота – 1554 мм. Начальная версия весит всего 865 кг. Двигатель расположен в заднем свесе под полом багажника (для этого мотор пришлось немного наклонить).

Дизайн автомобиля получился весьма оригинальным: сохранены основные черты предсерийного концепт-кара Twin'Run. У Twingo короткие свесы кузова и небольшой капот. По центру решетки радиатора расположен большой логотип Renault. Крупные фары сочетаются с круглыми светодиодными ходовыми огнями. В бампере заметен воздухозаборник, ведь радиатор по-прежнему установлен спереди. На боковинах и колесных арках заметны защитные пластиковые накладки. Ручки задних дверей спрятаны в стойках крыши. Пятая дверь окрашена в черный цвет и прикрыта сверху спойлером. Расширенные "плечи" задних крыльев подчеркнуты узкими фонарями. Персонализировать

автомобиль можно с помощью двухцветной окраски, наклеек на кузов, легкосплавных дисков диаметром 15 или 16 дюймов.

Отделку салона при желании также можно разбавить яркими вставками, доступны и серебристые накладки на пороги. Необычно выглядят узкие дефлекторы вентиляционной системы. Трехспицевое рулевое колесо небольшое, а его обод плоский снизу. В более дорогих версиях оно обшито перфорированной кожей. На приборной панели доминирует большой спидометр. Внутри его установлен экран, на который выведены данные бортового компьютера и указатели остатка топлива в баке. А вот за тахометр придется доплатить.

Компактная центральная панель выполнена рельефной. За доплату здесь может быть установлен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы R-Link. Клавиши блоков аудиосистемы и климатической установки довольно крупные и их немного, поэтому пользоваться ими удобно.

Внутри довольно много отделений для мелкой поклажи. Это и съемный бокс в центральной консоли, и карманы в дверях, и ящики под задними сиденьями. Инте-

ресно, что в базовой версии вместо перчаточного ящика – полка.

У рулевой колонки изменяется только высота, зато кресло водителя также можно отрегулировать по высоте. Посадка в Twingo весьма высокая. Передние сиденья с интегрированными подголовниками достаточно упругие, зато неплохо удерживают спину. Обзорность во всех направлениях довольно неплохая.

На втором ряду место для ног и над головой на уровне моделей классом выше. Пространства вполне достаточно для взрослых среднего роста. Но поскольку салон не очень широкий в районе плеч, то сзади только два места. Интересно, что задние стекла не опускаются, а приоткрываются в сторону. У спинок сидений регулируется угол наклона. В зависимости от их положения объем багажника составляет 188-219 л. Если же сложить кресла, то он вырастет до 980 л. В этом случае в маленьком хетчбэке можно перевозить предметы длиной до 2,31 м.

Начальное оснащение Twingo включает центральный замок, электростеклоподъемники, 6 подушек безопасности и систему стабилизации, а вот за кондиционер в базовой версии нужно доплатить. Он предусмотрен в варианте Play, а в самой



дорогой модификации Dynamique добавлены магнитола с USB-разъемом, связь Bluetooth и система соблюдения полосы движения. Список опций включает нетипичные для А-класса камеру заднего вида, спутниковую навигацию, парктроник и климат-контроль. Также можно выбрать сдвижную тканевую крышу.

На выбор предложены два бензиновых трехцилиндровых двигателя. Мотор объе-

мом 1,0 л развивает 70 л. с. и отличается экономичностью – 4,2 л/100 км в смешанном цикле. Но мощности не всегда хватает, да и динамика не лучшая (14,5 с до 100 км/ч) поэтому стоит обратить внимание на 0,9-литровый двигатель с турбонаддувом. Он выдает 90 л. с. при 5250 об/мин и обладает весьма резвым характером. Двигатель гораздо лучше чувствует себя в среднем диапазоне обо-

ротом, ведь максимальные 135 Н·м крутящего момента доступны при невысоких 2500 об/мин. Однако он довольно шумный, да и вибрации ощутимы. Разгон до 100 км/ч занимает 10,8 с, а максимальная скорость составляет 165 км/ч. Да и расход топлива небольшой – 4,9 л/100 км в городском цикле и 3,9 л/100 км – в загородном.





Технические характеристики Renault Twingo		
Тип кузова	хетчбэк	
Количество дверей/мест, шт.	5/4	
Снаряженная/полная масса, кг	865/1359	943/1382
Длина/ширина/высота, мм	3595/1646/1554	
Колесная база, мм	2492	
Колея передняя/задняя, мм	1452/1425	
Клиренс (дорожный просвет), мм	170	
Объем багажника, л	188/980	
Диаметр разворота, м	8,6	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	999	898
Тип	бензиновый	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	сзади, поперечно	
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 3	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	70 при 6000	90 при 5250
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	91 при 2850	135 при 2500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/35	
Трансмиссия		
Тип привода	задний	
Коробка передач	5-ст. механическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	полузависимая, типа DeDion, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	барабанные	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Размер шин	165/65 R15 спереди, 185/60 R15 сзади	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	14,5	10,8
Максимальная скорость, км/ч	151	165
Расход топлива, л/100 км		
– городской цикл	5,0	4,9
– загородный цикл	3,7	3,9
– смешанный цикл	4,2	4,4
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	12 500 – 15 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Практичные и имиджевые



Акура MDX

Хромированная радиаторная решетка
Акура MDX напоминает клюв



Infiniti QX60

Раскосые фары Infiniti QX60 растяну-
ты
на выпуклые крылья



Volvo XC90

Решетка радиатора Volvo XC90
перечеркнута диагональным молдингом

Крупные семиместные вседорожники пользуются у нас стабильной популярностью и довольно успешно продаются. И дело не только в имидже этих автомобилей. Они просторные внутри и позволяют поместить большую семью, обладают вместительным трансформируемым багажником. К тому же, их проходимость очень кстати, учитывая суровые украинские зимы и дороги не лучшего качества. Среди таких моделей – Acura MDX, Infiniti QX60 и Volvo XC90, о которых и пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

Acura MDX третьего поколения – новичок, ведь его представили всего несколько месяцев назад. Автомобиль сохраняет фирменный граненый стиль. Фирменная радиаторная решетка декорирована хромирована и по форме напоминает клюв, а с ней гармонично сочетается V-образный бампер. Узкие фары напоминают лезвия самурайского меча. Интересно, что вся оптика MDX – полностью светодиодная. У задних стоек крыши большой угол наклона, а на верхней кромке пятой двери установлен большой спойлер. Продолговатые фонари соединены хромированным молдингом.

QX60 – полностью новая модель Infiniti, с ней японская марка открывает для себя сегмент среднеразмерных семиместных вседорожников. В его внешнем виде преобладают изящные формы кузова. Широкая прямоугольная решетка радиатора декорирована хромом. Слегка раскосые ксеноновые фары растянуты на выпуклые крылья. Капот автомобиля рельефный, а на боковинах видны элегантные штампованные линии. Профиль Infiniti QX60 подчеркивают изогнутые задние стойки крыши. Панорамное заднее стекло сверху прикрито спойлером. Продолговатые фонари визуально расширяют "корму" автомобиля.

Volvo XC90 – настоящий старожил в этом сегменте, ведь выпускают его с 2002 года и уже на подходе новая модель. Впрочем, его лаконичный дизайн совсем не кажется устаревшим. Решетка радиатора, перечеркнутая диагональным молдингом и крупные фары с ксеноновыми лампами сразу дают понять, что перед нами Volvo. К семейным чертам можно отнести и выпуклый капот, и широкую оконную линию. Спереди и сзади днище прикрыто серебристыми защитными пластинами. В вертикальных задних стойках крыши установлены узкие L-образные фонари. Пятая дверь украшена хромированным молдингом.

XC90 немного меньше своих соперников – достигает 4807 мм в длину против 4934 мм у MDX и 4988 мм – у QX60. Но при этом самая маленькая колесная база у Acura – 2820 мм, тогда как у Volvo – 2857 мм, а у Infiniti – 2900 мм. Шведский вседорожник несколько тяжелее конкурентов: он весит 2201 кг, MDX – 1930 кг, а QX60 – 2082 кг.

В отделке салона Acura сочетаются кожа и полированный алюминий, присутствуют и вставки из дерева. Подсветка салона осуществляется с помощью светодиодов. Передняя панель своими изгибами напоминает распростертые крылья. Компактное трехспицевое рулевое колесо оснащено наплывами на ободе в районе хвата рук.



Acura самый легкий в тройке – 1930 кг



Infiniti несколько больше соперников – 4988 мм



Volvo наиболее компактный – 4807 мм



Продолговатые фонари MDX соединены хромированным молдингом



Панорамное заднее стекло QX60 сверху прикрыто спойлером



В стойках XC90 размещены узкие фонари

Спидометр и тахометр разделены цветным экраном бортового компьютера, а по краям приборной панели расположены указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. На центральной консоли – сразу два цветных дисплея. Верхний, 8-дюймовый, монитор выводит данные камеры заднего вида, а нижний 7-дюймовый сенсорный экран отвечает за мультимедийную систему AcuraLink. Благодаря такой компоновке клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля очень немного и разобраться с ними нетрудно. Электроприводом регулировок оснащены не только передние сиденья, но и рулевая колонка (у нее изменяются высота и глубина). Кресла MDX комфортабельные и обладают лучшей в тройке боковой поддержкой. Предусмотрена и функция их подогрева. Между сиденьями находится пара подстаканников и подлокотник с вместительным боксом внутри. Задние стойки немного ограничивают обзорность.

В салоне Infiniti сочетаются кожа и дерево, а разбавляют их металлические накладки. Весьма элегантно смотрится четырехспицевое рулевое колесо. Приборная панель дополнена нежно-синей оптической подсветкой и прикрыта изогнутым козырьком. Внутри спидометра установлен указатель уровня топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры охлаждающей жидкости. По центру – цветной экран бортового компьютера. Широкая выпуклая центральная панель увенчана 8-дюймовым дисплеем мультимедийной системы. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика. Кнопки аудиосистемы и климатической установки рационально упорядочены и четко разделены друг от друга. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, а передние кресла получили электропривод. Интересно, что функция подогрева есть не только у них, но и у рулевого колеса. Сиденья мягкие и комфортабельные. На высоком центральном тоннеле подстаканники и подлокотник, прячущий отделение для мелкой поклажи. Обзорность во всех направлениях хорошая.

Сдержанный скандинавский стиль преобладает и в салоне Volvo. Здесь господствуют прямые линии и углы. В отделке присутствует кожа, а передняя панель декорирована и вставками из металла и дерева. Циферблаты приборов украшены серебристыми ободками, а их подсветка – синяя. Крупные спидометр и тахометр сочетаются с меньшими указателями остатка топлива в баке и температуры двигателя. Наклоненная центральная консоль увенчана выдвижным дисплеем мультимедийной системы. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля слишком много и все они весьма мелкие, поэтому привыкание к ним займет некоторое время. У рулевой колонки изменяются высота и вылет, а кресла первого ряда оснащены электроприводом. Они комфортабельные, но их плоские спинки не лучшим образом удерживают тело. Зато предусмотрен не только подогрев, но и вентиляция, и функция массажа. Посадка в XC90 немного выше, чем у соперников, что обеспечивает хороший обзор вперед и по сторонам. Широкий центральный подлокотник прячет бокс.

Сиденья второго ряда в автомобилях оснащены горизонтальной регулировкой, а в MDX регулируется и угол наклона их спинок. Места там очень много во всех трех моделях, но все же пространство над головой в Acura несколько больше, чем у соперников. А ногам просторнее всего в Infiniti, да и салон у него самый широкий в районе плеч. Зато в задний диван Volvo интегрировано детское сиденье. Третий ряд во вседорожниках рассчитан на детей либо людей небольшого роста. Со всеми креслами на месте объем багажника MDX составляет 419 л, в QX60 – 447 л, а в XC90 – 249 л. В пятиместной конфигурации он возрастает до 1087, 1155 и 615 л, соответственно. Со сложенными сиденьями второго и третьего ряда у Acura в распоряжении 1936 л, в Infiniti – 2166 л, а в Volvo – 1837 л. У XC90 пятая дверь состоит из двух частей и нижняя половина может выполнять роль скамейки.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – Acura MDX 3,5, Infiniti QX60 Elegance и Volvo XC90 3,2 Executive. Все они получили систему доступа без ключа, электропакет, раздельный климат-контроль (трехзонный у Infiniti, двухзонный у двух других автомобилей) магнитолу с CD-проигрывателем, связь Bluetooth, круиз-контроль, адаптивные фары, систему стабилизации и легкосплавные диски. У Acura и Infiniti также есть электропривод пятой двери, датчик освещения и камера заднего вида. MDX и XC90 укомплектованы датчиком дождя, а QX60 – жестким диском на 2 Гб. Кроме того, у Acura 7 подушек безопасности, а у его конкурентов – по 6.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми шестичилиндровыми двигателями. Под капотом MDX – 3,5-литровый V6, дополненный непосредственным впрыском топлива. Поэтому мотор Acura самый мощный в тройке – 290 л. с. при 6200 об/мин. Кроме того, он и наиболее тяговитый, но пиковые 360 Н·м крутящего момента в распоряжении при высоких 4500 об/мин. Впрочем, двигатель быстро раскручивается, а 6-ступенчатая автоматическая трансмиссия отличается быстрой реакцией. Разгон до 100 км/ч занимает 7,1 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 193 км/ч. Звук "шестерки" приятный и не слишком громкий. Кроме того, MDX экономичнее двух других вседорожников – 13,1 л/100 км в городском цикле и 8,7 л/100 км – в загородном.

Объем двигателя QX60 также составляет 3,5 л, а мощность – 262 л. с. при 6400 об/мин. Максимальный крутящий момент в 334 Н·м крутящего момента достигаются при 4400 об/мин. Мотор работает очень плавно, а под стать ему – бесступенчатый вариатор CVT Xtronic. Трансмиссия удачно подбирает обороты в зависимости от условий движения, поэтому даже при резком разгоне V6 довольно тихий. Вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 8,4 с и способен развить 190 км/ч. В городе он расходует 14,4 л/100 км, а на шоссе – 8,5 л/100 км.



На центральной панели Acura сразу два дисплея



Приборная панель Infiniti прикрыта изогнутым козырьком



На наклоненной центральной консоли Volvo очень много мелких кнопок



У сидений второго ряда MDX регулируется угол наклона спинки



В QX60 сзади больше всего места для ног



В задний диван XC90 интегрировано детское сиденье

"Шестерка" Volvo не V-образная, а рядная. Ее рабочий объем – 3,2 л, а мощность – 243 л. с. при 6200 об/мин. Этот двигатель демонстрирует неплохую тягу в среднем диапазоне оборотов, ведь максимальные 320 Н·м крутящего момента доступны при 3200 об/мин. Кроме того, он самый тихий и плавный в этой тройке. Однако, 6-ступенчатый "автомат" несколько ухудшает динамику автомобиля. XC90 достигает 100 км/ч за 9,5 с, а его предел – 210 км/ч. К тому же, "аппетит" вседорожника довольно-таки большой – 16,5 л/100 км в городском цикле и 8,7 л/100 км – на трассе. Хотя в линейке присутствует и экономичный 2,4-литровый турбодизель мощностью 200 л. с.

Полный привод у Acura постоянный, а у двух других автомобилей – подключаемый. Вседорожники лучше проявляют себя на легком бездорожье. Преимущество Volvo – приличный (218 мм) дорожный просвет.

MDX демонстрирует очень неплохую управляемость. Его руль точный, а в спортивном режиме он наполняется тяжестью и становится острее. Электроника способна имитировать задний дифференциал повышенного трения, что помогает побороть недостаточную поворачиваемость. У Acura самый маленький в тройке диаметр разворота – 11,5 м против 11,8 м у Infiniti и 12,5 м – у Volvo. Крены кузова в виражах на удивление небольшие, но нужно учитывать, что за это придется расплачиваться довольно упругой ездой. В салоне тихо благодаря системе активного подавления звуковых помех.

Infiniti менее увлекателен в управлении, но зато более комфортабельный. Его длинноходная подвеска без труда справляется с большинством выбоин. Легкий руль можно вращать несколькими пальцами, но обратной связи ему явно не хватает. Также нужно учитывать, что автомобиль довольно-таки ощутимо кренится в поворотах. Зато курсовая устойчивость и сцепление с дорогой очень хорошие. На скорости 130 км/ч в салоне тихо. Также у QX60 самые лучшие в тройке тормоза: для замедления со 100 км/ч понадобится отрезок дороги длиной 36,6 м.

Volvo больше всех ориентирован на комфорт, даже несмотря на то, что у него колесные диски 19-дюймовые, а у соперников – 18-дюймовые. Мягкая подвеска вседорожника плавно поглощает большинство дорожных неровностей. Однако, при этом крены в поворотах и "клевки" при резком торможении – довольно частые явления. Рулевое управление очень легкое, хотя не самое информативное. У XC90 качественно выполнена шумоизоляция салона, поэтому даже на больших скоростях водитель спокойно может разговаривать с пассажирами третьего ряда.

Infiniti QX60 Elegance наиболее доступный из трех вседорожников – 885 000 гривен, он также привлекает просторным салоном и багажником. Цена Acura MDX 3,5 – 1 020 000 гривен, его преимущества – хорошая динамика и экономичность. Volvo XC90 3,2 Executive стоит 1 036 000 гривен, а его сильная сторона – комфорт езды.



Объем багажника Acura составляет 419-1936 л



Багажный отсек Infiniti самый большой – 447-2166 л



Сложив задние кресла, объем багажника Volvo можно увеличить с 249 до 1837 л

Технические характеристики			
Модель	Acura MDX	Infiniti QX60	Volvo XC90
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/7		
Снаряженная масса, кг	1930	2082	2201
Длина/ширина/высота, мм	4934/1962/1716	4988/1961/1742	4807/1936/1784
Колесная база, мм	2820	2900	2857
Колея передняя/задняя, мм	1684/1684	1669/1669	1634/1624
Клиренс (дорожный просвет), мм	185	180	218
Объем багажника мин/макс, л	419/1936	447/2166	249/1837
Диаметр разворота, м	11,5	11,8	12,5
Двигатель			
Рабочий объем, см³	3471	3498	3192
Тип	бензиновый		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	V6		в ряд, 6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4		24/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	290 при 6200	262 при 6400	243 при 6400
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	360 при 4500	334 при 4400	320 при 3200
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/80	Аи-95/74	Аи-95/80
Трансмиссия			
Тип привода	постоянный полный	подключаемый полный	
Коробка передач	6-ст. автоматическая	вариатор	6-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, двухрычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	7	6	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VSA	ABS, EBD, VDC	ABS, EBD, ASC
Размер шин	245/60 R18	235/65 R18	255/50 R19
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,1	8,4	9,5
Максимальная скорость, км/ч	193	190	210
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	13,1	14,4	16,5
загородный цикл	8,7	8,5	8,7
смешанный цикл	11,2	10,7	11,5
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 020 000	885 000	1 036 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Компактный – не значит бюджетный



Mazda 2

Воздухозаборник в бампере Mazda 2 напоминает улыбку



Seat Ibiza

Фары Seat Ibiza напоминают кристаллы



Toyota Yaris

Решетка радиатора Toyota Yaris выполнена V-образной

Хетчбэки В-класса с каждым годом становятся все популярнее. Особенно на них обращают внимание жители больших городов, где лучше всего проявляются преимущества компактных машин. Они маневренные, не занимают много места, да и их экономичность играет немаловажную роль. Но небольшой – не значит бюджетный, ведь многие подобные модели в последнее время стали довольно богато оснащены, учитывая их стоимость. Среди подобных автомобилей – и участники нашего сравнительного тест-драйва – Mazda 2, Seat Ibiza и Toyota Yaris.

Mazda 2 второго поколения известен с 2007 года, а в 2011 году хетчбэк прошел обновление. Он отличается выраженным клиновидным силуэтом с большим углом наклона лобового стекла и приподнятой задней частью. Узкая радиаторная решетка сочетается с широким воздухозаборником, напоминающим улыбку. Раскосые фары растянуты на выпуклые мускулистые крылья. Оконная линия отличается небольшим изгибом, а боковины немного профилированы. Сзади по краям кузова расположены узкие фонари, напоминающие лепестки растений.

Seat Ibiza совсем недавно претерпел модернизацию. В его дизайне преобладают рубленые линии, а салон хетчбэка немного сдвинут назад. На боковинах заметны оригинальные изогнутые линии, напоминающие лезвия сабли. Компактная трапециевидная решетка радиатора по бокам окружена четырехугольными фарами, похожими на кристаллы. В бампере заметен широкий воздухозаборник. Капот выполнен рельефным. Сзади слегка расширенные "плечи" крыльев подчеркнуты овальными фонарями. На верхней кромке пятой двери установлен небольшой спойлер.

Третье поколение Toyota Yaris дебютировало в 2011 году. Хетчбэк привлекает лаконичным граненым внешним видом. В стиле старших братьев Auris и Prius его радиаторная решетка выполнена V-образной. "Нос" увенчан логотипом марки, а передние фары – достаточно крупные. Бампер дополнен широким вентиляционным отверстием. Профиль автомобиля выделяется благодаря клиновидной оконной линии. В задней части можно заметить массивный бампер и оригинальные треугольные фонари, а на крыше установлен заостренный спойлер.

Seat немного крупнее своих соперников – 4061 мм в длину против 3920 мм у Mazda и 3885 мм у Toyota. А вот самая большая колесная база у Yaris – 2510 мм, тогда как у Mazda 2 – 2490 мм, а у Ibiza – 2469 мм. "Двойка" ощутимо легче соперников: она весит 990 кг, тогда как Toyota – 1055 кг, а Seat – 1115 кг.

Салон Mazda привлекает лаконичным стилем. Впрочем, черный пластик в отделке щедро разбавлен лакированными вставками и серебристыми накладками "под алюминий". Небольшое трехспице-



Mazda 2 самый легкий в тройке – 990 кг



Seat немного крупнее своих соперников – 4061 мм в длину



У Toyota самая большая колесная база – 2510 мм



По краям кузова Mazda расположены узкие фонари



На верхней кромке пятой двери Ibiza установлен спойлер



Сзади Yaris размещены треугольные фонари

вое рулевое колесо обшито кожей и является мультимедийным. По центру приборной панели размещен большой спидометр, слева от него – немного меньший по размерам тахометр, а справа – указатель остатка топлива и экран бортового компьютера. Центральная панель слегка выпуклая, а клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля немногочисленны и удобные в использовании. Здесь же размещен и селектор трансмиссии, а потому он находится как раз под рукой. Рулевая колонка регулируется как по высоте, так и по вылету, изменяется высота и у водительского кресла. Передние сиденья Mazda 2 обладают лучшей в тройке боковой поддержкой, хотя они и не самые мягкие. Предусмотрена и функция их подогрева. Обзорность во всех направлениях хорошая.

Внутри Seat можно заметить черты спортивного дизайна. Компактное трехспицевое рулевое колесо, декорировано кожей, а циферблаты приборов находятся в отдельных колодцах. Между спидометром и тахометром находится экран бортового компьютера. Подсветка салона – эмоциональная, красная. Кроме того, центральная панель немного повернута к водителю. Кнопки аудиосистемы покрыты черным лаком. Это делает их приятнее на вид, хотя они несколько мелковаты, что затрудняет пользование ими. Хэтчбек обладает довольно большим перчаточным ящиком – 10,7 л. У рулевой колонки Ibiza изменяются угол наклона и глубина, достаточно широкий диапазон регулировок (в том числе и по высоте) и у сиденья водителя. Кресла первого ряда несколько упругие, но хорошо удерживают спину. Они также оснащены подогревом. Посадка за рулем ниже, чем у соперников, хотя обзорность вперед и по сторонам от этого ничуть не страдает. А вот обзор назад несколько ограничивают толстые стойки крыши.

В салоне Toyota господствуют строгие прямые линии. Трехспицевое рулевое колесо обшито перфорированной кожей в районе хвата рук, на ободке также предусмотрены удобные напльвы. На приборной панели центральное место занимает крупный спидометр с экраном бортового компьютера внутри. Слева от него тахометр, а справа – датчик остатка топлива в баке. Асимметричная центральная консоль увенчана 6,1-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы Toyota Touch. Благодаря ему количество клавиш и переключателей здесь значительно уменьшено. Оставшиеся кнопки рационально упорядочены, и разобраться с ними нетрудно. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, изменяется и высота водительского сиденья. Передние кресла у Yaris самые мягкие и комфортабельные в тройке, хотя немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Они оснащены функцией подогрева. Обзорность во всех направлениях очень хорошая.

На втором ряду пространство для ног приблизительно одинаковое во всех трех автомобилях. Вместе с тем, у Toyota несколько больше места над головой, а вот в Mazda рослые пассажиры сзади будут более стесненными. У Seat салон в районе плеч шире, чем у соперников, хотя все равно задний диван больше рассчитан на двоих пассажиров. Ibiza обладает самым вместительным багажником: его объем – 292 л против 286 л у Yaris и 250 л у Mazda 2. В двухместной конфигурации он возрастает до 938, 768 и 787 л, соответственно.

Ради объективности сравнения выбраны версии моделей по схожей цене – Mazda 2 1,5 Mid, Seat Ibiza 1,2 Style и Toyota Yaris 1,3 Active. Все они оснащены центральным замком, электростеклоподъемниками, электроприводом зеркал заднего вида, климат-контролем (Toyota – двухзонным), CD-проигрывателем и антиблокировочной системой тормозов ABS. Mazda также получил датчики освещения и дождя, у него и в Ibiza есть система стабилизации. Кроме того, "двойка", как и Yaris, укомплектована легкосплавными дисками. А Toyota получил камеру заднего вида. У Seat – 2 подушки безопасности, а у его японских конкурентов – по 4.

Все три хэтчбека оснащены бензиновыми четырехцилиндровыми двигателями. Мотор Mazda 2 имеет рабочий объем 1,5 л и развивает 103 л. с. при 6000 об/мин. Он предпочитает высокие обороты, поэтому его постоянно нужно раскручивать. Пик крутящего момента (а это 135 Н·м) достигается при 4000 об/мин. "Четверка" довольно тихая, а 4-ступенчатая автоматическая трансмиссия отличается плавностью работы. Однако "автомат" демонстрирует не самые быстрые реакции, что несколько ухудшает динамику автомобиля. Поэтому разгон до 100 км/ч занимает 12,1 с, а максимальная скорость – 168 км/ч. Да и расход топлива у Mazda немного побольше, чем у соперников – 9,1 л/100 км в городском цикле и 5,5 л/100 км – в загородном.

У двигателя Ibiza самый маленький рабочий объем – 1,2 л. Но благодаря турбонаддуву и непосредственному впрыску топлива он самый мощный – 105 л. с. при 5000 об/мин. Хотя более важной является отличная тяга на малых оборотах, ведь приличные 175 Н·м крутящего момента в распоряжении всего с 1550 об/мин и вплоть до 4100 об/мин. Характер у "четверки" бодрый и под стать ему – 7-ступенчатая роботизированная трансмиссия с двумя сцеплениями. Переключения передач в ней происходят очень быстро, пусть и не всегда плавно. Поэтому Seat самый быстрый – 9,7 с до 100 км/ч и максимальные 190 км/ч. В городе он расходует 7,0 л/100 км, а на шоссе – 4,4 л/100 км. Также хэтчбек у нас можно выбрать с 1,4-литровыми бензиновыми "четверками" – 85-сильной атмосферной и 150-сильной турбированной.



Пластик в салоне Mazda 2 разбавлен лакированными вставками и накладками "под алюминий"



Циферблаты приборов Seat находятся в отдельных колодцах



На центральной панели Toyota – 6,1-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы



В Mazda места над головой несколько меньше, чем у соперников



Салон Seat самый широкий в районе плеч



В Toyota самое большое пространство над головой

Под капотом Yaris – "четверка" рабочим объемом 1,3 л. Ее мощность – 99 л. с. при 6000 об/мин. Этот двигатель также высокооборотистый и максимальный крутящий момент в 125 Н·м доступен при 4000 об/мин. Поэтому тяги у него не всегда хватает, что особенно ощутимо, если автомобиль основательно загружен или преодолевает крутой подъем. Кроме того, при разгоне мотор становится достаточно шумным. Toyota оснащен бесступенчатым вариатором CVT, который обеспечивает ему отличную экономичность – 6,3 л/100 км в городском цикле и 4,6 л/100 км – на трассе. Но из-за таких настроек страдает динамика, поэтому хэтчбэк достигает 100 км/ч за 12,6 с и развивает 175 км/ч. В Украине модель также доступна с 1,0-литровым 69-сильным двигателем.

Mazda придется по душе активным водителям, ведь ходовая хэтчбэка настроена на управляемость. У него отлично настроено рулевое управление: оно точное, информативное и приятно наполнено тяжестью на больших скоростях. Автомобиль неплохо ведет себя на извилистых дорогах и, на удивление, мало кренится в поворотах. Однако таких результатов добились благодаря довольно жесткой подвеске. К тому же, колесные диски у "двойки" 16-дюймовые, а у конкурентов – 15-дюймовые. Поэтому неровности дорог часто ощутимы. Зато тормоза Mazda – лучшие в этой тройке: замедление со 100 км/ч происходит на отрезке длиной 39,3 м.

Seat не настолько жесткий, как Mazda, но его подвеска все равно весьма упругая. Тем не менее, она энергоемкая и справляется с большинством выбоин. Крены в поворотах относительно небольшие. Рулевое управление в меру острое и довольно точное, хотя немного больше обратной связи ему не помешало бы. С недостаточной поворачиваемостью успешно борется технология XDS, имитирующая дифференциал повышенного трения. У Ibiza довольно неплохая шумоизоляция салона, поэтому при 130 км/ч внутри довольно тихо, по меркам моделей В-класса.

Toyota больше, чем соперники, ориентирован на комфорт. Его подвеска несколько мягче, что сразу ощутимо на дорогах плохого качества. Однако и нежелательные движения кузова в виражах проявляются. Руль хэтчбэка очень легкий, но обратной связи у него очень мало, особенно на небольших скоростях. Зато маневренность на высоте: диаметр разворота Yaris – 9,6 м против 9,8 м у Mazda 2 и 10,5 м у Ibiza. Курсовая устойчивость и сцепление с дорогой у автомобиля хорошие. Но на автомагистрали после 120 км/ч шумы ветра и шин становятся слышны.

Хэтчбэки не слишком отличаются по цене. Seat Ibiza 1,2 Style обойдется в – 282 300 гривен, он привлекает хорошей динамикой и большим багажником. Mazda 2 1,5 Mid стоит 232 000 гривен, его сильная сторона – хорошая управляемость. Цена Toyota Yaris 1,3 Active – 274 000 гривен, а его преимущества – экономичность и богатое оснащение.



Объем багажника Mazda 2 – 250 л

Багажник Ibiza самый большой – 292 л

У Yaris в распоряжении 286 л

Технические характеристики			
Модель	Mazda 2	Seat Ibiza	Toyota Yaris
Тип кузова	хетчбэк		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	990/1495	1119/1561	1055/1480
Длина/ширина/высота, мм	3920/1695/1475	4061/1693/1428	3885/1695/15120
Колесная база, мм	2490	2469	2510
Колея передняя/задняя, мм	1475/1465	1465/1457	1460/1470
Клиренс (дорожный просвет), мм	150	165	145
Объем багажника мин/макс, л	250/787	292/938	286/768
Диаметр разворота, м	9,8	10,5	9,6
Двигатель			
Рабочий объем, см³	1498	1197	1329
Тип	бензиновый	бензиновый, с турбонаддувом	бензиновый
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	103 при 6000	105 при 5000	99 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	135 при 4000	175 при 1550-4100	125 при 4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/43	Аи-95/45	
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	4-ст. автоматическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	вариатор
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	4	2	4
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD
Размер шин	195/45 R16	185/60 R15	
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	12,1	9,7	12,6
Максимальная скорость, км/ч	168	190	175
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	9,1	7,0	6,3
– загородный цикл	5,5	4,4	4,6
– смешанный цикл	6,8	5,3	5,3
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	232 000	274 000	282 300
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Эконом-вариант



Nissan Micra

Овальные фары Nissan Micra сочетаются с узкой радиаторной решеткой



Peugeot 208

Радиаторная решетка Peugeot 208 обрамлена хромом



Skoda Fabia

Фирменная черта Skoda Fabia – решетка радиатора с вертикальными "зубами"

За последнее время новые автомобили в Украине прибавили в цене. Сначала новые ввозные пошлины, а затем и утилизационный сбор сделали их ощутимо дороже. Причем вышеперечисленное относится к представителям всех автомобильных сегментов. Впрочем, недорогие бюджетные модели найти, конечно же, можно. И, прежде всего, стоит обратить внимание на В-класс, где присутствуют хэтчбеки Nissan Micra, Peugeot 208 и Skoda Fabia. К тому же, они экономичные. Именно о них и пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

Nissan Micra нынешнего поколения был представлен еще в 2010 году, но в Украине его продажи начались совсем недавно. Он привлекает внимание милым внешним видом, в котором преобладают скругленные поверхности. У него аркообразная форма крыши и малые углы наклона стоек. Овальные фары сочетаются с узкой радиаторной решеткой, а в переднем бампере установлен широкий воздухозаборник. Капот немного профилирован. Заднее стекло прикрывает небольшой заостренный спойлер, а по краям кузова установлены узкие прямоугольные фонари.

Peugeot 208 второго поколения также является новичком на нашем рынке, ведь его мировая премьера состоялась в прошлом году. Его дизайн получился стремительным – с заостренной передней частью, профилированными боковинами и клиновидной оконной линией. Широкая трапецевидная решетка радиатора напоминает улыбку и декорирована хромом. Раскосые фары растянуты на крылья, а "нос" увенчан логотипом французской марки. Расширенные задние крылья плавно переходят в массивный бампер. Также привлекают внимание оригинальные С-образные фонари со светодиодными лампами.

Вторая генерация Skoda Fabia находится в производстве с 2007 года, а собирают модель в Украине. В традициях чешской марки дизайн солидный и довольно лаконичный. Знакомая по многим Skoda черная решетка радиатора с вертикальными "зубами" обрамлена хромом, а по бокам – крупные продолговатые фары. В переднем бампере размещен прямоугольный воздухозаборник. Оконная линия делает небольшой изгиб в районе задних стоек крыши. На верхней кромке пятой двери установлен небольшой спойлер. По краям кузова сзади размещены крупные фонари.

Micra немного компактнее соперников – 3780 мм в длину против 3962 мм у 208 и 3990 мм у Fabia. Колесная база у Nissan также меньше – 2450 мм, тогда как у Skoda – 2460 мм, а у Peugeot – 2538 мм. Зато японский автомобиль очень легкий: он весит 920 кг, французский хэтчбек – 975 кг, а чешский – 1040 кг.

В салоне Nissan господствуют раздутые формы. В частности, приборная панель привлекает внимание элегантными изгибами. Трехспицевое рулевое колесо по дизайну очень напоминает руль спортив-



Nissan самый легкий в тройке – 920 кг



У Peugeot самая большая колесная база – 2538 мм



Skoda крупнее соперников – 3990 мм



На крыше Micra установлен спойлер



По краям кузова 208 размещены С-образные фонари



Пятая дверь Fabia сверху прикрыта спойлером

ного купе Nissan 370Z. На приборной панели центральное место занимает большой циферблат спидометра с экраном бортового компьютера внутри. Слева от него установлен тахометр, а справа – часы и указатель остатка топлива в баке. Подсветка выполнена ярко-оранжевой. Клавиши на центральной панели напоминают современный MP3-плеер. Особенно необычно выглядит круглый блок переключателей климатической установки. В пользовании кнопки также удобны. Внутри – сразу два перчаточных ящика. У рулевой колонки изменяется только высота, зато водительское кресло имеет широкий диапазон регулировок. Передние сиденья мягкие, но их плоские спинки не лучшим образом удерживают спину. Зато они оснащены функцией подогрева. Обзорность во всех направлениях хорошая.

Оформление салона Peugeot – весьма необычное. Сразу бросается в глаза очень небольшое трехспицевое рулевое колесо. Комбинация приборов размещена непривычно высоко, поэтому циферблаты приборов находятся как раз на уровне глаз. Спидометр и тахометр разделены экраном бортового компьютера, а по бокам установлены датчики уровня топлива и температуры охлаждающей жидкости. Светло-синяя подсветка приятна для глаз. В отделке довольно много серебристых вставок и черных лакированных поверхностей. Клавиши на центральной панели четко разделены одна от другой, но некоторые из них мелковаты. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине, можно настроить и высоту водительского сиденья. Однако нужно учитывать, что в своем верхнем положении руль частично перекрывает приборы. Кресла первого ряда Peugeot 208 комфортабельные, но немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Обзор вперед и по сторонам хороший, но при парковке его немного ограничивают толстые задние стойки.

Skoda внутри делает ставку на строгость и прямые линии. Четырехспицевое рулевое колесо удобно ложится в руки. Шкалы приборов выполнены в классическом стиле, а их нежно-голубая подсветка не режет глаза. Циферблаты украшены серебристыми хромированными ободками. Внутри спидометра расположен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре находится датчик температуры двигателя. По центру установлен экран бортового компьютера. Кнопки на центральной панели рационально упорядочены и не требуют длительного времени для привыкания. В салоне предусмотрены два удобных перчаточных ящика, карманы в дверях и ниша под блоком клавиш кондиционера. У рулевой колонки изменяются как угол наклона, так и вылет, а у кресла водителя регулируется высота. Сиденья Fabia обладают лучшей в тройке боковой поддержкой, но при этом они несколько

упругие. Обзорность в хетчбэке хорошая во всех направлениях.

На втором ряду места для ног в Peugeot и Skoda немного больше, чем в Nissan. А вот пространство над головой у 208-го немного меньше, чем у Fabia и Micra. Ширина салона в районе плеч во всех трех автомобилях позволяет с комфортом разместиться двоим пассажирам, хотя при надобности поместятся и трое. Объем багажника Skoda составляет 300 л, у Peugeot – 285 л, а у Nissan – 265 л. Со сложенными задними креслами он возрастает до 1163, 1076 и 1132 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны комплектации моделей приблизительно одинаковой стоимости – Nissan Micra 1,2 Comfort, Peugeot 208 1,0 Access и Skoda Fabia 1,2 Ambiente. Все они оснащены антиблокировочной системой тормозов ABS, двумя фронтальными подушками безопасности, центральным замком, электростеклоподъемниками. У Nissan и Skoda также есть кондиционер и обогрев зеркал заднего вида. Кроме того, Fabia получил еще и систему стабилизации ESP.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми трехцилиндровыми двигателями. Мотор Micra объемом 1,2 л оснащен системой регулировки фаз газораспределения и самый мощный в тройке – развивает 76 л. с. при 6000 об/мин. Он отличается весьма бодрым характером, но лучше всего чувствует себя на высоких оборотах, ведь пик крутящего момента в 104 Н·м достигается при 4000 об/мин. Но при разгоне дает знать о себе шум двигателя, да и вибрации проявляются. Зато легкий хетчбэк демонстрирует лучшую динамику – 13,7 с до 100 км/ч и максимальные 166 км/ч. Механической 5-ступенчатой трансмиссии не помешало бы немного больше точности при переключениях. В городском цикле Nissan расходует 6,6 л/100 км, а в загородном – 4,9 л/100 км.

У 208 объем двигателя довольно немного меньший – 1,0 л. Поэтому и по мощности хетчбэк несколько уступает соперникам – 68 л. с. при 6000 об/мин. Хотя пик крутящего момента доступен при невысоких 3000 об/мин, 95 Н·м далеко не всегда хватает, особенно если Peugeot основательно загружен или необходимо преодолевать крутые подъемы. Приходится часто работать рычагом 5-ступенчатой механической коробки переключения передач, благо, он короткоходный. Зато мотор работает довольно тихо, хоть и не всегда плавно. Разгон до 100 км/ч занимает 14 с, а максимальная скорость – 165 км/ч. Этот хетчбэк экономичнее своих соперников – 5,2 л/100 км в городе и 3,7 л/100 км – на загородной трассе. Для этой модели также доступны бензиновые моторы объемом 1,2 л (82 л. с.) и 1,6 л (120 л. с.), а также 1,6-литровый 92-сильный турбодизель.

Мотор Fabia объемом 1,2 л развивает 69 л. с. при 5400 об/мин. Его преимущество состоит в том, что он более эластич-



В салоне Nissan привлекает оригинальный круглый блок клавиш климатической установки



Приборы Peugeot размещены очень высоко



Циферблаты приборов Skoda выполнены в классическом стиле



Сзади в Micra ограниченное пространство для ног



На втором ряду 208 не слишком много места над головой



У Fabia на втором ряду ногам просторнее всего

чен, чем двигатели соперников. Максимальные 112 Н·м крутящего момента в распоряжении с 3000 об/мин, поэтому тяги в среднем диапазоне оборотов у него больше. Конечно, мотор не самый тихий, но и вибрации у него редко ощутимы. Но поскольку Skoda тяжелее соперников, то динамика у хэтчбэка хуже. Автомобиль разгоняется до 100 км/ч за 14,9 с и развивает 163 км/ч. Зато 5-ступенчатая "механика" отличается точностью работы и коротким ходом рычага. Также нужно учитывать, что "аппетит" у Fabia немного больше, чем у конкурентов – 7,7 л/100 км в городском цикле и 4,9 л/100 км – на шоссе. Модель также можно выбрать с бензиновыми двигателями объемом 1,4 л (85 л. с.) и 1,6 л (105 л. с.).

Nissan отлично ведет себя на загруженных городских улицах и неплохо маневрирует. Диаметр его разворота – всего 9,3 м против 10,0 м у Fabia и 10,4 м – у 208. Руль хэтчбэка очень легкий и его можно вращать несколькими пальцами. А вот информативности ему не хватает. Мягкая подвеска Micra плавно поглощает даже глубокие выбоины. Хотя из-за таких настроек ходовой автомобиль ощутимо кренится в поворотах, присутствуют и "клевки" при торможении. Сцепление с дорогой хорошее, так же как и курсовая устойчивость. Но на больших скоростях в салоне становится довольно шумно.

Peugeot также более ориентирован на комфорт, хотя он и не настолько мягкий, как Nissan. Конечно, подвеска легко справляется с большинством неровностей, но некоторые из них поглощаются довольно-таки громко. При этом крены кузова в виражах выражены намного меньше. У 208 очень редко проявляется недостаточная поворачиваемость, ведь его передняя часть весьма легкая. Руль не настолько легкий, как у Micra, и заметно точнее, хотя немного больше обратной связи в околонулевой зоне ему не помешало бы. У хэтчбэка неплохая шумоизоляция, поэтому ветер и шины не слишком слышны при 120 км/ч.

Skoda демонстрирует более уверенную и интересную управляемость, чем соперники. Его рулевое управление самое точное и информативное среди трех автомобилей. Сцепление с дорогой также на высоте. Конечно, подвеска Fabia довольно-таки упругая, но по-настоящему побеспокоят только серьезные огрехи дорог. Да и нежелательные движения кузова в поворотах у хэтчбэка несколько меньше, чем у конкурентов. У автомобиля лучшая в этой тройке шумоизоляция, что особенно ощутимо при езде по автомагистрали на больших скоростях.

Nissan Micra 1,2 Comfort самый доступный в этой тройке, он стоит 176 400 гривен. Также хэтчбэк привлекает богатым оснащением. Цена Peugeot 208 1,0 Access – 190 000 гривен, он привлекает экономичностью. Skoda Fabia 1,2 Ambiente несколько дороже соперников – 198 000 гривен, но зато он просторнее и обладает вместительным багажником.



Объем багажника Nissan – 265 л

У Peugeot в распоряжении – 285 л

Багажник Skoda самый большой – 300 л

Технические характеристики			
Модель	Nissan Micra	Peugeot 208	Skoda Fabia
Тип кузова	хэтчбек		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	920/1425	975/1484	1040/1555
Длина/ширина/высота, мм	3780/1675/1525	3962/1739/1460	3990/1640/1500
Колесная база, мм	2450	2538	2460
Колея передняя/задняя, мм	1470/1475	1475/1471	1420/1410
Клиренс (дорожный просвет), мм	145	129	135
Объем багажника мин/макс, л	265/1132	285/1076	300/1163
Диаметр разворота, м	9,3	10,4	10,0
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1198	999	1198
Тип	бензиновый		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 3		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	76 при 6000	68 при 6000	69 при 5400
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	104 при 4000	95 при 3000	112 при 3000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/41	Аи-95/50	Аи-95/45
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	5-ст. механическая		
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	барабанные		
Количество подушек безопасности, шт	2		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD	ABS, EBD	ABS, EBD, ESP
Размер шин	165/70 R14	185/65 R15	185/60 R14
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	13,7	14,0	14,9
Максимальная скорость, км/ч	166	165	163
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	6,6	5,2	7,7
загородный цикл	4,9	3,7	4,9
смешанный цикл	5,8	4,3	5,9
Стоимость тестируемого автомобиля (в Украине), гривен	176 400	190 000	198 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Соревнование вседорожников премиум-сегмента



Audi Q5

Широкая радиаторная решетка Audi Q5 обрамлена хромом



Land Rover Freelander

Передний бампер Land Rover Freelander скошен снизу



Volvo XC60

Капот и боковины Volvo XC60 выполнены рельефными

Хотя по результатам первых 8 месяцев 2013 года уровень продаж новых автомобилей сократился на 0,8%, модели премиум-класса чувствуют себя неплохо и довольно успешно продаются. Традиционно в этом сегменте пользуются популярностью не только седаны, но и вседорожники. Ведь они сочетают высокий уровень комфорта с практичностью и неплохо подходят для наших не самых лучших дорог. А турбодизельные двигатели обеспечивают неплохую экономичность и позволяют не платить дополнительную ввозную пошлину. Среди подобных моделей – и герои нашего сегодняшнего сравнительного тест-драйва Audi Q5, Land Rover Freelander и Volvo XC60.

Audi Q5 недавно прошел небольшое обновление. У него довольно элегантный внешний вид, в котором преобладают плавные линии кузова. Аркообразная линия крыши делает профиль более стремительным. Огромная трапециевидная радиаторная решетка обрамлена хромированным ободком. Продолговатые фары украшены изогнутыми светодиодными лампами дневного света. Капот выполнен рельефным, а на боковинах заметны штампованные линии. Панорамное заднее стекло сверху прикрыто спойлером. Крупные трапециевидные фонари растянуты на крылья.

Land Rover Freelander – настоящий долгожитель, ведь выпускают его с 2006 года. Он привлекает строгим угловатым дизайном с малыми углами наклона передних и задних стоек крыши. Хромированная решетка радиатора сочетается с прямоугольными фарами. Передний бампер несколько скошен снизу для увеличения геометрической проходимости. На боковинах заметны небольшие вентиляционные отверстия. Сзади по краям кузова размещены компактные фонари, а на пятой двери установлен серебристый молдинг. На крыше установлен небольшой спойлер.

Volvo XC60, как и Audi, также претерпел модернизацию несколько месяцев назад. Теперь передняя часть вседорожника выглядит более сдержанно. Он сохраняет характерный силуэт с приподнятой задней частью. Расширенная решетка радиатора и более крупные фары сделали переднюю часть солиднее на вид. В переднем бампере расположен небольшой воздухозаборник. Капот и боковины выполнены рельефными. Задние стойки имеют большой угол наклона, а подчеркивают их L-образные фонари. На верхней кромке пятой двери размещен заостренный спойлер.

Freelander несколько компактнее своих соперников: его длина равна 4500 мм против 4628 мм у XC60 и 4629 мм – у Q5. Колесная база Land Rover также поменьше – 2660 мм, тогда как у Volvo 2774 мм, а у Audi – 2807 мм. Масса трех автомобилей приблизительно одинаковая: 1820 кг у немецкой модели, 1805 кг у британской и 1825 кг у шведской.

В салоне Audi господствует традиционный стиль немецкой марки. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей, а в районе хвата рук на ободке предусмотрены напльвы. На приборной панели крупные спидометр



У Audi самая большая колесная база – 2807 мм



Land Rover несколько меньше соперников – 4500 мм



Задние стойки Volvo имеют большой угол наклона



Панорамное заднее стекло Q5 сверху прикрыто спойлером



На пятой двери Freelandier установлен хромированный молдинг



Стойки крыши XC60 подчеркнуты L-образными фонарями

и тахометр разделены цветным экраном бортового компьютера, а по краям размещены указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. Центральная панель немного повернута к водителю, а сверху на ней установлен 6,5-дюймовый дисплей мультимедийной системы MMI. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля рационально упорядочены и четко разделены друг от друга. Их подсветка – ярко-красная. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Сиденья первого ряда несколько упругие, но зато их боковая поддержка лучше, чем у соперников. На центральном тоннеле установлен удобный подлокотник, прячущий бокс. Тоненькие стойки крыши обеспечивают неплохую обзорность во всех направлениях.

В отделке салона Land Rover преобладает кожа. Как и во внешнем виде, здесь преобладают грани. Четырехспицевое рулевое колесо имеет довольно большой диаметр. Циферблаты спидометра и тахометра украшены серебристыми ободками, а между ними находится цветной дисплей, на который выведены данные бортового компьютера и датчика уровня топлива. На широкой центральной панели монитор навигационной системы соседствует с небольшими аналоговыми часами. Кнопки аудиосистемы и климатической установки крупные и в большинстве своем удобные в использовании, хотя некоторые из них установлены слишком низко. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Посадка в Freelandier немного выше, чем в двух других вседорожниках, поэтому и обзорность хорошая. Передние сиденья мягкие и комфортабельные, а водителю и пассажиру предусмотрены отдельные откидные подлокотники. Также есть функция подогрева кресел.

Внутри Volvo преобладает лаконичный стиль. Пластик в отделке разбавлен серебристыми вставками "под алюминий". Трехспицевое рулевое колесо декорировано кожей. На приборной панели аналоговый циферблат тахометра с цифровым спидометром внутри соседствует с двумя дисплеями, на которые выведены остальные данные. В традициях шведской марки наклоненная центральная панель выполнена очень тоненькой и за ней обустроена ниша для мелочи. Сверху на ней размещен 5-дюймовый экран мультимедийной системы. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля тесно сгруппированы и некоторые из них слишком мелкие. Сиденья XC60 широкие и удобные, а также неплохо удерживают спину. Предусмотрена и функция их подогрева. В центральном подлокотнике размещено небольшое отделение для поклажи. Обзор вперед и по сторонам неплохой, а вот при парковке его ограничивают толстые задние стойки крыши.

На втором ряду у Q5 места для ног немного больше, чем у соперников. Зато пространство над головой самое щедрое у XC60, хотя два других вседорожника не

слишком уступают ему по этому показателю. А Freelander обладает самым широким салоном, поэтому сзади здесь троим пассажирам просторно. Задние сиденья Volvo оснащены подогревом, а у Audi – горизонтальной регулировкой и изменяемым углом наклона спинок. Объем багажника Q5 составляет 540 л, Freelander – 405 л, а XC60 – 495 л. Со сложенными задними креслами он возрастает до 1560, 1670 и 1455 л, соответственно.

Для сравнения выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости – Audi Q5 2,0 TDI, Land Rover Freelander 2,0 TD4 HSE и Volvo XC60 2,4 D5 Kinetic. Все они оснащены электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонным климат-контролем, магнитолой с CD-проигрывателем, связью Bluetooth, легкосплавными дисками, круиз-контролем, системой стабилизации. Audi и Land Rover также получили датчик дождя, а у Freelander также есть датчик освещения, люк в крыше и CD-чейнджер. У Q5 и XC60 6 подушек безопасности, а у Freelander – 7. Volvo же укомплектован технологией City Safety, которая определяет переходящих дорогу пешеходов и применяет замедление, чтобы избежать наезда на них.

Все три автомобиля оснащены турбодизельными двигателями. "Четверка" Audi объемом 2,0 л с двумя турбинами развивает 177 л. с. при 4200 об/мин. Максимальные 380 Н·м крутящего момента доступны при 1750 об/мин. Мотор работает достаточно тихо и плавно. Разгон до 100 км/ч занимает 9,0 с, а максимальная скорость составляет 200 км/ч. Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями не только отличается быстротой переключений, но и способствует снижению расхода топлива. Поэтому Q5 самый экономичный: 7,1 л/100 км в городском цикле и 5,5 л/100 км – в загородном. Также вседорожник в Украине доступен с бензиновыми двигателями объемом 2,0 л (180 и 225 л. с.) и 3,0 л (272 л. с.), 3,0-литровым 245-сильным турбодизелем.

Турбодизель Land Rover имеет рабочий объем 2,2 л, а его мощность составляет 190 л. с. при 3500 об/мин. Приличный крутящий момент в 420 Н·м достигается при 1750 об/мин, поэтому двигатель достаточно тяговит. Но нужно учитывать, что на высоких оборотах ощутимы вибрации, хотя при этом мотор не шумный. А вот 6-ступенчатый "автомат" работает плавно. Freelander разгоняется до 100 км/ч за 9,5 с и способен развить 190 км/ч. В городе он расходует 8,7 л/100 км, а за городом – 5,7 л/100 км. Автомобиль также можно выбрать со 150-сильной версией этого турбодизеля или 3,2-литровой 233-сильной бензиновой "шестеркой".

У пятицилиндрового двигателя Volvo самые большие объем (2,4 л) и мощность – 215 л. с. при 4000 об/мин. Уже с 1500 об/мин в распоряжении огромные 440 Н·м крутящего момента. Поэтому на "низах" тяги более чем достаточно. У XC60 самая лучшая динамика в тройке – 8,3 с до



Центральная панель Audi немного повернута к водителю



Салон Land Rover декорирован кожей



Центральная панель Volvo очень тоненькая



Задние сиденья Q5 оснащены горизонтальной регулировкой



Freelander обладает самым широким салоном



У XC60 самое щедрое пространство над головой

100 км/ч и максимальные 210 км/ч. Однако работает двигатель весьма громко. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия отличается быстрой реакцией. Расход топлива в городском цикле составляет 8,5 л/100 км, а на шоссе – 5,3 л/100 км. Вседорожник у нас также можно выбрать с бензиновыми моторами объемом 2,0 л (240 л. с.) и 3,0 л (304 л. с.), турбодизелями объемом 2,0 л (136 и 163 л. с.).

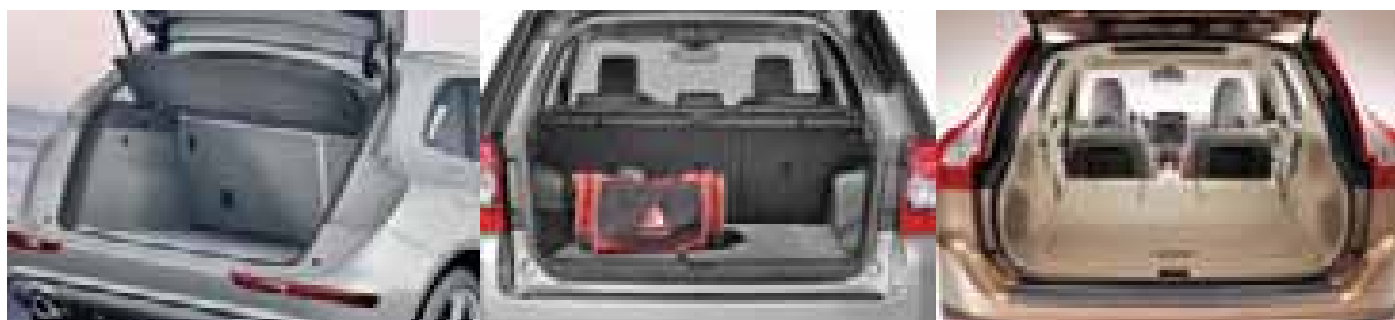
У Q5 полный привод постоянный, а у Freelander и XC60 – подключаемый. Автомобили рассчитаны преимущественно на легкое бездорожье, хотя Land Rover демонстрирует неплохую проходимость и в более сложных условиях. Помогает технология Terrain Response с режимами для езды по снегу, камням, грязи и песку. Все три автомобиля также укомплектованы системой помощи на крутом спуске Hill Descent Control.

Audi демонстрирует довольно увлекательную управляемость. Его руль точный и наполняется тяжестью на больших скоростях. Система полного привода в обычных условиях передает больше тяги на заднюю ось, что придает вседорожнику легкий заднеприводный уклон. Сцепление с дорогой очень хорошее. В поворотах крены кузова небольшие, по меркам автомобилей подобного класса. Подвеска, конечно, достаточно упругая, но все же езда остается комфортабельной и по-настоящему ощутимы только серьезные дорожные неровности. На больших скоростях в салоне очень тихо благодаря хорошей шумоизоляции.

Land Rover отличается неплохой маневренностью в городских условиях. Диаметр его разворота составляет 11,3 м, тогда как у Q5 – 11,6 м а у XC60 – 11,7 м. Руль достаточно легкий и его можно легко вращать несколькими пальцами, но немного больше информативности ему не помешало бы. Подвеска несколько жестковата и, к тому же, у Freelander установлена 18-дюймовая резина, а у соперников – 17 дюймовая. Кроме того, высокий вседорожник ощущимо кренится в виражах. А при езде по шоссе дают о себе знать шумы ветра и шин.

Volvo более ориентирован на комфорт. Его мягкая и длинноходная подвеска без труда справляется с большинством выбоин на дорогах. Однако обратной стороной являются слишком выраженные крены кузова в виражах. Впрочем, они меньше, чем у Land Rover. Также на извилистых дорогах проявляется недостаточная поворачиваемость. Рулевое управление XC60 легкое, хотя достаточно точное, но обратной связи не всегда хватает. Автомобиль демонстрирует хорошую курсовую устойчивость. Шумоизоляция пассажирского отсека также качественная, поэтому при 130 км/ч внутри тихо.

Audi Q5 2,0 TDI самый доступный в тройке – 485 500 гривен, он также привлекает топливной экономичностью. Land Rover Freelander 2,0 TD4 HSE не намного дороже – 486 000 гривен, а его сильные стороны – хорошая проходимость и богатое оснащение. Volvo XC60 2,4 D5 Kinetic стоит 504 800 гривен и отличается хорошей динамикой.



Багажник Audi самый большой – 540 л

У Land Rover в распоряжении 405 л

Объем багажника Volvo – 495 л

Технические характеристики			
Модель	Audi Q5	Land Rover Freelander	Volvo XC60
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1820/2430	1805/2505	1825/2505
Длина/ширина/высота, мм	4629/1898/1655	4500/1910/1740	4628/1891/1713
Колесная база, мм	2807	2660	2774
Колея передняя/задняя, мм	1617/1613	1611/1614	1632/1586
Клиренс (дорожный просвет), мм	200	210	230
Объем багажника мин/макс, л	540/1560	405/1670	495/1455
Диаметр разворота, м	11,6	11,3	11,7
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1968	2179	2400
Тип	дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4	в ряд, 4	в ряд, 5
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	177 при 4200	190 при 3500	215 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	380 при 1750-2500	420 при 1750	440 при 1500-3250
Топливо/емкость бака, л	Дт/75	Дт/68	Дт/70
Трансмиссия			
Тип привода	постоянный полный	подключаемый полный	
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	6-ст. автоматическая	
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	независимая, пружинная, 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.	6	7	6
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, HDC	ABS, EBD, DSC, HDC	ABS, EBD, DSC, HDC
Размер шин	235/65 R17	235/60 R18	235/65 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,0	9,5	8,3
Максимальная скорость, км/ч	200	190	210
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	7,1	8,7	8,5
– загородный цикл	5,5	5,7	5,3
– смешанный цикл	6,1	6,9	6,4
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	485 500	486 000	504 800
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		



Lamborghini Countach:

Воплощение оригинальности

Итальянские спортивные автомобили всегда привлекали внимание не только мощными двигателями или хорошими динамическими характеристиками, но и сногшибательным дизайном. Пожалуй, более всего, публику шокировали модели Lamborghini. Особенно это получилось у легендарного Lamborghini Countach. Этот знаменитый автомобиль стал своеобразным символом эпохи и положил начало новому этапу в развитии спорткупе. В это трудно поверить, но в этом году Countach празднует свое 40-летие.

Идея создания Lamborghini Countach родилась в 1970 году. Молодая итальянская марка уже успела стать на ноги и даже громко заявить о себе сногшибательным купе Miura. Конечно, среднеторный автомобиль отлично себя проявил, но ведь и конкуренты не дремали – появились новые Ferrari 365 GT/4 Daytona и Maserati Bora. Основатель и президент компании Ферруччо Ламборгини поручил своим подопечным нелегкое задание – спроектировать наследника Miura. Конечно, новичок должен был стать мощнее, быстрее, и ярче.

Группа инженеров во главе с талантливыми Джанпаоло Далларой, Бобом Уоллесом и Валентино Бальбони начала работу над новым купе с кодовым названием Project 112. Они решили, что подобно предшественнику автомобиль станет среднеторным. Специалисты создали легкую трубчатую раму из алюминиевых сплавов. Но V12 разместили не поперечно, как в Miura, а продольно. Для лучшего распределения веса 5-ступенчатую механическую коробку переключения передач



Countach LP5000 QV развивал 295 км/ч.



«Гильотинные» двери призваны облегчить посадку и высадку



Lamborghini Countach LP400 S
1978 года



Lamborghini Countach LP400 S
получил широкие задние покрышки



Lamborghini Countach LP5000 QV 1985 года с 455-сильным двигателем

поместили перед мотором, и это создало проблему. Ферруччо Ламборгини требовал сделать машину как можно ниже, но этому мешал карданный вал. Даллара предложил оригинальное решение: вал провели прямо через тоннель в картере двигателя.

Над выбором стилиста долго не думали. Предыдущие модели Lamborghini – Espada, Jarama и та же Miura – были спроектированы в ателье Bertone знаменитым дизайнером Марчелло Гандини. Он же взялся и за Project 112 и создал для него стремительный клиновидный кузов высотой чуть более метра. Чтобы облегчить посадку и высадку, Гандини применил свое изобретение – "гильотинные" двери, которые он использовал в концепте Alfa Romeo Carabo. Они открывались вверх параллельно кузову. Заднее стекло в прототипе было очень узким, а потому вместо традиционного салонного зеркала заднего вида установили оригинальный перископ, выведенный в узкое окошко в крыше. Среди других интересных деталей дизайна можно выделить треугольные воздухозаборники в боковинах и выдвижные фары.

Конечно, такое купе оказалось футуристическим, по меркам своего времени. Поэтому неудивительно, что когда готовый прототип привезли из Bertone на завод Lamborghini, кто-то из рабочих воскликнул: "Countach!" Таким возгласом на диалекте итальянской области Пьемонт выражают высшую степень восхищения – например, если мужчина увидит красивую женщину. Новинку так и называли, хотя до этого все модели Lamborghini именовали в честь быков, которыми с детства увлекался Ферруччо Ламборгини.

Ярко-желтый концепт-кар Countach привезли на Женевский автосалон 1971 года, где он сразу спровоцировал



Lamborghini Countach QVX 1986 года



Lamborghini Countach принимал участие в японском чемпионате JGTC



Валентино Бальбони – один из разработчиков Lamborghini Countach



Автомобиль безопасности Lamborghini Countach, 1980 год



Высота Countach — чуть более метра

фурор публики. Пожалуй, не менее впечатляющими были и технические характеристики. Новый 5,0-литровый V12 развивал 445 л. с., что позволяло автомобилю весом 1130 кг разогнаться до 100 км/ч за 5 с и достигать 306 км/ч. Салон декорировали дорогой кожей и установили в нем глубоко профилированные спортивные кресла.

Однако сразу запустить модель в производство не удалось. Начало 70-х годов обозначилось финансовым кризисом, который ударил и по Lamborghini. Феручо Ламборгини был вынужден продать компанию, а доработка новой модели заняла целых три года. Первый Countach покинул сборочный цех только в 1974 году. Ради снижения его стоимости пришлось отказаться от сложно перископа и увеличить заднее стекло. К тому же, 5,0-литровый



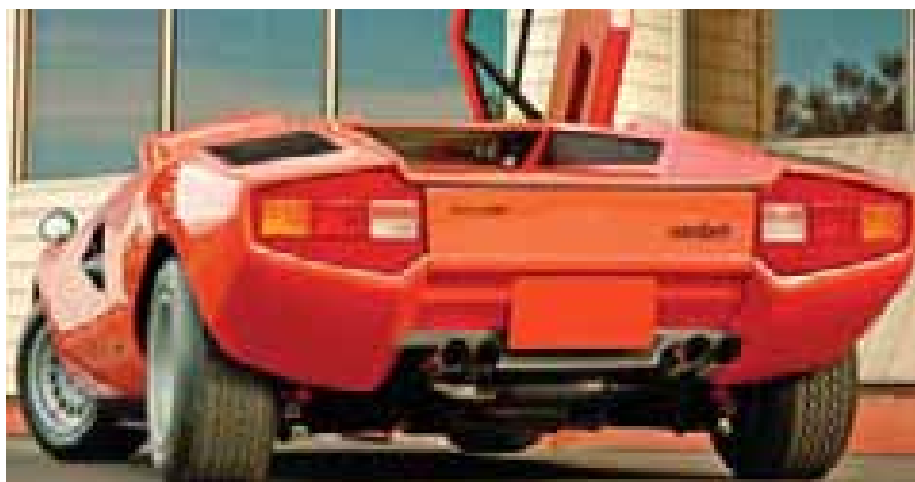
Всего выпущено 2042 купе



Выдвижные фары — одна из характерных черт Countach



Концепт-кар Lamborghini Countach 1971 года



Название Countach произошло от итальянского возгласа



Двигатель Countach LP400 – 4,0-литровый V12 мощностью 375 л. с.

двигатель так и не удалось довести до ума. Вместо него установили проверенный мотор Miura – 4,0-литровый 375-сильный V12 с двумя клапанами на цилиндр и шестью двойными карбюраторами Weber. Динамика, конечно, ухудшилась, но все равно была отличной – 6 с до 100 км/ч и максимальная скорость 290 км/ч. Модель получила обозначение LP400, что расшифровывается как Longitudinale Posteriore 4,0 l ("4,0-литровый двигатель, размещенный в базе поперечно").

Для своего времени автомобиль оказался недешевым – 52 тыс. долларов, что равно примерно 320 тыс. по нынешнему курсу. Да и резкий рост цен на топливо не способствовал популярности спортивных моделей. Поэтому в 1974 году продали всего 23 Countach, а за четыре года собрали лишь 158 машин. Затем автомобиль прошел первую свою модернизацию – появилась версия LP400 S. Ради улучшения



Огромное антикрыло отличает Countach 80-х годов



Первый серийный
Countach LP400 1974 года

управляемости увеличили колею (это заметно по расширенным колесным аркам) и оснастили Lamborghini широкими покрышками Pirelli P7 размером 205/50 VR15 спереди и 345/35 VR15 сзади. Спереди появился спойлер, но самой заметной деталью стало огромное заднее антикрыло. Оно уменьшило предел скорости до 274 км/ч, но зато обеспечило дополнительную прижимную силу. LP400 S оказался более популярным: несмотря на возросшую до 85 тыс. долларов цену, за пять лет собрали 237 машин. Кстати, именно эта версия стала машиной безопасности в знаменитом Гран-при Монако "Формулы-1".



Коробку переключения передач разместили перед мотором, а карданный вал проложен через его картер

В 1982 году увидела мир модификация LP500 S, которая наконец-то получила 5,0-литровый двигатель. Но из-за новых строгих экологических норм мощность осталась прежней. Зато крутящий момент возрос с 361 до 411 Н·м, что сделало мотор более эластичным и лучше приспособленным для повседневного использования. Впрочем, три года спустя купе все-таки получило прибавку в мощности. Для Countach LP5000 QV разработали новую головку блока с четырьмя клапанами на цилиндр и улучшенной системой охлаждения. Результат – 455 л. с., что позволило достичь 100 км/ч за 5,2 с и развить 295 км/ч, пусть масса и выросла до 1490 кг. LP5000 QV оказался самым популярным вариантом модели – изготовили 676 единиц.



Последняя модификация Countach – 25th Anniversary, выпущенная в 1988 году

Потенциал LP5000 QV был испытан в гонках на выносливость. На базе купе создали спортпрототип Lamborghini Countach QVX. Он неплохо себя проявил в борьбе с более опытными соперниками, но у компании не хватило денег на его доводку.

У версии LP500 S 1982 года объем двигателя увеличили до 5,0 л



Позже доработанные Countach принимали участие в японском чемпионате JGTC.

Последней модификацией купе стал Countach 25th Anniversary, созданный в 1988 году специально к 25-летию Lamborghini. Двигатель остался прежним, зато автомобиль получил аэродинамический обвес и улучшенные воздухозаборники. Ходовую также модернизировали, а в заводских тестах купе принял участие известный раллийный асс, чемпион мира 1977 года Сандро Мунари. В таком виде автомобиль продержался на конвейере до 1990 года, пока его не сменил Lamborghini Diablo. За 16 лет выпустили 2042 Countach.

Конечно, неординарный запоминающийся дизайн и хорошая динамика позволили Lamborghini Countach быстро завоевывать популярность, стать автомобилем-мечтой, символом 80-х годов. Его можно увидеть во многих кинолентах – таких как "Смоки и бандит", "Кинг-Конг", мультфильме "Трансформеры". И, наверное, ни одна машина не красовалась на стольких плакатах и календарях, особенно популярных среди молодежи. А "гильотинные" двери Countach стали визитной карточкой Lamborghini и поныне используются в большинстве моделей итальянской марки.



Салон декорирован кожей

СЛУШАЕТ ВСЯ УКРАИНА



Белая Церковь	102.3
Бердянск	107.9
Винница	100.3
Днепропетровск	104.8
Донецк	106.0
Житомир	104.5
Запорожье	089.3
Ивано-Франковск	106.4
Киев	107.4
Кривой Рог	091.1
Луганск	101.8
Луцк	90.2
Львов	105.4
Мелитополь	105.2
Мукачева	99.9
Николаев	103.3
Никополь	101.2

Одесса	100.4
Павлоград	106.1
Полтава	100.0
Ровно	105.7
Славянск	102.5
Сумы	107.9
Тернополь	91.7
Умань	102.1
Харьков	106.1
Херсон	105.6
Хмельницкий	107.6
Черкассы	100.6
Чернигов	100.6
Шостка	102.5
Южноукраинск	102.4
Мариуполь	104.0
Кировоград	102.6
Кременчук	102.1

**www.afp.
com.ua**

Прием объявлений
(**бесплатно**) на сайте

АВТО
свето
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!

REALTYCOMFORT
KIEV.UA

Подать объявление

www.realtycomfort.kiev.com.ua

продавайте выгодно НЕДВИЖИМОСТЬ!

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