

# Тест-Драйв

Январь 2015



Ferrari FXX K • Audi Q7 • Cadillac CTS-V • Mercedes-Benz GLE Coupe • Opel Karl • Toyota Mirai  
• Mitsubishi L200 • Qoros 3 City SUV • Mercedes-Benz CLA Shooting Brake • Mini John Cooper Works  
• Audi RS3 • Hyundai i30 • Audi RS Q3 • Land Rover Discovery Sport • Chevrolet Corvette Z06  
• Nissan Murano • Suzuki Vitara • Hyundai Grandeur, Nissan Teana, Skoda Superb • Honda Civic, Mazda 3,  
Subaru Impreza • Hyundai Santa Fe, Mitsubishi Outlander и Nissan X-Trail • Dodge

Автомобильный журнал для тех, кто умеет выбирать  
**[www.testdrive.com.ua](http://www.testdrive.com.ua)**

# COSMOLADY

Ж У Р Н

Ж Е Н Щ И Н

112 | January | 2014 | №1  
11 | January | 2015

ТЕМА  
НОМЕРА  
**ВОЛШЕБСТВО  
ЗИМНИХ  
ПРАЗДНИКОВ**

ГАСТРОНОМИЯ  
НОВОГО ГОДА  
МАГИЯ ЖЕЛАНИЙ

МОДА  
ALESSANDRA RICCI  
СОВРЕМЕННАЯ  
ИНТЕРПРЕТАЦИЯ  
КЛАССИКИ

ЮВЕЛИРНОЕ  
ИСКУССТВО  
ОТ MISIS

АКТУАЛЬНАЯ  
ПРОЗРАЧНОСТЬ

А ТАКЖЕ  
ВСЕГДА ПЕРВАЯ  
КЭТИ ПЕРРИ

СПЕЦПРОЕКТ  
ИТОГИ  
И ПЕРСПЕКТИВЫ

БИЗНЕС  
ЗОЛОТОЕ ВРЕМЯ  
НОВОГОДНЕЙ  
ИНДУСТРИИ

ФИТНЕС  
БЫТЬ В ФОРМЕ

ЗДОРОВЬЕ  
ЕГО  
ВЕЛИЧЕСТВО  
ЛАЗЕР

ИНТЕРВЬЮ  
КОСМОС  
АНДРЕЯ КИШЕ



Алла Зиневиц  
**КРАСОТА – ЭТО  
НАПОЛНЕНИЕ ДУШИ**

**ЗАПИТУЙТЕ У МІСЦЯХ  
РОЗПОВСЮДЖЕННЯ ПРЕСИ**

# Январь 2015

## «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

**Премьера  
Audi Q7:**  
смена поколений



10

**Премьера  
Cadillac CTS-V:**  
"горячий" седан



16

**Премьера  
Mercedes-Benz GLE Coupe:**  
вседорожник с душой купе



22

**Премьера  
Ferrari FXX K:**  
создан для трека



28

**Премьера  
Opel Karl:**  
отцу марки посвящается



34

**Премьера  
Toyota Mirai:**  
будущее приходит сейчас



42

**Премьера  
Mitsubishi L200:**  
смена поколений



48

**Премьера  
Goros 3 City SUV:**  
вседорожный хетчбэк



54

**Премьера  
Mercedes-Benz CLA Shooting Brake:**  
спортивный универсал



60

**Премьера  
Mini John Cooper Works:**  
самый быстрый в истории марки



66

**Премьера  
Audi RS3:**  
мощнее, легче, быстрее



72

**Премьера  
Hyundai i30:**  
легкое обновление



120

**Сравнительный тест-драйв  
Hyundai Grandeur, Nissan Teana, Skoda Superb:**  
бизнес-класс за разумные деньги



126

**Сравнительный тест-драйв  
Honda Civic, Mazda 3, Subaru Impreza:**  
поединок седанов С-класса



132

**Сравнительный тест-драйв  
Hyundai Santa Fe, Mitsubishi Outlander и Nissan X-Trail:**  
соревнование вседорожников



138

**Страницы истории  
Dodge:** сто лет

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.

# Audi Q7: смена поколений

Хотя в Audi выпускают полноприводные модели с начала 80-х годов, первый вседорожник марки – Q7 – появился только в 2005 году. Он находился в производстве почти десять лет, и теперь пришло время для второго поколения Audi Q7.





Во многом новичок внешне очень схож с предшественником. Он сохраняет строгий стиль, в котором преобладают прямые линии. Широкая решетка радиатора теперь шестиугольная и декорирована хромом. Продолговатые фары – светодиодные и с активной матрицей (способны изменять направление пучка света). Колесные арки расширены, а пороги украшены серебристыми накладками. У задних стоек крыши уменьшен угол наклона, а пятая дверь сверху прикрыта спойлером. Ширину автомобиля подчеркивают крупные прямоугольные фары.

Хотя дизайн можно охарактеризовать как эволюционный, платформа у Audi Q7 полностью новая. Длина вседорожника уменьшена до 5050 мм, а колесная база – до 2990 мм. В конс-

трукции широко использованы алюминиевые сплавы, что позволило снизить массу сразу на 325 кг – до 1970 кг в начальном исполнении. Стандартное оснащение включает 18-дюймовые колесные диски, а 21-дюймовые предложены за доплату.

В салоне передняя панель напоминает крыло самолета, а на всю ее ширину растянута дефлекторная вентиляционная система. В отделке сочетаются кожа, алькантара и алюминий. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый цветной дисплей. Центральная консоль немного повернута к водителю, а сверху из нее выдвигается 8,3-дюймовый экран мультимедийной системы MMI. Навигация в меню осуществляется с помощью сенсорной панели, а кнопок здесь стало меньше.

Покупатель может выбрать формат второго ряда сидений: два отдельных кресла или трехместный диван. В обоих случаях предусмотрена горизонтальная регулировка. На третьем ряду стало просторнее. Объем багажника составляет 295 л в семиместной конфигурации, 890 л – в пятиместной и 2075 л – в двухместной.

Стандартное оснащение пополнила система автоматического замедления, а список опций пополнили парковочный автопилот, беспроводной Интернет, камеры кругового обзора, 10,1-дюймовые мониторы для задних пассажиров и адаптивный круиз-контроль с функцией движения в пробках.

Впервые автомобиль получил четырехцилиндровый двигатель – 2,0-литровый 252-сильный. Также можно выбрать



знакомый 3,0-литровый компрессорный V6 мощностью 333 л. с. Турбодизель такого же объема развивает 218 либо 272 л. с. Этот же мотор будет играть и главную роль в новом гибридном Q7, а суммарная мощность силовой установки составит 373 л. с. Такой вседорожник сможет проехать 56 км на электротяге и будет расходовать 1,7 л/100 км.

Все Q7 получили 8-ступенчатую автоматическую трансмиссию и постоянный полный привод с функцией изменения вектора тяги. За доплату впервые предложены поворачиваемые задние колеса, призванные сделать вседорожник более маневренным. Также в списке опций есть пневмоподвеска с изменяемым в пределах 145-235 мм дорожным

просветом. Технология Audi drive select позволяет нажатием кнопки изменять характеристики двигателя, трансмиссии и ходовой.

Официальная премьера Audi Q7 второго поколения состоится на Детройтском автосалоне в январе. Вскоре после этого начнутся продажи вседорожника по цене от 61 тыс. евро.





<b>Технические характеристики Audi Q7</b>	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/7
Снаряженная масса, кг	1995
Длина/ширина/высота, мм	5050/1970/1740
Колесная база, мм	2990
Клиренс (дорожный просвет), мм	145-235
Объем багажника мин/макс, л	295/2075
<b>Двигатель</b>	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	2967
Тип	дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	272 при 3800
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	600 при 1750-2500
Топливо/емкость бака, л	Дт/100
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	постоянный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
<b>Ходовая</b>	
Передняя подвеска	независимая, с пневмоэлементами, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, с пневмоэлементами, 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, EDS, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	8
Размер шин	255/55 R18
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,3
Максимальная скорость, км/ч	250
Расход топлива, л/100 км:	
– смешанный цикл	5,7
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	61 000 – 63 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

# Cadillac CTS-V:

## "горячий" седан



**Cadillac не позиционировали ранее как марку со спортивным духом, но мощные модели у них были всегда. А в последние годы появилась и линейка заряженных Cadillac, носящих индекс V. В прошлом году дебютировал седан CTS третьего поколения, а теперь показали и "горячий" Cadillac CTS-V.**

Как и предшественник, новый CTS-V оснащен 6,2-литровым компрессорным V8, знакомым по Chevrolet Corvette Z06. Двигатель развивает 640 л. с. и обладает громадным крутящим моментом в 855 Н·м. С 8-ступенчатой автоматической коробкой переключения передач разгон до 100 км/ч занимает 3,7 с, а максимальная скорость превышает 320 км/ч. А технология отключения цилиндров Active Fuel Management делает мотор экономичнее.

Стандартное оснащение включает электронный дифференциал повышенного трения. Рулевое управление CTS-V острее, а пружины подвески более жесткие. Установлены и адаптивные магнитореологические амортизаторы Magnetic ride control нового поколения, и более мощные тормозные механизмы Brembo. Кроме того, предусмотрена технология настройки шасси с комфортным и спортивным режимами.

В дизайне Cadillac CTS-V, как и прежде, преобладают грани. Сохранен и фирменный профиль с длинным капотом и укороченной "кормой". Узкие фары со светодиодными ходо-

выми огнями растянуты на крылья. Отличить заряженный седан можно по новой темной решетке радиатора и массивному переднему бамперу с увеличенным воздухозаборником. Выпуклый капот изготовлен из карбона и дополнен вентиляционными "жабрами", дополнительные отверстия предусмотрены и в крыльях. Колесные арки раздуты, что указывает на увеличенную колею. Комплектация включает 19-дюймовые легкосплавные диски с покрышками Pirelli размером 255/40 R19 спереди и 285/35 R19 сзади. Фонари имитируют "кили", популярные на Cadillac 50-х годов. На крышке багажника установлен спойлер, а из заднего бампера выглядывают четыре выхлопных трубы. Жесткость кузова увеличена на 25% за счет распорок под капотом и в районе задних стоек крыши.

Салон декорирован кожей и алькантарой, присутствуют и карбоновые вставки. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый цветной дисплей. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло. Сверху на наклоненной центральной панели установ-

лен 8-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы CUE: он сдвигается и прячет потайное отделение для мелкой поклажи. Передние сиденья оснащены электроприводом регулировок, подогревом и вентиляцией, а за доплату предложены спортивные кресла Recaro с улучшенной боковой поддержкой.

Стандартное оснащение включает навигационную систему и беспроводной Интернет. Предусмотрен и специальный видеорегистратор, позволяющий записывать видео прохождения кругов по гоночной трассе и сохранять при этом информацию о времени, скорости, боковом ускорении.

Cadillac CTS-V официально представят на Детройтском автосалоне. Седан поступит в продажу с осени 2015 года, а его стоимость в США составит около 70 тыс. долларов.









<b>Технические характеристики Cadillac CTS-V</b>	
Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Длина/ширина/высота, мм	4966/1834/1454
Колесная база, мм	2911
Объем багажника, л	388
Диаметр разворота, м	11,2
<b>Двигатель</b>	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	6162
Тип	бензиновый, с механическим нагнетателем
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/1
Макс. мощность, л. с. при об/мин	640 при 6400
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	855 при 3600
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/62
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	задний
Коробка передач	8-ст. автоматическая
<b>Ходовая</b>	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, StabiliTrak
Количество подушек безопасности, шт	10
Размер шин	255/40 R19 спереди, 285/35 R19 сзади
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,7
Максимальная скорость, км/ч	320
Стоимость автомобиля (в США), долларов	70 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

# Mercedes-Benz вседорожник с душой купе



# GLE Coupe:

*Тест-драйв:*

ПРЕМЬЕРА



Относительно недавно в автомобильном мире появился сегмент так называемых вседорожных купе. Они сочетают в себе повышенную проходимость, стремительный дизайн и хорошие динамические характеристики. К таким моделям относят Acura ZDX, BMW X4 и X6, Infiniti QX70. Теперь к ним присоединился новый Mercedes-Benz GLE Coupe.



GLE Coupe использует платформу Mercedes-Benz M-Class (который, к слову, переименован в GLE). У двух моделей одинаковая колесная база – 2915 мм. При этом новичок длиннее (4900 мм) и шире (2003 мм), а также немного ниже – 1731 мм. Он привлекает аркообразным силуэтом крыши и высокой оконной линией. Широкая решетка радиатора украшена по центру большой трехлучевой звездой, а в бампере заметен немаленький воздухозаборник. Крупные фары украшены изогнутыми ходовыми огнями. Оптика GLE Coupe – полностью светодиодная. Колесные арки расширены, а боковины профилированы. Узкие фонари соединены тоненькой хромированной накладкой. Стандартное оснащение включает 20-дюймовые легкосплавные диски, а в версии GLE450 AMG колеса 21-дюймовые. Также вариант от AMG можно отличить по аэродинамическому обвесу и заднему спойлеру.

В салоне – знакомый стиль M-Class. В отделке сочетаются синтетическая

кожа и дерево. Трехспицевое рулевое колесо обшито перфорированной кожей в районе хвата рук. Циферблаты приборов размещены в отдельных колодцах и разделены экраном бортового компьютера. Внутри спидометра – указатель остатка топлива в баке, а в тахометре находится датчик температуры охлаждающей жидкости. К вертикальной центральной панели прикреплен 8-дюймовый дисплей мультимедийной системы Comand, а навигация в меню осуществляется с помощью сенсорной панели. В GLE450 AMG установлены спортивные сиденья и руль с плоским ободом снизу, а за доплату можно заказать карбоновые вставки.

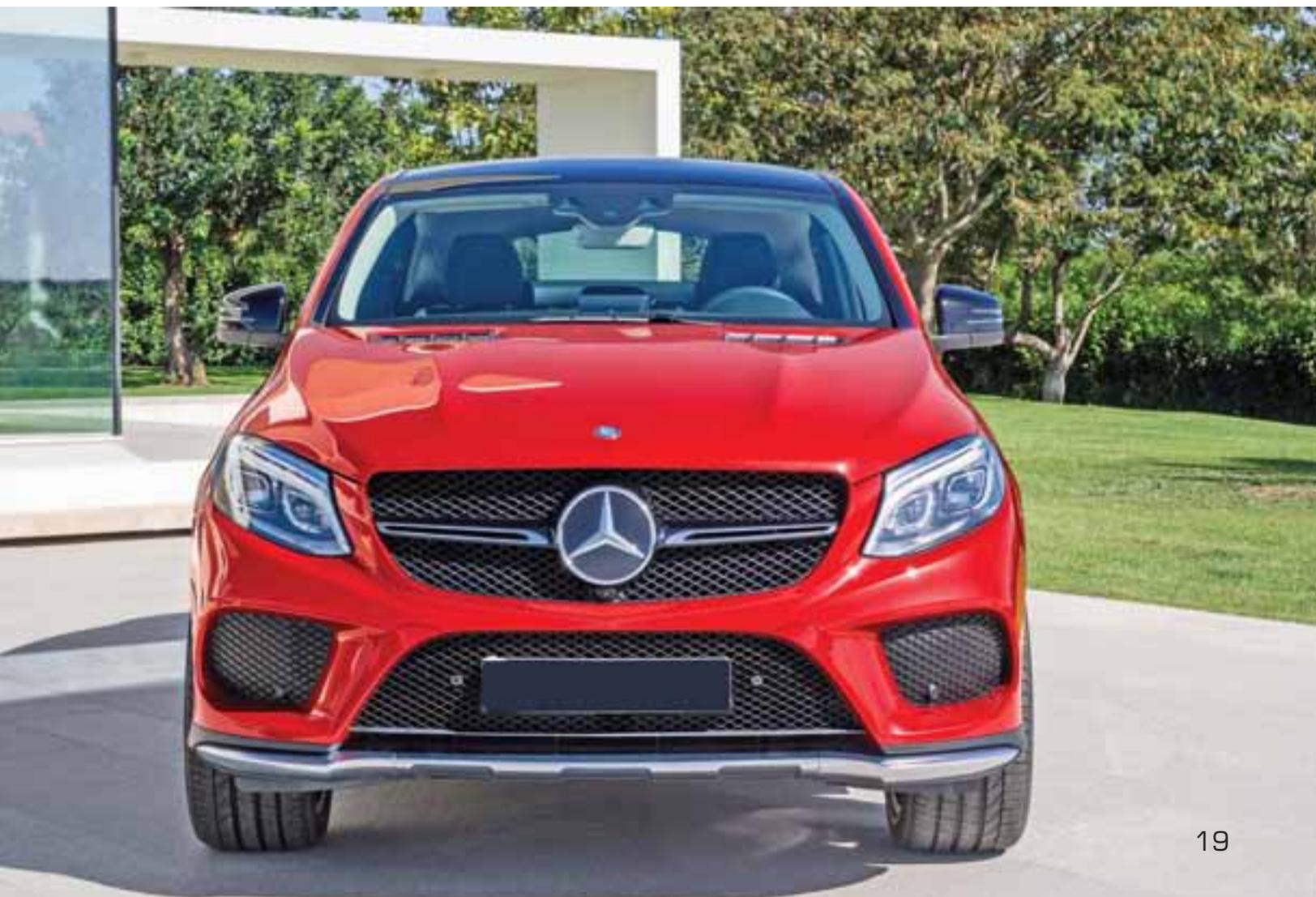
Список опций включает камеры кругового обзора, парковочный автопилот, мониторы для задних пассажиров, мощную аудиосистему Bang&Olufsen. Также можно выбрать адаптивный круиз-контроль, системы автоматического экстренного торможения, соблюдения полосы движения,

слежения за "слепыми" зонами и ночного видения.

Поначалу на выбор предложат три двигателя. Бензиновый 3,0-литровый V6 с двумя турбинами в GLE400 развивает 333 л. с., а в GLE450 AMG – 367 л. с. Также доступен 3,0-литровый 258-сильный турбодизель. Позже планируется появление варианта GLE63 AMG мощностью 525 л. с.

Все версии получили 9-ступенчатую автоматическую коробку переключения передач и постоянный полный привод (в GLE450 AMG больше тяги передается на заднюю ось). Среди опций есть пневмоподвеска, адаптивные амортизаторы и технология Dynamic Select, позволяющая изменять настройки двигателя, ходовой и трансмиссии.

Официальная премьера Mercedes-Benz GLE Coupe состоится на Детройтском автосалоне, а его продажи стартуют летом 2015 года. Стоимость начальной версии составит около 72 тыс. евро.





<b>Технические характеристики Mercedes-Benz GLE Coupe</b>	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4900/2003/1731
Колесная база, мм	2915
<b>Двигатель</b>	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	62996
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	367 при 5250
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	520 при 1600-4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/70
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	постоянный полный
Коробка передач	9-ст. автоматическая
<b>Ходовая</b>	
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, ESP, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	9
Размер шин	275/45 R21 спереди, 315/40 R21 сзади
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Стоимость автомобиля в Европе, евро	72 000 – 90 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

# Ferrari FXX K: CO

В последние годы наряду с дорожными моделями Ferrari выпускали и их мелкосерийные версии, предназначенные исключительно для гоночного автодрома. Среди них и 599 XX, и знаменитый Enzo FXX. Последний теперь обрел преемника в лице нового Ferrari FXX K.



# Создан для трека

*Тест-драйв:*  
ПРЕМЬЕРА



Как и предшественник, FXX К создан на базе флагмана итальянской марки. На сей раз донором послужило купе LaFerrari. Родство просматривается невооруженным глазом. Новичок сохранил и вытянутый силуэт со сдвинутым вперед салоном, и поднимающиеся вверх двери, и заостренный "нос" в стиле болидов "Формулы-1". Большинство изменений носят функциональный характер. Вместо стильных изогнутых фар и больших круглых фонарей установлены узкие светодиодные полоски, ведь на треке оптика менее важна. Новый изогнутый передний спойлер с вертикальными элементами, накладки на боковинах, выдвигаемое заднее антикрыло и оригинальные "кили" способствуют улучшению аэродинамики. Результат – рекордные для серийных автомобилей 540 кг прижимной силы при 200 км/ч. Колесные арки более расширены, что дало возможность увеличить колею. А дополнительный воздухозаборник на крыше улучшает охлаждение моторного отсека. Масса купе снижена на 90 кг – до 1165 кг.

Из салона в целях снижения веса убрали часть отделки, поэтому внутри повсюду виден голый карбон. Отказались и от аудиосистемы, а вот конди-

ционер оставили. Руль приплюснут сверху и снизу, как на спортпрототипах. Показания приборов выводятся на три дисплея, причем центральное место занимает изображение тахометра. Бортовой компьютер, среди прочего, дает информацию о боковом ускорении, температуре покрышек и времени прохождения гоночного круга. Для водителя и пассажира предусмотрены ковшеобразные спортивные сиденья с карбоновым каркасом. Они изготавливаются индивидуально, учитывая рост и комплектацию владельцев.

Как и LaFerrari, FXX К получил гибридную силовую установку с системой рекуперации тормозной энергии HY-KERS. Но мощность 6,2-литрового бензинового V12 увеличили до 860 л. с. при 9200 об/мин, а электромотора – до 190 л. с. Суммарно они развивают 1050 л. с., а максимальный крутящий момент превышает 900 Н·м. С 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями разгон до 100 км/ч занимает менее 3 с, а максимальная скорость превышает 350 км/ч. Кроме того, предусмотрен специальный режим Qualify, в котором электродвигатель обеспечивает максимальную отдачу для наиболее быстрого прохождения нескольких кругов

автодрома. Появилась и функция быстрой зарядки батареи автомобиля.

Электронный задний дифференциал E-Diff3, антипробуксовочная система F1-Trac и адаптивные амортизаторы были доработаны. Кроме того, у купе более жесткие пружины подвески и модернизированные карбоново-керамические тормоза Brembo диаметром 398 мм спереди и 380 мм сзади. Доработана система контроля угла заноса Side Slip Control. Установлены и гоночные покрышки Pirelli типа "слик" со встроенными датчиками износа. Размер передних – 285/650 R19x10.5, а задних – 345/725 R20x13.

Ferrari FXX К официально представили на автошоу в Абу-Даби. Всего выпустят только 40 купе, а стоимость каждого из них составит около 2,2 млн. евро. Покупателями могут быть исключительно давние клиенты итальянской марки. Интересно, что автомобили не приспособлены для дорог общего пользования. В стоимость включены несколько тестовых сессий на различных автодромах, а также курс водительского мастерства в специальной школе. Среди учителей будут и действующие пилоты все той же "Формулы-1".









# Opel Karl:

отцу марки посвящается



В Opel решили развивать линейку компактных городских моделей. Совсем недавно появился новый Corsa пятого поколения, неплохо показал себя и хетчбэк А-класса Adam. Последний позиционируют как более молодежный автомобиль, а теперь у него появится семейный брат. Причем, если Adam назван в честь основателя компании Адама Опеля, то новичок Opel Karl именован в честь его сына, который создал первый автомобиль марки.





Adam и Karl построены на одной платформе. Но если первый – трехдверный хэтчбэк, то второй будет предложен в пятидверном исполнении. Karl придет на смену модели Agila. Автомобиль достигает 3,68 м в длину при колесной базе в 2,31 м. Он отличается стремительным дизайном с большим углом наклона лобового стекла и клиновидной оконной линией. Широкая решетка радиатора в виде улыбки по центру украшена логотипом марки и хромированной накладкой. С ней сочетаются крупные фары и V-образный бампер. Боковины и пятая дверь выполнены профилированными. На крыше установлен спойлер, а сзади по краям кузова размещены изогнутые фонари.

В отделке салона присутствуют черные лакированные вставки. Передняя панель выполнена в виде распростертых крыльев. Трехспицевое рулевое колесо небольшое, а на его ободе предусмотрены наплывы в районе хвата рук. Приборы глубоко врезаются в панель и прикрыты изогнутым козырьком. Между спидометром и тахометром установлен экран бортового компьютера. В более дорогих версиях Karl на центральной панели заметен сенсорный дисплей мультимедийной системы IntelliLink. Список опций также включает 16-дюймовые легкосплавные диски, адаптивные фары, панорамную крышу, парковочный автопилот, подогрев руля и передних сидений, круиз-контроль, технологию

соблюдения полосы движения. Стандартное оснащение включает 6 подушек безопасности и систему стабилизации.

На первых порах Karl будут оснащать только одним двигателем – новым 1,0-литровым трехцилиндровым мотором мощностью 75 л. с. В паре с ним работает 5-ступенчатая механическая коробка переключения передач. Хэтчбэк получил электроусилитель рулевого управления с функцией City: нажатием кнопки на малых скоростях (до 30 км/ч) руль можно сделать легче, что помогает, например, при парковке.

Opel Karl официально представят в марте на Женевском автосалоне. Начало продаж запланировано на лето 2015 года, а стартовая цена в Европе составит примерно 9500 евро.





<b>Технические характеристики Opel Karl</b>	
Тип кузова	мини-вэн
Количество дверей/мест, шт.	5/7
Длина, мм	3680
Колесная база, мм	2311
<b>Двигатель</b>	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	999
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 5500
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	передний
Коробка передач	5-ст. механическая
<b>Ходовая</b>	
Передняя подвеска	независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная, 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	185/65 R15
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Стоимость автомобиля в Европе, евро	9 500
Первое техобслуживание	20 000
Периодичность техобслуживания	20 000

# Toyota Mirai:

**будущее приходит сейчас**





Истощение запасов нефти заставляет человечество искать альтернативные источники энергии. В автомобильной отрасли уже давно известны электромобили и гибридные модели, но большим их недостатком является малый запас хода. Одним из способов решения этой проблемы являются водородные топливные ячейки, в которых методом электролиза вырабатывается энергия для электромотора. Первые подобные автомобили появились лет десять назад, а некоторые из них (Honda FCX Clarity, например) выпускались мелкими сериями. Теперь же, по мнению специалистов Toyota, пришло время для более массовых моделей и именно поэтому дебютирует седан Mirai. В переводе с японского его название означает "будущее".

Разработка Toyota Mirai велась на протяжении трех лет, а в прошлом году увидел мир предсерийный прототип FCV. Mirai внешне практически не отличается от него и действительно выглядит футуристически. У него выраженный клиновидный профиль с заостренным "носом", высокой оконной линией и ниспадающей формой крыши. Узкая решетка радиатора и тоненькие светодиодные фары сочетаются с огромными воздухозаборниками в бампере. Боковины выполнены рельефными. Фонари растянуты на всю ширину кузова, а в крышку багажника интегрирован спойлер.

Седан получился немаленьким – 4890 мм в длину при колесной базе в 2780 мм. А его масса достигает 1850 кг. Платформу для него позаимствовали у Lexus HS 250h. Легкосплавные 17-дюймовые диски "обуты" в покрышки с низким коэффициентом сопротивления качению.

Салон Mirai также выглядит необычно: чего стоит одна передняя панель сложной формы. В отделке присутствуют карбоновые вставки. А вот рулевое колесо знакомо по Toyota Camry. Показания приборов выведены на дисплей, расположенный по центру торпедо. Под ним находится 6,1-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы Entune. Кроме того, есть еще один маленький монитор, отображающий данные о работе климатической установки. Клавиши блоков климат-контроля и аудиосистемы выполнены сенсорными. Передние сиденья оснащены электроприводом и подогревом. Объем багажника составляет 371 л. Стандартное оснащение включает адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления, технологии слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения.

Автомобиль приводится в движение 155-сильным электромотором. Максимальный крутящий момент достигает 335 Н·м и доступен уже с первых оборотов. Разгон до 100 км/ч занимает

около 9 с, а максимальная скорость – 178 км/ч. Выхлоп абсолютно безвредный, ведь по сути это водяной пар. Автомобиль также может исполнять роль генератора – питать электричеством различные приборы.

Водород хранится под давлением в специальных баках под полом салона. Его запаса хватит, чтобы проехать 483 км. Конечно, водородных заправочных станций сейчас очень мало, хотя в Японии на протяжении 2015 года их количество планируют увеличить до 100, а в США – до 48. В Toyota взяли курс на проспонсировать строительство части этих АЗС. Кроме того, BMW, Honda, Hyundai, Mercedes-Benz и Toyota совместно реализуют пилотный проект по предоставлению 110 автомобилей с топливными ячейками в лизинг в пяти европейских городах – итальянском Больцано, австрийском Инсбруке, Копенгагене, Лондоне, Мюнхене и Штутгарте.

Toyota уже зарекомендовала себя как производитель массового гибрида Prius. Объемы выпуска Mirai будут меньшими, да и цена повыше – 57 тыс. долларов. В некоторых странах правительственные субсидии снизят стоимость до 44 тыс. долларов. Кроме того, покупатели получат бесплатную подписку на систему придорожной помощи и бесплатное топливо на три года эксплуатации автомобиля.











Технические характеристики Toyota Mirai	
Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Снаряженная масса, кг	1850
Длина/ширина/высота, мм	4890/1815/1535
Колесная база, мм	2780
Колея передняя/задняя, мм	1535/1545
Объем багажника мин/макс, л	371
Двигатель	
Тип	электрический
Расположение	спереди
Макс. мощность, л. с. при об/мин	153
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	335
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	1-ст.
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, VDC
Размер шин	215/55 R17
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,0
Максимальная скорость, км/ч	178
Дальность пробега, км	483
Стоимость автомобиля (в США), долларов	57 000
Первое техобслуживание км	10 000
Периодичность техобслуживания км	10 000

# Mitsubishi L200:

## смена поколений

Пикапы присутствуют в линейке Mitsubishi еще с 1978 года, и за это время было выпущено свыше 3,5 миллиона таких автомобилей. Нынешний Mitsubishi L200 на конвейере уже десять лет и пришло время для его замены. Поэтому и представлен полностью новый L200.





Пикап использует доработанную платформу предшественника, а это значит, что в его основе лежит стальная рама. Дизайн L200 стал более выразительным. В частности, заметна широкая хромированная решетка радиатора, а в бампере увеличен воздухозаборник. Крупные фары дополнены изогнутыми светодиодными фарами дневного света. Фонари теперь растянуты на крылья. Как и ранее, модель предложена в двухместном и четырехместном исполнении.

В салоне улучшены материалы отделки, а в самой дорогой версии он декорирован ко-

жей. Появились и черные лакированные вставки. Передняя панель выполнена V-образной, а трехспицевое рулевое колесо позаимствовано у Mitsubishi Outlander. На приборной панели теперь преобладают крупные спидометр и тахометр. У кресел увеличены подушки. Список опций пополнила мультимедийная система с 7-дюймовым сенсорным дисплеем. Оснащение флагманской модификации включает климат-контроль, подогрев сидений, аудиосистему и круиз-контроль.

Единственный бензиновый двигатель – 2,4-литровая "четверка" мощностью 128 л. с.

также предложены 2,5-литровые турбодизели, развивающие 136 или 180 л. с. На выбор доступны 6-ступенчатая механическая или 5-ступенчатая автоматическая трансмиссии. Полный привод можно дополнить блокируемым задним дифференциалом. Также улучшена шумоизоляция пассажирского отсека.

Новый Mitsubishi L200 представлен в Таиланде, где вскоре стартует его производство. Ожидается, что новичок поступит в продажу в 150 странах мира, а его начальная стоимость в Европе составит около 21 тыс. евро.









# Qoros 3 City SUV:

вседорожный хетчбэк



Китайско-израильская компания Qoros еще молодая, но уже успела себя зарекомендовать. Их Qoros 3 проявил себя как один из самых безопасных автомобилей из Поднебесной. Теперь в линейке марки пополнение – появилась модель повышенной проходимости Qoros 3 City SUV.



В основе новинки лежит хетчбэк Qoros 3. City SUV достигает 4438 мм в длину при колесной базе в 2694 мм. Он отличается строгим дизайном с рельефными боковинами и аркообразной линией крыши. Прямоугольная решетка радиатора обрамлена хромом и сочетается с крупными фарами, дополненными светодиодными ходовыми огнями. На крыше установлен спойлер, а по краям кузова сзади установлены прямоугольные фонари. Дорожный просвет увеличен до 170 мм, а бамперы, пороги кузова и колесные арки прикрыты пластиковыми накладками. Стандартное оснащение

включает 17-дюймовые колесные диски, а 18-дюймовые предложены за доплату.

В салоне обод рулевого колеса выполнен плоским снизу, а у приборов – опитронная подсветка. Внутри спидометра размещен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре находится датчик температуры двигателя. Экран бортового компьютера цветной, а на центральной панели установлен 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Передние кресла разделены высоким трансмиссионным тоннелем. В перечне дополнительного оборудования есть навигационная система и беспроводной Интернет.

City SUV оснащают 1,6-литровой бензиновой "четверкой" с турбонаддувом. Ее мощность – 156 л. с., а максимальный крутящий момент – 210 Н·м. Разгон до 100 км/ч занимает 10,1 с, а максимальная скорость – 208 км/ч. Расход топлива составляет 6,8 л/100 км в смешанном цикле. На выбор предложены 6-ступенчатые механическая коробка переключения передач или трансмиссия с двумя сцеплениями.

Qoros 3 City SUV поступит в производство с 2015 года. Его представят не только в Китае, но и в Европе. Стоимость базовой версии составит около 16 тыс. евро.









# Mercedes-Benz CLA Shooting Brake:

## спортивный универсал

В прошлом году модельный ряд Mercedes-Benz пополнил изящный спортивный универсал CLS Shooting Brake. Поскольку у седана CLS появился младший брат CLA, то теперь пришло время и для универсала Mercedes-Benz CLA Shooting Brake.





Своим элегантным профилем новичок действительно напоминает старшего брата. У него аркообразная форма крыши, высокая оконная линия, рельефные боковины. Правда, CLA Shooting Brake несколько меньше – достигает 4630 мм в длину при колесной базе в 2700 мм. Его широкая решетка радиатора украшена по центру большой трехлучевой звездой, а с ней сочетаются крупные фары. На крыше установлен спойлер, а по краям кузова сзади установлены раскосые фонари. В универсала очень низкий коэффициент лобового сопротивления – всего 0,22.

В салоне вентиляционные дефлекторы похожи на турбины, а приборы размещены в отдельных колодцах. К центральной панели прикреплен 5,8-дюймовый дисплей мультимедийной системы Comand. У задних сидений регулируется угол наклона спинки. В зависимости от ее положения, объем багажника составляет 495-595 л. Со сложенными креслами он возрастает до 1354 л. В списке опций есть парковочный автопилот, технологии автоматического замедления, слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения.

Все доступные двигатели оснащены турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. Это бензиновые "четверки" объемом 1,6 л (122 и 156 л. с.) и 2,0 л (211 л. с.), а также 2,1-литровые турбодизели мощностью 136 и 177 л. с. Особняком стоит 360-сильный CLA45 AMG Shooting Brake, способный разогнаться до 100 км/ч за 4,7 с. В качестве опций предложены трансмиссия с двумя сцеплениями и полный привод.

Mercedes-Benz CLA Shooting Brake поступит в продажу с начала 2015 года. Стоимость базового универсала составит около 30 тыс. евро.





10:47

Vodafone.uk

### My Drive

Operator's Manual

Vehicle Functions

Parental Control

Seat



RADIO	MEDIA	CLEAR	1	2	3
NAVI	TEL	ON	4	5	6
EQ	PHONE	OFF	7	8	9
CALL	END CALL		0	CALL	HELP

CLIMATE CONTROL BUTTONS: FAN, AUTO, DEFROST, A/C, RECIRCULATE, LOCK, UNLOCK

CLIMATE CONTROL CONTROLS: AUTO ZONE, 22°C, 22°C, OFF, RESET





# Mini John Cooper Works:

## самый быстрый в истории марки



**Конструктор Джон Купер создавал заряженные версии Mini еще в 60-х годах. И они неплохо себя проявили: на их счету не одна победа в Ралли Монте-Карло. В наши дни самые мощные и быстрые Mini носят название John Cooper Works. Теперь такая модификация появилась и у Mini последнего поколения.**



Главное отличие Mini John Cooper Works прячется под капотом. Хэтчбэк получил 2,0-литровый бензиновый турбомотор мощностью 231 л. с. с максимальным крутящим моментом в 320 Н•м. С 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач разгон до 100 км/ч занимает 6,7 с, а максимальная скорость – 246 км/ч. То есть перед нами – самый быстрый Mini в истории. При этом расход топлива уменьшен на 20% – до 6,7 л/100 км в смешанном цикле. Спортивная выхлопная система делает звук мотора более насыщенным.

С недостаточной поворачиваемостью борется электронный дифференциал по-

вышенного трения. У автомобиля доработано рулевое управление, установлены новые пружины подвески и амортизаторы. Хэтчбэк также получил новые тормозные диски Brembo. Предусмотрена и технология изменения настроек двигателя и ходовой.

Отличить John Cooper Works от обычного Mini можно, прежде всего, по аэродинамическому обвесу, а также по увеличенным воздухозаборникам в бампере и на капоте. Также предусмотрены спойлер на крыше и 17-дюймовые легкосплавные диски. Оптика хэтчбэка – полностью светодиодная. По центру заднего бампера

расположены сдвоенные выхлопные трубы. Масса снижена до 1205 кг – это почти на 100 кг меньше, чем у предшественника.

В салоне установлены спортивные сиденья и рулевое колесо. Также заменены циферблаты приборов, показания могут выводиться на лобовое стекло. В отделке сочетаются кожа и алькантара, а на педалях появились алюминиевые накладки.

Mini John Cooper Works официально представят на Детройтском автосалоне. Вскоре после этого он поступит в продажу по цене примерно от 30 тыс. евро.









# Audi RS3:

## мощнее, легче, быстрее

Традиционно самые мощные и быстрые версии моделей Audi, созданные в спортивном подразделении Quattro, носят обозначение RS. С 2010 года такой вариант появился и у хэтчбэка А3. Поскольку в прошлом году представлен новый А3, то теперь пришло время и для свежего Audi RS3.





Как и предшественник, нынешний RS3 оснащен 2,5-литровым пятицилиндровым турбомотором. После доработки он развивает 367 л. с., а максимальный крутящий момент составляет 465 Н•м при 1625-5550 об/мин. С 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями разгон до 100 км/ч занимает 4,3 с, а максимальная скорость может быть ограничена на отметке в 250 либо 280 км/ч. Выхлопную систему дополнили перепускными клапанами, чтобы звук был тише на малых оборотах. Расход топлива при этом уменьшен до 8,1 л/100 км в смешанном цикле, а двигатель теперь соответствует экологическим нормам Евро-6.

Конечно, хэтчбэк получил постоянный полный привод Quattro. У него расширена

колея, а дорожный просвет уменьшен на 25 мм. Установлены адаптивные амортизаторы и новый электроусилитель руля с изменяемым усилием. Кроме того, RS3 укомплектован более жесткими пружинами подвески и увеличенными тормозными дисками, а за доплату предложены и карбоново-керамические тормоза. Есть и технология настройки шасси Audi drive select со спортивным и комфортабельным режимами.

Audi RS3 предложен только в пятидверном исполнении. Отличить его можно по черной решетке радиатора с надписью Quattro, увеличенным воздухозаборникам в переднем бампере и расширенным колесным аркам. Хэтчбэк получил аэродинамический обвес, 19-дюймовые колес-

ные диски и спойлер на крыше. Зеркала заднего вида окрашены в серебристый цвет, а из заднего бампера выглядывают два широких сопла выхлопной системы. Масса снижена на 55 кг – до 1520 кг.

Салон декорирован кожей, здесь заметны рулевое колесо с плоским ободом снизу и новый рычаг трансмиссии. Заменены и циферблаты приборов, а на педалях появились металлические накладки. Предусмотрены и спортивные сиденья с улучшенной боковой поддержкой и карбоновым каркасом.

Audi RS3 представят на автосалоне в Женеве, а в продажу он поступит весной. Стоимость хэтчбэка составит около 50 тыс. евро.









# Hyundai i30

## легкое обновление



# 30:

*Тест-драйв:*

ПРЕМЬЕРА





Конечно, за три года дизайн Hyundai i30 не успел устареть, поэтому внешние изменения минимальны. Прежде всего, заметна свежая трапецевидная решетка радиатора: она заметно больше, чем ранее. В бампере появились узкие светодиодные лампы дневного света. Такого же типа оптика теперь и в фарах хэтчбэка. Кроме того, отныне предложена модификация i30 Turbo с аэродинамическим обвесом, увеличенным спойлером на крыше и 18-дюймовыми легкосплавными дисками вместо стандартных 16-дюймовых.

В салоне перемены менее заметны. Прежде всего, автомобиль получил новые циферблаты приборов. Внутри спидометра теперь установлен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. В версии i30 Turbo установлены новые спортивные кресла с улучшенной боковой поддержкой. Кроме того, в этом случае рулевое колесо обшито перфорированной кожей, а на педалях предусмотрены металлические накладки.

Линейка двигателей пересмотрена. Начальная версия получила новый 1,4-литровый бензиновый мотор. Мощность,

как и прежде, составляет 100 л. с. "Четверка" объемом 1,6 л в атмосферном исполнении развивает 120 л. с., а ее новый вариант с турбонаддувом выдает 186 л. с. и устанавливается только на i30 Turbo. Такой хэтчбэк разгоняется до 100 км/ч за 8 с и достигает 219 км/ч. Турбодизель объемом 1,6 л теперь предложен в версиях мощностью 110 и 136 л. с. На смену 6-ступенчатому "автомату" пришла 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями.

Обновленный Hyundai i30 поступит в продажу с начала 2015 года. Стоимость базовой версии составит 16 500 евро.









# Audi RS Q3:

Самые мощные и быстрые варианты моделей Audi, созданные в спортивном подразделении Quattro, получили обозначение RS. Первым в этом "семействе" был Audi RS2, представленный 20 лет назад, а за последние годы RS значительно расширилось. Пожалуй, одним из самых необычных в этой когорте является "горячий" вседорожник RS Q3. Он появился год назад, но уже прошел модернизацию вместе со всей линейкой Audi Q3.

**Вседорожник  
"с озоньком"**

Вседорожник сразу узнается по характерному силуэту с большими углами наклона передних и задних стоек крыши, высокой оконной линии, коротким свесам кузова. Освеженная модель отличается новой широкой решеткой радиатора, обрамленной хромом. Изменены и узкие фары, а в них заметны светодиодные лампы дневного света. В переднем бампере небольшой спойлер и сразу три воздухозаборника, причем центральный дополнен надписью Quattro. Зеркала заднего вида серебристые, независимо от окраса кузова, такого же цвета и рейлинги для багажника на крыше. Спойлер на верхней кромке пятой двери увеличен в размерах, а из заднего бампера выглядывает широкая выхлопная труба. Несколько иные и стреловидные фонари.

RS Q3 – небольшой автомобиль: его длина составляет 4410 мм при колесной базе в 2603 мм. Тем не менее, он достаточно тяжелый – 1655 кг.

В целях улучшения управляемости дорожный просвет уменьшен на 25 мм (до 145 мм) и установлены 19-дюймовые легкосплавные диски. Колеса диаметром 20 дюймов доступны в качестве опции.

Во внутренней отделке автомобиля сочетаются кожа, алькантара и полированный алюминий, хотя в качестве опций предложены черные лакированные вставки и даже карбоновые детали. Металлические накладки появились и на педалях. Также внутри довольно много логотипов RS, подчеркивающих особенность модели. На трехспицевом рулевом колесе кожа перфорирована, а его обод снизу сделан плоским. У RS Q3 особая комбинация приборов. Внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру установлен цветной экран бортового компьютера, который также способен отображать дополнительную информацию – например,

данные о давлении наддува или температуре масла.

Рельефная центральная панель немного повернута к водителю. Сверху из нее выдвигается дисплей мультимедийной системы MMI. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля имеют ярко-красную подсветку. Они рационально упорядочены и довольно крупные, что облегчает пользование ими.

Водителю и переднему пассажиру предусмотрены спортивные сиденья с улучшенной боковой поддержкой. При этом они остаются комфортабельными, хоть и несколько упругими. Также у них регулируется поясничный подпор, есть и функция подогрева. А вот электропривод доступен только за



доплату. Обзорность вперед и по сторонам довольно неплохая.

На втором ряду RS Q3 с удобством разместятся двое пассажиров, а вот третий будет несколько стеснен из-за характерного профиля подушки дивана. Наклоненные задние стойки несколько ограничивают пространство над головой. А вот для ног места вполне достаточно, даже если спереди сидят рослые люди. Объем багажника составляет 356 л в обычном состоянии и 1261 л – со сложенными креслами второго ряда.

Комплектация вседорожника включает адаптивные биксеноновые фары, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, аудиосистему с 10 динамиками, парковочный автопилот, связь Bluetooth. Также предусмотрены 6 подушек безопасности и система стабилизации ESP. В перечне опций предусмотрены навигационная система, светодиодные фары, беспроводной Интернет, панорамная крыша, адаптивный круиз-контроль. Также можно выбрать системы автоматического замедления, соблюдения полосы движения, слежения за "слепыми" зонами и распознавания дорожных знаков.

Как и прежде, автомобиль оснащен 2,5-литровым пятицилиндровым бензиновым турбомотором, позаимс-

тованным у купе Audi TT RS. Теперь его немного модернизировали и подняли мощность на 30 л. с. – до 340 л. с. при 5300 об/мин. Максимальный крутящий момент также увеличен и теперь достигает 450 Н•м при 1600-5200 об/мин. То есть двигатель очень эластичный, а турбопауза почти незаметна. Тяги также более чем достаточно. При этом мотор отзывчивый, быстро раскручивается и легко достигает максимальных 7000 об/мин. Его звук приятный и не назойливый. Вседорожник демонстрирует уверенный равномерный разгон. Он достигает 100 км/ч за 4,8 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Вместе с тем он стал еще и экономичнее: расходует – 12 л/100 км в городском цикле и 6,9 л/100 км – в загородном. Оснащение, кстати, включает систему глушения двигателя при остановках.

В роботизированной 7-ступенчатой трансмиссии с двумя сцеплениями S-tronic переключения передач происходят немного быстрее, чем ранее. Полный привод обеспечивает хорошее сцепление с дорогой. Ходовая настроена на более активную езду. Рулевое управление точное и приятно наполнено тяжестью, да и обратной связи достаточно. Подвеска, конечно,

стала более жесткой, но это позволило добиться очень небольших кренов в поворотах. А недостаточная поворачиваемость проявляется очень редко. Шумоизоляция очень качественно выполнена, поэтому на больших скоростях в салоне тихо. Конечно, о выдающихся вседорожных способностях говорить не стоит, учитывая небольшую клиренс и низкопрофильную резину. Диаметр передних тормозных дисков увеличен до 365 мм, что обеспечивает лучшее замедление.

Для вседорожника также доступна технология настройки шасси Audi drive select. Если выбрать режим Dynamic, педаль акселератора становится отзывчивее, руль – острее, передачи переключаются при более высоких оборотах, а в выхлопной системе открывается перепускной клапан, что делает звук мотора более громким и насыщенным. Правда, и адаптивные амортизаторы в этом случае более жесткие. В комфортном режиме вседорожник более плавно поглощает выбоины на дорогах, а руль становится немного легче.

Обновленный Audi RS Q3 поступает в продажу в Европе в начале 2015 года. Он немного подорожал: начальная стоимость спортивного вседорожника составляет 56 600 евро.











<b>Технические характеристики Audi RS Q3</b>	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная/полная масса, кг	1655/2215
Длина/ширина/высота, мм	4410/1841/1580
Колесная база, мм	2603
Колея передняя/задняя, мм	1571/1577
Клиренс (дорожный просвет), мм	145
Объем багажника, л	356/1261
Диаметр разворота, м	11,8
<b>Двигатель</b>	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	2480
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 5
Количество клапанов/распредвалов, шт.	20/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	340 при 5300
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	450 при 1600-5200
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/64
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	подключаемый полный
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
<b>Ходовая</b>	
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, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	255/40 R19
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,8
Максимальная скорость, км/ч	250
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	12,0
– загородный цикл	6,9
– смешанный цикл	8,4
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	56 600
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

# Land Rover Discovery

## НОВЫЙ уровень

Долгое время самой небольшой моделью в линейке Land Rover был Freelander, представленный в 1997 году. Теперь нишу в сегменте компактных вседорожников занял Range Rover Evoque. Поэтому Freelander уходит на заслуженный отдых, а его место занимает новый Land Rover Discovery Sport. Показали его на автосалоне в Париже, а теперь начинается его производство.



# Very Sport:

*Тест-драйв:*  
ДЕБЮТАНТ





Уже с первого взгляда становится понятно, что перед нами – именно Land Rover. Discovery Sport отличается стремительным дизайном с клиновидной оконной линией и большим углом наклона задних стоек крыши. На смену углам Freelander пришли более мягкие линии кузова. Узкая хромированная решетка радиатора и раскосые фары, растянутые на крылья, роднят автомобиль с Range Rover Sport и тем же Evoque. В массивном переднем бампере заметны широкий воздухозаборник и металлическая пластина защиты днища. Колесные арки расширены, а в крыльях установлены вентиляционные отверстия. На боковинах заметны штампованные линии. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а по краям кузова сзади установлены крупные фонари.

Новичок использует знакомую платформу Freelander и Evoque. Он несколько крупнее, чем эти автомобили – достигает 4599 мм в длину при колесной базе в 2741 мм. При этом ширина и высота немного уменьшены – до 1894 мм и 1724 мм, соответственно. Начальное оснащение включает

18-дюймовые колесные диски, а 20-дюймовые доступны за доплату. Масса при этом осталась на уровне предшественника (1817 кг в начальной переднеприводной версии), ведь капот, крыша и пятая дверь изготовлены из алюминиевых сплавов.

Материалы внутренней отделки гораздо лучше, чем у Freelander. В базовой версии кожа сочетается с серебристыми вставками. В салоне преобладает граненый дизайн. Трехспицевое рулевое колесо multifunctionальное – с клавишами управления аудиосистемой и телефоном. Оригинально выглядит круглый селектор автоматической трансмиссии. Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы и дополнены нежно-голубой подсветкой. Между ними – цветной экран бортового компьютера.

Центральная панель Discovery Sport немного наклонена, а сверху ее венчает 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и рационально упорядочены, а потому удобные в пользовании.

Внутри довольно много отделений для мелкой поклажи. Вместительный перчаточный ящик сочетается с узкой нишей сверху. Также есть карманы в дверях и бокс в подлокотнике с функциями охлаждения и подогрева.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья – широкие и комфортабельные, а еще неплохо удерживают спину. Высокая посадка и тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность. Предусмотрена функция подогрева кресел, а их электропривод предложен за доплату.

На втором ряду Discovery Sport место для ног очень приличное, а если сдвинуть сиденья назад на 160 мм (они оснащены горизонтальной регулировкой), то оно будет на уровне Range Rover Sport. Изменяется и угол наклона спинок. Над головой места также вполне достаточно. Есть и третий ряд, рассчитанный на детей, – редкость в этом классе. Объем багажника в пятиместной конфигурации в зависимости от положения сидений составляет 829-981 л, а в двухместной – возрастает до 1698 л.

Начальная комплектация вседорожника включает систему доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, аудиосистему с 10 динамиками, связь Bluetooth, парктроник, датчики освещения и дождя, адаптивный круиз-контроль. Кроме того, предусмотрены 8 подушек безопасности и система стабилизации. Среди опций есть панорамная крыша, беспроводной Интернет, парковочный автопилот, монитор для задних пассажиров. Можно выбрать и системы автоматического замедления, распознавания дорожных знаков, слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения.

На первых порах единственным доступным двигателем будет знакомый по предшественнику 2,2-литровый турбодизель мощностью 190 л. с. Он тяговитый и эластичный, а турбопаузы практически нет. Уже при 1750 об/мин доступны 420 Н·м крутящего момента. При разгоне он несколько шумноват, хотя на малых оборотах работает гораздо тише, чем ранее. Да и вибраций стало меньше. С ним Discovery Sport достигает 100 км/ч за 8,9 с и способен развить 188 км/ч. При этом "четверка" весьма экономична – 7,4 л/100 км в городском цикле и 5,7 л/100 км – в смешанном.

Это заслуга технологии глушения двигателя при остановке.

Со временем линейку моторов расширяют. В частности, модель получит 2,0-литровые турбодизели мощностью 150 и 180 л. с. Появится и 2,0-литровый 240-сильный бензиновый двигатель с турбонаддувом. Он отличается бодрым характером и быстро набирает обороты. Пиковый крутящий момент в 340 Н·м достигается с 1750 об/мин. Мотор довольно тихий на "низах", но после 5000 об/мин отзывается приятным звуком. Вседорожник демонстрирует очень неплохую динамику: разгон до 100 км/ч занимает 8,2 с, а максимальная скорость – 200 км/ч. Да и "аппетит" у него умеренный – 10,9 л/100 км в городе и 6,8 л/100 км – на шоссе.

Механическая 6-ступенчатая трансмиссия демонстрирует точность при переключениях. Альтернатива – 9-ступенчатый "автомат", отличающийся плавностью работы, хотя и не самыми быстрыми реакциями.

Land Rover просто обязан продемонстрировать достойные вседорожные способности и Discovery Sport не подводит. У него хорошая геометрическая проходимость: приличный (212 мм) клиренс, большие углы въезда (25°) и съезда (31°). Полный привод дополнен фирменной технологией

Terrain Response с режимами для езды по снегу, грязи и песку. Есть и технология помощи на крутом спуске. Поэтому автомобиль хорошо проявляет себя на бездорожье. Он способен преодолевать 45-градусные подъемы и форсировать броды глубиной 60 см.

На асфальте поведение вседорожника также неплохое. Рулевое управление с электроусилителем легкое, но точное и, на удивление, информативное. Сцепление с дорогой на высоте, а недостаточная поворачиваемость проявляется редко и только на больших скоростях. Новая многорычажная задняя подвеска способствует более уверенному прохождению виражей. Крены в поворотах не слишком большие, но такого результата добились благодаря достаточно упругой подвеске. Выбоины на дороге довольно ощутимы, хотя позже появятся адаптивные амортизаторы, которые несколько улучшат комфорт езды. Зато шумоизоляция пассажирского отсека хорошая и при 130 км/ч внутри очень тихо – можно разговаривать с пассажирами третьего ряда, не повышая голос.

Land Rover Discovery Sport поступает в продажу с февраля 2015 года. Стоимость начальной модификации вседорожника в Европе составит 31 900 евро.









Технические характеристики Land Rover Discovery Sport		
Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/7	
Снаряженная/полная масса, кг	1841/2575	1863/2600
Длина/ширина/высота, мм	4599/1894/1724	
Колесная база, мм	2741	
Колея передняя/задняя, мм	1621/1630	
Клиренс (дорожный просвет), мм	212	
Объем багажника, л	829/1698	
Диаметр разворота, м	11,6	
Двигатель		
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1999	2179
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	240 при 5800	190 при 3500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	340 при 1750	420 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/65	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.	8	
Размер шин	235/60 R18	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,2	8,9
Максимальная скорость, км/ч	200	188
Расход топлива, л/100 км		
– городской цикл	10,9	7,4
– загородный цикл	6,8	5,7
– смешанный цикл	8,3	6,3
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	32 200 – 54 500	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

В далеком 1963 году известный гонщик и инженер Chevrolet Зора Аркус-Дантов создал особую версию Corvette Z06. С тех пор заряженные Corvette обязательно несут букву Z в названии, как дань памяти Зоре. А в 2001 году возродили и Z06. И с тех пор эта модификация является обязательной в модельном ряду. Теперь ею обзавелся и новый Chevrolet Corvette C7 Stingray.

# Chevrolet Corvette Z06: обузданная мощь





Corvette всегда отличались броским внешним видом и C7 в этом плане не исключение. Он сохраняет фамильный клиновидный силуэт с заостренным "носом", длинным капотом и сдвинутым назад салоном. Купе и кабриолет сполна оправдывают свое имя Stingray ("скат" в переводе с английского), ведь своими изогнутыми линиями действительно напоминает эту морскую рыбу. Узкие фары дополнены изогнутыми светодиодными фарами дневного света. В бампере заметна широкая "пасть" решетки радиатора. Крыша купе выполнена съемной, а у задних стоек – большой угол наклона.

Z06 легко отличить от стандартного Corvette. Все изменения носят функциональный характер. Так, более агрессивный передний бампер и заостренный задний спойлер призваны увеличить прижимную силу. Опционный пакет Z07 включает еще и карбоновый аэродинамический обвес.

Дополнительные воздухозаборники на капоте и в боковинах призваны улучшить охлаждение моторного отсека. Установлены 19-дюймовые передние и 20-дюймовые задние колесные диски. Задние крылья расширены, а четыре квадратных фонаря больше разнесены по углам кузова. Из бампера выглядывают четыре широких сопла выхлопной системы.

В основе Corvette Z06 лежит пространственная рама из алюминиевых сплавов. Присутствует в конструкции и легкий магний, а капот и крыша выполнены из углеволокна. Жесткость кузова увеличена на 20% по сравнению с моделью прошлого поколения. Правда, и масса несколько выше – 1600 кг.

Во внутренней отделке сочетаются кожа и алюминий, а за доплату можно выбрать вставки из карбона и алькантары. Передняя панель как бы обволакивает водителя, что подчеркивает ориентированность салона на него.

Установлено новое рулевое колесо с плоским ободом снизу. На приборной панели аналоговые спидометр, указатели уровня топлива в баке и температуры двигателя сочетаются с цветным экраном. На него выведено изображение тахометра, а также данные о температуре и давлении масла, времени прохождения круга на автодроме, боковом ускорении. Показания могут проецироваться и на лобовое стекло.

Центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы MyLink. Он сдвигной, а за ним прячется потайное отделение для мелкой поклажи – неплохое дополнение к перчаточному ящику. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля немного, поэтому к ним несложно привыкнуть.

Сиденья Corvette Stingray Z06 разделены высоким трансмиссионным тоннелем, на котором размещен



подлокотник с боксом внутри. Они комфортабельные и неплохо удерживают спину, а еще оснащены электроприводом, подогревом и вентиляцией. Электрорегулировка есть и у рулевой колонки. За доплату предложены ковшеобразные кресла – более упругие, но с улучшенной боковой поддержкой. Конечно, посадка за рулем очень низкая.

Corvette показывает, что спортивная модель может быть вполне практичной. Объем багажника купе – 425 л, да и погрузочный проем широкий.

Модель оснащена весьма богато: система доступа без ключа, биксеноновые фары, электропакет, отдельный климат-контроль, аудиосистема Bose, камера заднего вида, датчик дождя, связь Bluetooth, навигационная система, круиз-контроль. Также пре-

дусмотрены 6 подушек безопасности и система стабилизации РТМ. В перечне опций есть электропривод рулевой колонки, беспроводной Интернет и оригинальная технология Performance Data Recorder – камера, записывающая видео кругов, пройденных по гоночному треку.

Конечно, Corvette немислим без большого V8 под капотом. В Z06 установлен 6,2-литровый двигатель с не очень современным клапанным механизмом OHV. Его модернизировали – дополнили непосредственным впрыском топлива, установили титановые клапаны и главное – механический компрессор. Мощность достигла внушительных 650 л. с. при 6400 об/мин. Максимальный крутящий момент действительно огромен – 880 Н·м при 3600 об/мин, поэтому тяги всегда дос-

таточно. "Восьмерка" просыпается сразу после нажатия кнопки стартера и дает знать о себе низкочастотным ревом с легкой ноткой завывания компрессора Eaton. С увеличением оборотов до 3000 этот звук становится все громче, ведь в выхлопной системе открывается перепускной клапан. Мотор легко раскручивается до 6500 об/мин. При резком старте с пробуксовкой борется технология Launch control, поэтому купе достигает 100 км/ч всего за 3,2 с, а традиционные американские 400 м с места преодолевает за 11 с. Максимальная скорость превышает 320 км/ч, причем до 240-250 км/ч автомобиль добирается быстро и непринужденно.

Механическая 7-ступенчатая трансмиссия демонстрирует точные переключения. Можно выбрать и 8-ступен-

чатый "автомат" с, на удивление, быстрыми реакциями и подрулевыми переключателями для ручного режима.

Corvette Stingray Z06 – не только король прямых дистанций, у него еще и очень хорошая управляемость. Он стал гораздо послушнее, чем модель прошлого поколения, и с ним легче справиться. Сцепление с дорогой просто феноменальное, учитывая огромную тягу, а способствуют этому широченные покрышки размером 285/30 ZR19 спереди и 335/25 ZR20 сзади. Сорвать заднюю ось в занос можно разве что с отключенной системой стабилизации. Рулевое управление с электроусилителем острое, точное и, на удивление, информатив-

ное. Идеальное (50:50) распределение веса по осям и электронный задний дифференциал обеспечивают нейтральную поворачиваемость. Боковое ускорение в виражах достигает 1,19 g. Стандартными являются адаптивные амортизаторы. В спортивном режиме благодаря им крены кузова минимальные. Вместе с тем, двигатель становится отзывчивее, РТМ вмещается позже, а рулевое управление наполняется тяжестью. Купе неплохо замедляется и со стандартными тормозами, но по-настоящему хорошо проявляют себя карбоново-керамические диски Brembo диаметром 394 мм спереди и 388 мм сзади. Тормозной путь со 100 км/ч – всего 32 м.

Вместе с тем, автомобиль – не только трековый снаряд, он остается неплохо приспособлен и для повседневного использования. В комфортном режиме езда довольно мягкая, по меркам спорткупе. А система отключения цилиндров позволяет уменьшить расход топлива до более-менее умеренных 18,1 л/100 км в городском цикле и 9,8 л/100 км – в загородном.

Chevrolet Corvette Stingray Z06 поступает в продажу с января 2015 года. Цены в США начинаются с отметки в 79 тыс. долларов и даже со всеми опциями стоимость – чуть более 100 тыс. Очень неплохо, учитывая, что большинство моделей со схожими динамическими характеристиками стоят в два-три раза дороже.









<b>Технические характеристики Chevrolet Corvette Stingray Z06</b>	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	3/2
Снаряженная масса, кг	1600
Длина/ширина/высота, мм	4496/1958/1235
Колесная база, мм	2710
Колея передняя/задняя, мм	1600/1567
Клиренс (дорожный просвет), мм	100
Объем багажника мин/макс, л	425
Диаметр разворота, м	11,5
<b>Двигатель</b>	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	6162
Тип	бензиновый, с механическим компрессором
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	650 при 6400
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	880 при 3600
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/70
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	задний
Коробка передач	7-ст. механическая
<b>Ходовая</b>	
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, PTM, Launch control
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	285/30 ZR19 спереди, 335/25 ZR20 сзади
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,2
Максимальная скорость, км/ч	320
Расход топлива, л/100 км:	
– городской цикл	18,1
– загородный цикл	9,8
– смешанный цикл	13,6
Стоимость тестируемого автомобиля в США, долларов	79 000 – 105 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

# Nissan Murano:

**ставим на эмоции**



Nissan Murano появился в 2002 году и занял место в сегменте среднеразмерных вседорожников. Спустя 12 лет дебютирует уже третье поколение модели. Представили его весной на автосалоне в Нью-Йорке, а теперь начинается производство автомобиля.

Внешне новый Nissan Murano повторяет предсерийный концепт-кар Resonance. Вседорожник выглядит гораздо ярче и эмоциональнее предшественника: заимствует черты дизайна Nissan Pathfinder, Qashqai и X-Trail. Широкая V-образная решетка радиатора украшена серебристой накладкой. С ней сочетаются стреловидные фары, в самой дорогой версии Platinum – полностью светодиодные. Бампер дополнен трапециевидным воздухозаборником и хромированными "усами". Молдинги также заметны на порогах и оконных рамках. Под стать им и опционные 20-дюймовые полированные диски. У Murano выраженные мускулистые передние крылья и рельефные боковины. В про-

филь он выглядит стремительно благодаря большому углу наклона лобового стекла, аркообразной форме крыши и клиновидной оконной линии. Задние стойки окрашены в черный цвет, а панорамное стекло сверху прикрыто большим спойлером. По краям кузова установлены фонари в виде бумерангов, а из бампера выглядывают прямоугольные наконечники выхлопных труб.

Платформа перешла в наследство от модели прошлого поколения, а потому колесная база осталась неизменной – 2825 мм. Но при этом Murano стал немного длиннее (4897 мм) и шире (1915 мм), а вот высоту уменьшили до 1691 мм. Вседорожник облегчили на 65 кг – до 1717 кг в базовой переднеприводной версии. Коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,31.

Материалы внутренней отделки улучшены. Обволакивающая передняя панель по форме напоминает распростерты крылья и сверху укра-

шена вставкой "под дерево". Также присутствуют черные лакированные детали и алюминиевые накладки. Четырехспицевое рулевое колесо знакомо по старшему брату Pathfinder. Приборы с оптической подсветкой разделены цветным экраном бортового компьютера. Внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя.

Большую часть широкой центральной консоли занимает 8,0-дюймовый дисплей мультимедийной системы NissanConnect. Он теперь сенсорный. Благодаря ему количество клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля уменьшено с 25 до 10. Переключатели



довольно мелкие, что несколько осложняет пользование ими на ощупь. Кроме того, здесь установлены специальные держатели для смартфонов. Количество подстаканников в салоне увеличено до 10.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья широкие и комфортабельные. В их разработке принимали участие специалисты NASA, а потому они уменьшают нагрузку на плечи и поясницу, способствуют улучшению кровообращения. Поэтому спина не устает при дальних путешествиях. Но несколько больше боковой поддержки не помешало бы. Толстые передние стойки несколько ограничивают обзорность. Водитель и передний пассажир разделены высоким трансмиссионным тоннелем. На нем находятся подлокотники, прячущие большой бокс.

На втором ряду пространство для ног прибавило 60 мм, довольно много и места над головой. Салон стал шире в районе плеч, поэтому троим взрослым сзади вполне комфортно. Объем багажника увеличен до 1121 л в обычном состоянии и 1979 л – со сложенными задними креслами. Пятая дверь в более дорогих версиях дополнена электроприводом.

Начальная комплектация Murano S включает систему доступа без ключа, биксеноновые фары, двухзонный климат-контроль, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, связь Bluetooth, магнитола с CD-плеером, датчик дождя, камеру заднего вида, круиз-контроль. Также предусмотрены 7 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. Самый дорогой вариант Platinum подразумевает наличие кожаного салона, элек-

тропривода, подогрева и вентиляции передних сидений, обогрева задних кресел и рулевого колеса, датчика света, камер кругового обзора, навигационной системы, панорамной крыши, мощной аудиосистемы Bose. Кроме того, в этом случае установлены системы автоматического замедления и слежения за "слепыми" зонами.

Двигатель знаком по предшественнику: 3,5-литровый бензиновый V6 развивает 260 л. с. при 6000 об/мин. Он лучше проявляет себя на высоких оборотах, ведь пиковые 335 Н·м крутящего момента достигаются при 4400 об/мин. Вместе с тем "шестерка" лучше ведет себя в среднем диапазоне оборотов. Тяги достаточно для совершения обгона на трассе. У мотора спокойный характер, он работает плавно и тише, чем ранее. Разгон до 100 км/ч занимает 7,5 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в





210 км/ч. К тому же, автомобиль стал экономичнее – 11,2 л/100 км в городском цикле и 8,4 л/100 км – в загородном. В будущем возможно появление гибридной модификации, а вот дизельный Murano пока под вопросом.

Бесступенчатый вариатор CVT неплохо настроен. Он удачно подбирает обороты и имитирует 7-ступенчатый "автомат". Полный привод доступен за доплату, причем теперь принудительно подключить заднюю ось нельзя. Учитывая небольшой дорожный просвет (175 мм), о выдающихся вседорожных способностях говорить не

приходится. Хотя, конечно, сцепление на снегу или мокром асфальте хорошее.

Ходовая Murano, как и прежде, настроена на комфорт. Его мягкая подвеска легко поглощает большинство дорожных неровностей и даже с 20-дюймовыми колесными дисками езду не назовешь жесткой. Благодаря пониженному центру тяжести и новым стабилизаторам поперечной устойчивости крены кузова в виражах стали меньше, хотя они все равно довольно ощутимы. Улучшению управляемости способствует расширенная колея.

Рулевое управление легкое, но ему не хватает обратной связи в околонулевой зоне. На больших скоростях весьма ощутима недостаточная поворачиваемость. Система стабилизации вмешивается рано и подправляет траекторию. Шумоизоляция салона улучшена, поэтому внутри очень тихо даже на больших скоростях. Педаль тормоза стала более короткоходной и информативной.

Nissan Murano третьего поколения уже начали продавать в Японии и Северной Америке. В США вседорожник стоит от 30 тыс. долларов.







<b>Технические характеристики Nissan Murano</b>	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1776
Длина/ширина/высота, мм	4897/1915/1691
Колесная база, мм	2825
Колея передняя/задняя, мм	1641/1641
Клиренс (дорожный просвет), мм	175
Объем багажника мин/макс, л	1121/1979
Диаметр разворота, м	11,4
<b>Двигатель</b>	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	3498
Тип	бензиновый
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	260 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	336 при 4400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/72
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	подключаемый полный
Коробка передач	вариатор
<b>Ходовая</b>	
Передняя подвеска	независимая, 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, Brake Assist, VDC, TPMS
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	235/55 R20
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,5
Максимальная скорость, км/ч	210
Расход топлива, л/100 км:	
– городской цикл	11,2
– загородный цикл	8,4
– смешанный цикл	9,8
Стоимость автомобиля (в США), долларов	30 400 – 40 000
Первое техобслуживание км	20 000
Периодичность техобслуживания км	20 000

# Suzuki Vit

## преобразился

Suzuki стояли у истоков выпускают их уже свыше появилась еще в 1970 году Suzuki Vitara, а восемь лет с около трех миллионов вс представлен полностью новы



*Тест-драйв:*  
ДЕБЮТАНТ

# ara:

появления компактных вседорожников, и 30 лет. Первая подобная модель, Jimny, появилась в 1989 году в линейке марки. С 1989 года в линейке марки присутствует компактный вседорожник. Теперь к 25-летию модели дебютирует новый Vitara.



Автомобиль не позиционируют как наследника Grand Vitara, ведь он гораздо компактнее. Платформу для него позаимствовали у Suzuki SX4 S-Cross, но немного укоротили. Его длина составляет 4175 мм, а колесная база – 2500 мм. Ширина равна 1775 мм, а высота – 1610 мм. В конструкции широко применены легкие сорта стали, поэтому начальная переднеприводная версия весит всего 1075 кг.

Внешне Suzuki Vitara практически не отличается от предсерийного концепт-кара IV-4 и очень напоминает оригинальную модель 1988 года. У него выраженный двухобъемный профиль с малыми углами наклона стоек крыши, а в дизайне преобладают прямые линии и углы. Хромированная прямоугольная решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами, а массивный передний бампер дополнен широким воздухозаборником. В зеркалах заднего вида установлены повторители поворотов, а в боковинах – небольшие декоративные "жабры". Оконная линия широкая, а задние крылья раздуты.

Заднюю часть подчеркивают крупные треугольные фонари.

Автомобиль можно персонализировать с помощью двухцветной окраски, хромированных накладок на порогах и спойлера на крыше. Также предложен всесезонный пакет, предусматривающий защиту днища.

В салоне также господствуют грани. Материалы внутренней отделки несколько лучше, чем у Grand Vitara, пусть новая модель и классом ниже. При желании переднюю панель можно дополнить широкой вставкой в цвет кузова, присутствуют и черные лакированные детали. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по Suzuki SX4 S-Cross. Циферблаты приборов дополнены хромированными ободками. Внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру установлен экран бортового компьютера.

Прямоугольная центральная панель сверху увенчана крупными аналоговыми часами, размещенными между

двух вентиляционных дефлекторов. В более дорогих версиях ниже предусмотрен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они крупные, а потому привыкание к ним не займет много времени. Перчаточный ящик у Vitara небольшой, да и отделений для мелкой поклажи не так уж и много.

У рулевой колонки регулируются высота и вылет. Сиденья первого ряда размещены достаточно высоко, что вкуче с тоненькими стойками крыши обеспечивает хорошую обзорность во всех направлениях. Сами кресла несколько упругие и немного больше боковой поддержки им не помешало бы.

Поскольку автомобиль высокий, то над головой довольно большой запас места. Кроме того, салон широкий, а потому троим взрослым пассажирам на втором ряду вполне комфортно. Место для ног здесь также достаточное. Объем багажника составляет 375 л в обычном состоянии и 1120 л со сложенными задними сиденьями.



Погрузочный проем широкий, а пол в отсеке – двухуровневый.

Базовая комплектация включает электростеклоподъемники, электропривод и обогрев зеркал заднего вида, кондиционер, магнитолу, 16-дюймовые легкосплавные диски, связь Bluetooth, а также 7 подушек безопасности и систему стабилизации. В самой дорогой версии SZ5 добавлены система доступа без ключа, 17-дюймовые диски, климат-контроль, подогрев сидений и навигационная система. Среди опций есть кожаный салон, светодиодные фары, панорамная крыша и адаптивный круиз-контроль с технологией автоматического замедления.

На выбор предложены два 1,6-литровых четырехцилиндровых мотора одинаковой мощности – 118 л. с. Знакомый по SX4 бензиновый двигатель высокооборотистый: пиковые 156 Н·м крутящего момента в распоряжении с 4400 об/мин, а потому на "низах" иногда не хватает тяги. "Четверка" быстро раскручивается, но по мере роста оборотов становится довольно шумной. Разгон до 100 км/ч занимает 11 с, а

максимальная скорость – 178 км/ч. Вместе с тем, мотор весьма экономичный благодаря системе глушения при остановках – 5,6 л/100 км в смешанном цикле.

Турбодизель достигает максимальной мощности при 4000 об/мин. Его главный козырь – крутящий момент в 320 Н·м, доступный с 1750 об/мин. Это делает "четверку" очень эластичной и тяговитой уже на малых оборотах, хотя после 2500 об/мин она проявляет себя не столь хорошо. К тому же, ее не назовешь очень тихой, хотя вибрации все же не проявляются. С ней автомобиль разгоняется до 100 км/ч за 11,5 с и развивает 178 км/ч. А расход топлива небольшой – 4,9 л/100 км в смешанном цикле.

Дизельная версия доступна исключительно с 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач, а вот бензиновый Vitara можно выбрать и с 6-ступенчатым "автоматом". Базовая версия модели – переднеприводная, а подключаемый полный привод – опция. Водитель может включить его принудительно на скорости до 60 км/ч в режимах Snow и Lock.

У вседорожника неплохая геометрическая проходимость: угол въезда равен 18,2°, а съезда – 28,2°. Предусмотрена и технология помощи на крутом спуске. Но дорожный просвет все же не очень большой – 185 мм.

При езде по асфальту полный привод обеспечивает лучшее сцепление с дорогой, а в спортивном режиме борется с недостаточной поворачиваемостью благодаря технологии распределения вектора тяги (она имитирует дифференциал повышенного трения). Рулевое управление вседорожника точное и легкое, хотя не самое информативное, особенно в околонулевой зоне. Vitara хоть и высокий, но довольно мало кренится в виражах. Однако за это придется расплачиваться комфортом езды, так как подвеска достаточно упругая. Интересно, что в дизельной версии пружины более мягкие. На больших скоростях в салоне ощутимо слышны шумы шин и ветра.

Suzuki Vitara поступит в продажу с весны 2015 года. Начальная версия вседорожника будет стоить в Европе 17 500 евро.







ALLGRIP







Технические характеристики Suzuki Vitara		
Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1160	1230
Длина/ширина/высота, мм	4175/1775/1610	
Колесная база, мм	2500	
Колея передняя/задняя, мм	1535/1505	
Клиренс (дорожный просвет), мм	185	
Объем багажника, л	375/1120	
Диаметр разворота, м	10,7	
Двигатель		
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1598	1598
Тип	бензиновый	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	120 при 6000	118 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	156 при 4400	320 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/47	Дт/47
Трансмиссия		
Тип привода	подключаемый полный	
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, TPMS	
Количество подушек безопасности, шт.	7	
Размер шин	205/60 R16	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,0	11,5
Максимальная скорость, км/ч	178	178
Расход топлива, л/100 км		
– смешанный цикл	5,6	4,9
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	17 500 – 24 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

# Бизнес-класс за разумные деньги

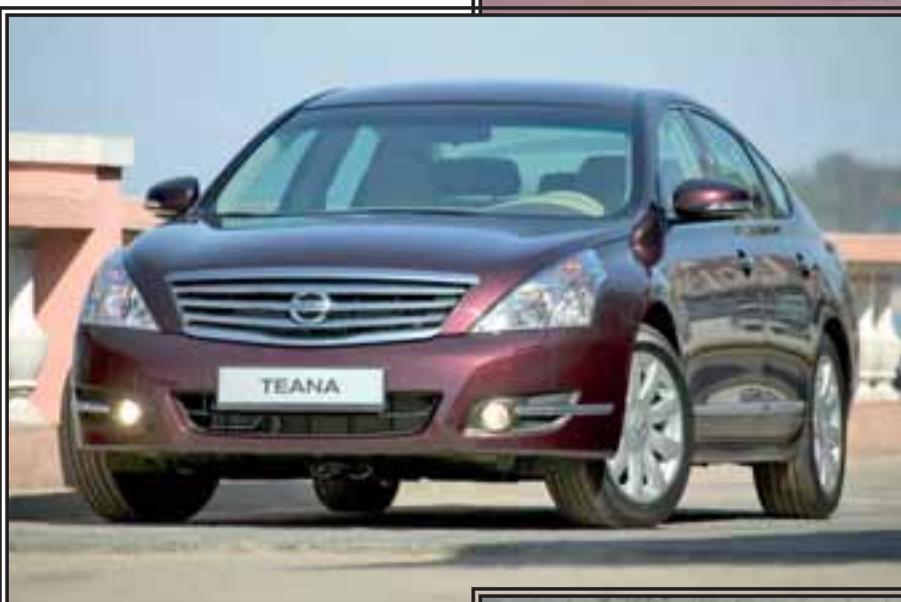
## Hyundai Grandeur

Раскосые фары Hyundai Grandeur  
растянуты на крылья



## Nissan Teana

В дизайне Nissan Teana преобладают  
плавные линии



## Skoda Superb

Переднюю часть Skoda Superb  
подчеркивают большие фары и  
полукруглая черная фальшрадиаторная  
решетка



Во многих странах большие седаны постепенно теряют популярность: они не совсем практичны в городских условиях, да и расход топлива немалый. Европейцам больше по душе компактные модели, американцы предпочитают мини-вэны и вседорожники. Однако в наших краях они по-прежнему пользуются спросом, ведь украинский покупатель ценит и просторный салон, и вместительный багажник, и мощный двигатель. Особенно, если при этом автомобиль еще богато оснащен, но стоит не слишком много, по сравнению с конкурентами. Сегодня мы решили сравнить доступные модели бизнес-класса – Hyundai Grandeur, Nissan Teana и Skoda Superb.

Hyundai Grandeur – самый свежий в этой тройке, его продажи в Украине начались в 2012 году. В других странах он известен как Azera. Внешне автомобиль напоминает младшего брата Sonata, но выглядит солиднее. Плавные линии кузова и аркообразный силуэт крыши сочетаются с мускулистыми профилированными боковинами. Широкая радиаторная решетка декорирована хромом, а раскосые фары растянуты на крылья. Профиль подчеркнут серебристым молдингом, проходящим от капота и вплоть до задних окон, под стать ему – и накладки на порогах. Сзади бросаются в глаза светодиодные фонари, растянутые на всю ширину кузова. В крышку багажника интегрирован спойлер.

Nissan Teana второго поколения известен с 2008 года, а его европейская премьера состоялась в Киеве. Стиль седана – весьма элегантный, в нем преобладают мягкие линии. Ниспадающая форма крыши и огромный капот визуально удлиняют автомобиль. Изящно смотрятся и выпуклые боковины. Хромированная радиаторная решетка сочетается с треугольными фарами. Нижняя часть кузова по периметру украшена полированными молдингами, такую же серебристую накладку можно заметить и на крышке багажника. Сзади по краям кузова размещены оригинальные выпуклые фонари.

Skoda Superb – самый строгий на вид в этой тройке. В его дизайне господствуют грани и прямые линии. У стоек крыши – малый угол наклона. Фирменный стиль Skoda подчеркивают большие фары и полукруглая черная фальшрадиаторная решетка с хромированным ободком. Солидности прибавляет прямоугольный воздухозаборник в бампере. Оконные рамки, крышка багажника и молдинги на боковинах декорированы хромом. Сзади автомобиль выглядит весьма лаконично. Но здесь есть своя изюминка. Дело в том, что пятая дверь состоит из двух половинок. Отдельно может открываться крышка багажника, однако, можно поднять всю дверь целиком, вместе с задним стеклом. То есть Superb сочетает в себе черты как седана, так и лифтбэка.

Hyundai самый большой в этой тройке – 4910 мм в длину при колесной базе в 2845 мм. Nissan несколько меньше – 4850 и 2775 мм, соответственно. Skoda наиболее компактный: его длина равна 4838 мм, а расстояние между



**Hyundai самый длинный в этой тройке – 4910 мм**



**Nissan легче соперников – 1581 кг**



**Skoda наиболее тяжелый (1665 кг) из-за системы полного привода**



**Фонари Grandeur растянуты на всю ширину кузова**



**По краям кузова Teana размещены оригинальные выпуклые фонари**



**Пятая дверь S60 украшена хромированным молдингом**

осями – 2761 мм. Но Superb при этом тяжелее соперников – 1665 кг против 1633 кг у Grandeur и 1581 кг у Teana. Впрочем, лишние килограммы продиктованы наличием системы полного привода.

Кожу в отделке салона Grandeur разбавляют серебристые металлические вставки и черные лакированные поверхности. Передняя панель по форме напоминает распростертые крылья, а узкая центральная консоль наклонена на большой угол. На ободе четырехспицевого рулевого колеса присутствуют напыльвы в районе хвата рук. Циферблаты приборов – оптитронные, а их нежно-синяя подсветка приятная для глаз. Между спидометром и тахометром установлен экран бортового компьютера. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля довольно немного, так что разобраться с ними нетрудно. Как рулевая колонка, так и передние сиденья оснащены электроприводом регулировок (водительское – с памятью настроек). Кресла – широкие и мягкие, но чуть больше поддержки в районе поясницы не помешало бы. Они оснащены функциями подогрева и вентиляции. На широком трансмиссионном тоннеле размещен удобный подлокотник с вместительным боксом.

Салон Teana декорирован кожей и деревом, а внутри очень светло благодаря панорамной крыше. Вставки из дерева можно заметить и на рулевом колесе. Приборная панель – также оптитронная, она состоит из круглых циферблатов: спидометра с экраном бортового компьютера внутри, тахометра, указателей остатка топлива и температуры двигателя. Центральная консоль по бокам украшена двумя хромированными молдингами и увенчана 7-дюймовым цветным дисплеем мультимедийной системы. Навигация в меню осуществляется с помощью большого круглого джойстика. Остальные клавиши довольно мелкие и требуют некоторого времени для привыкания. У рулевой колонки изменяется только высота. А вот мягкие и комфортабельные передние кресла оснащены электроприводом регулировок с памятью настроек, причем у сиденья переднего пассажира предусмотрен удобный выдвижной валик под ноги. Также есть функции подогрева и вентиляции: интересно, что клавиши управления ими спрятаны в боксе переднего подлокотника.

Под стать внешнему виду, дизайн салона Superb достаточно лаконичный – здесь преобладает прагматичный подход. Впрочем, к качеству никаких претензий – кожа сочетается с деревом и многочисленными хромированными вставками. Приборы размещены в отдельных колодцах, а их шкалы выполнены в классическом стиле. Внутри спидометра – указатель уровня топлива, а в тахометре – датчик температуры охлаждающей жидкости. При включении зажигания их стрелки делают оборот на 360 градусов. Хромом украшены и переключатели на центральной панели. Они рационально упорядочены, и разобраться с ними очень легко. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья

оснащены электроприводом регулировок и подогревом, а у водительского кресла есть функция памяти настроек. Они не настолько мягкие, как у соперников, зато обладают лучшей боковой поддержкой. Между ними – подлокотник с боксом.

На втором ряду пространство для ног щедрое во всех трех моделях. А вот места над головой в Skoda заметно больше, чем у конкурентов. Задние диваны автомобилей достаточно широкие, чтобы без труда поместить туда трех пассажиров. В Hyundai сиденья второго ряда оснащены подогревом, а в Nissan – подогревом и вентиляцией. Багажник самый большой у Superb – 565 л против 488 л у Teana и 461 л у Grandeur.

Для сравнения выбраны самые дорогие версии моделей – Hyundai Grandeur 3,0 Top, Nissan Teana 3,5 Premium и Skoda Superb 3,6 Elegance. Все они оснащены электропакетом, отдельным климат-контролем, датчиком дождя, парктроником, связью Bluetooth, аудиосистемой с CD-плеером, системой стабилизации, круиз-контролем (Hyundai – адаптивным). Teana и Grandeur также получили CD-чейнджер и систему бесключевого доступа. Кроме того, Nissan укомплектован камерой заднего вида, системой дистанционного запуска двигателя, а Skoda – адаптивными фарами и системой контроля давления в шинах. Hyundai также выигрывает в комплектации по безопасности, ведь у него 7 надувных подушек (одна – в рулевой колонке), а у конкурентов – по 6.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми V6. Hyundai получил 3,0-литровый двигатель мощностью 250 л. с. Он высокооборотистый: пик мощности приходится на 6400 об/мин, а максимальные 282 Н·м крутящего момента доступны только при 5000 об/мин. Поэтому на "низах" порой ощутим недостаток тяги. Да и динамика несколько хуже, чем у конкурентов – 7,8 с до 100 км/ч и максимальные 237 км/ч. Расход топлива в городском цикле – 14,0 л/100 км, а в загородном – 7,1 л/100 км. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия работает плавно, но порой ее реакции недостаточно быстрые. В Украине Grandeur также доступен с 2,4-литровой 180-сильной "четверкой".

"Шестерка" Nissan рабочим объемом 3,5 л развивает 249 л. с. при 6000 об/мин, а максимальный крутящий момент в 326 Н·м достигается при 4400 об/мин. Преимущество двигателя – его тишина и плавность работы. Teana разгоняется до 100 км/ч за 7,2 с и способен развить 210 км/ч. Седан также получит бесступенчатый вариатор Xtronic-CVT, который неплохо подбирает подходящие обороты двигателя. Благодаря ему Nissan – самый экономичный в тройке: 13,8 л/100 км в городе и 8,2 л/100 км – на шоссе. Еще меньше расход у более доступной 2,5-литровой 182-сильной версии.

Мотор Superb объемом 3,6 л самый мощный – 260 л. с. при 6000 об/мин. К тому же, максимальные 350 Н·м крутящего момента доступны при низких 2500 об/мин,



**Передняя панель Hyundai напоминает распростерты крылья**



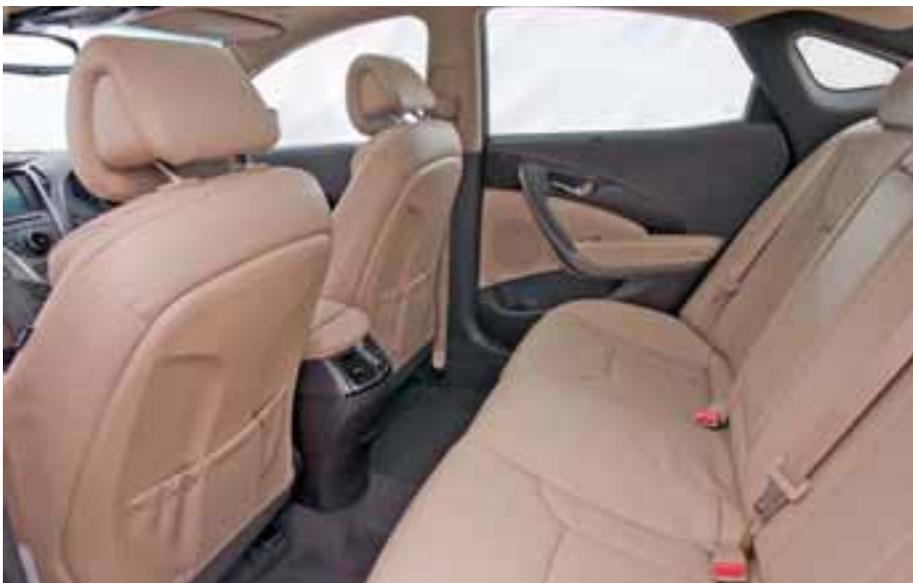
**Приборы Nissan имеют оптрронную подсветку**



**Шкалы спидометра и тахометра Skoda выполнены в классическом стиле**



**Сиденья второго ряда Grandeur оснащены подогревом**



**У задних кресел Teana предусмотрены функции подогрева и вентиляции**



**На втором ряду Superb больше всего места**

что обеспечивает этому V6 эластичность и неплохую тягу в среднем диапазоне оборотов. Да и динамика хорошая – 6,5 с до 100 км/ч и максимальные 250 км/ч. Улучшает ее 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями DSG, ведь переключения передач происходят очень быстро. Однако двигатель Skoda самый "прожорливый" – 14,7 л/100 км в городском цикле и 7,4 л/100 км на трассе. Впрочем, есть и более экономичные моторы – бензиновый 1,8-литровый 160-сильный и 2,0-литровый 140-сильный турбодизель.

Hyundai довольно неплох в управлении. Он уверенно слушается руля и мало кренится в виражах. Однако недостаточная поворачиваемость довольно часто дает о себе знать. Рулевое управление седана острое, но обратной связи ему не хватает, особенно, в околонулевой зоне. К тому же, на больших скоростях в салоне становится довольно шумно, по меркам моделей бизнес-класса. Да и езда несколько жестковата, что отчасти продиктовано колесными дисками большего, чем у соперников, диаметра – 18 дюймов. Следует отметить, что у Grandeur хорошие тормоза, а усилие на педали легко дозировать.

В Nissan ставка сделана на комфорт. Большинство дорожных неровностей "глотаются" мягко и плавно, а мелкие выбоины и вовсе почти незаметны. Правда, обратной стороной таких настроек являются выраженные крены в поворотах. Руль Teana очень легкий, но при этом достаточно точный, благодаря хорошо настроенному электрогидравлическому усилителю. Но нужно учитывать, что "нос" довольно тяжелый и в повороты на большой скорости седан может заходить чересчур широко. Зато у автомобиля отличная шумоизоляция – при езде по автостраде ветер и шины не беспокоят. Да и курсовая устойчивость хорошая.

Преимущество Superb – система полного привода. Конечно, большинство времени крутящий момент передается только на переднюю ось. Но на мокрой или скользкой дороге подключаются задние колеса, что существенно улучшает сцепление. Рулевое управление Skoda – точное и информативное. Подвеска достаточно упругая и некоторые огрехи дорог серьезно ощутимы, но зато лифтбэк меньше всех кренится в поворотах. Еще одно преимущество автомобиля – самый маленький диаметр разворота: 10,8 м против 11,1 м у Hyundai и 11,4 м у Nissan. Это позволяет Superb увереннее маневрировать в городском потоке. А на больших скоростях в салоне тихо – шумоизоляция салона качественно выполнена.

Hyundai Grandeur 3,0 Тор привлекает ценой в 708 800 гривен – он самый доступный в этой тройке. Nissan Teana 3,5 Premium стоит 750 000 гривен, а его плюсы – богатое оснащение и высокий уровень комфорта. Skoda Superb 3,6 Elegance самый дорогой – 978 100 гривен, среди его сильных сторон – хорошие динамика и управляемость, вместительный практичный багажник.



**Объем багажника Hyundai – 461 л**

**У Nissan в распоряжении – 488 л**

**У Skoda – 565-литровый багажник, а пятая дверь может открываться как у седана или как у лифтбэка**

<b>Технические характеристики</b>			
Модель	<b>Hyundai Grandeur</b>	<b>Nissan Teana</b>	<b>Skoda Superb</b>
Тип кузова	седан	седан	лифтбэк
Количество дверей/мест, шт.	4/5	4/5	5/5
Снаряженная/полная масса, кг	1633/2120	1581/2060	1665/2285
Длина/ширина/высота, мм	4910/1860/1470	4850/1795/1475	4838/1817/1462
Колесная база, мм	2845	2775	2761
Колея передняя/задняя, мм	1613/1614	1550/1550	1545/1518
Клиренс (дорожный просвет), мм	151	155	170
Объем багажника мин/макс, л	461	488	565
Диаметр разворота, м	11,1	11,4	10,8
<b>Двигатель</b>			
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	2999	3498	3580
Тип	бензиновый		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	V6		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	250 при 6400	249 при 6000	260 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	282 при 5000	326 при 4400	350 при 2500-5000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/70	Аи-95/70	Аи-95/60
<b>Трансмиссия</b>			
Тип привода	передний	передний	подключаемый полный
Коробка передач	6-ст. автоматическая	вариатор	7-ст. роботизированная, с
<b>Ходовая</b>			
Передняя подвеска	независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт	7	6	6
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, ESP
Размер шин	245/45 R18	215/55 R17	205/55 R16
<b>Эксплуатационные показатели</b>			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,8	7,2	6,5
Максимальная скорость, км/ч	237	210	250
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	14,0	13,8	14,7
– загородный цикл	7,1	8,2	7,4
– смешанный цикл	9,6	10,2	10,1
Стоимость тестируемого автомобиля гривен	708 800	750 000	978 100
Первое техобслуживание, км		10 000	
Периодичность техобслуживания, км		10 000	

# Поединок седанов С-класса

## Honda Civic

Раскосые фары Honda Civic сочетаются с узкой радиаторной решеткой



## Mazda 3

Широкая "пасть" радиаторной решетки Mazda 3 напоминает улыбку

## Subaru Impreza

Шестиугольная радиаторная решетка Subaru Impreza декорирована хромом



Так уже сложилось исторически, что в наших краях популярны автомобили с кузовом седан. Украинцы ценят вместительный багажник и отдают предпочтение трехобъемному дизайну. Интересно, что, даже останавливая свой выбор на моделях С-класса (где традиционно господствуют хэтчбэки), многие все равно не отказываются от седанов. Сегодня в нашем сравнительном тест-драйве три таких автомобиля – четырехдверные версии японских Honda Civic, Mazda 3 и Subaru Impreza.

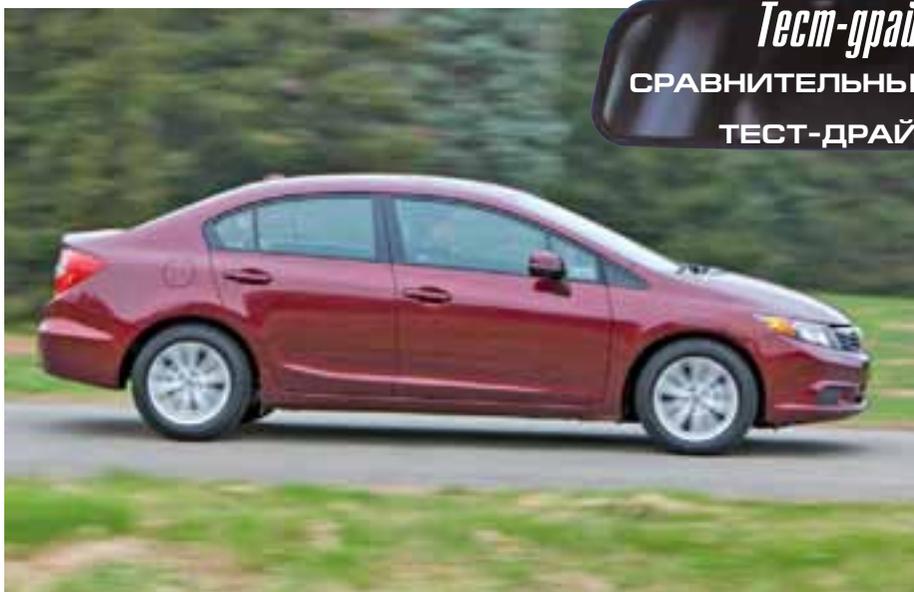
Нынешнее поколение Honda Civic – уже девятое по счету. Выпускают его с 2011 года. Седан отличается весьма динамичным клиновидным дизайном с большим углом наклона лобового стекла и укороченным багажником. Раскосые фары сочетаются с узкой радиаторной решеткой, дополненной хромированным молдингом, что делает седан похожим на гибридный Honda Insight. В переднем бампере размещен аккуратный прямоугольный воздухозаборник. В крышку багажника интегрирован небольшой спойлер, а по краям кузова размещены крупные треугольные фонари.

Mazda 3 – новичок в этой тройке: его представили еще в конце прошлого года. Дизайн седана, пожалуй, самый агрессивный. Широкая "пасть" радиаторной решетки напоминает улыбку. Передние крылья – мускулистые, выпуклые, на них растянута широкая фара. Эта деталь, как и профилированный капот, роднит "тройку" с собратьями – вседорожником Mazda CX-7 и купе RX-8. Боковины украшены клиновидными штампованными линиями. Автомобиль отличается коротким приподнятым багажником со спойлером. Продолговатые фонари по форме напоминают лепестки цветов.

Новый Subaru Impreza, как и Civic, презентовали в 2011 году, но в Украине он появился совсем недавно. По сравнению с предшественником его внешний вид стал более ярким, поэтому седан смотрится не менее стремительно, чем соперники. Его передние стойки крыши наклонены на большой угол, а колесные арки немного выпуклые. Хромированная шестиугольная радиаторная решетка разделена горизонтальной балкой с логотипом марки. Под стать ей – раскосые фары. Капот немного профилирован. "Корму" подчеркивают квадратные фонари и массивный бампер, а крышка багажника заострена и исполняет роль спойлера.

Три автомобиля приблизительно одинаковые по размерам: длина Honda достигает 4545 мм, а Mazda и Subaru – 4580 мм. У Civic колесная база равна 2675 мм, у Impreza – 2645 мм, а у Mazda 3 – 2700 мм. Кроме того, Honda несколько легче соперников – весит 1270 кг, тогда как "тройка" 1298 кг, а Subaru – 1370 кг. Впрочем, у последнего большая масса продиктована наличием фирменной системы полного привода.

Салон Civic привлекает весьма необычными решениями, хотя материалы отделки – не самые лучшие. Его особенность – "двухэтажная" приборная панель. На нижнем уровне разме-



**Honda легче соперников – весит 1270 кг**



**Передние крылья Mazda – мускулистые, выпуклые**



**Subaru несколько тяжелее конкурентов в виду наличия системы полного привода**



**По краям кузова Civic размещены крупные треугольные фонари**



**Фонари "тройки" напоминают лепестки цветов**



**"Корму" Impreza подчеркивают квадратные фонари и массивный бампер**

щен аналоговый тахометр, а на верхнем – цифровые спидометр, указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. Справа – цветной экран бортового компьютера. Приятная нежно-синяя подсветка не режет глаза. Центральная панель немного повернута к водителю. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и удобные в пользовании, а также четко разделены друг от друга. Трехспицевое рулевое колесо отличается небольшим диаметром, а отрегулировать его можно в двух плоскостях. Изменяется и высота у водительского кресла. Передние сиденья мягкие и комфортабельные, но вместе с тем обладают хорошей боковой поддержкой. Предусмотрена функция их подогрева. Тоненькие передние стойки крыши обеспечивают хороший обзор вперед и по сторонам, но "корма" весьма высокая. Так что наличие камеры заднего вида – однозначно плюс для Civic.

Внутри Mazda 3 преобладает спортивный стиль. Его канонам соответствуют и обшитое кожей трехспицевое рулевое колесо, и ярко-красная подсветка, и передняя панель, напоминающая по дизайну распростертые крылья. Черную отделку разбавляет серебристый пластик. Циферблат тахометра на приборной панели сочетается с двумя дисплеями. Центральная панель повернута к водителю, а на ее верх вынесен монитор бортового компьютера. Клавиши аудиосистемы слишком мелкие и их довольно много, поэтому привыкание к ним займет некоторое время. Зато переключатели климат-контроля большие и простые. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Посадка в Mazda 3 довольно низкая, что немного ограничивает обзорность. Передние сиденья несколько упругие, но зато лучше, чем у соперников, удерживают спину. Они оснащены подогревом. Разделяет их широкий трансмиссионный тоннель с удобным подлокотником, скрывающим бокс.

В салоне Subaru господствует лаконичный стиль с обилием прямых линий и граненых поверхностей. Передняя панель украшена широким серебристым молдингом, имитирующим полированный алюминий. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей. Спидометр и тахометр украшены хромированными ободками. Их фон – белый, а подсветка – ярко-красная. Центральная консоль по форме напоминает латинскую букву "V". На ее верху установлен монохромный дисплей бортового компьютера. Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля рационально упорядочены и не требуют длительного привыкания. У рулевой колонки изменяются высота и вылет. Сиденья водителя и переднего пассажира широкие и мягкие, а боковая поддержка у них не столь развита, как у Honda и Mazda, поэтому людям крупной комплекции в них свободнее. Они также оснащены подогревом. На центральном тоннеле размещены два подстаканника и сдвижной подлокотник с боксом.

Второй ряд сидений самый просторный у Mazda 3. У него сзади без проблем располо-

жатысь двое взрослых ростом 185 см, а при надобности поместится и третий. Правда, подушки сидений немного коротковаты. У Honda и Subaru несколько меньше места над головой, а в Impreza еще и коленям не так просторно, как у соперников. Зато Subaru обладает самым вместительным багажником: его объем составляет 460 л, тогда как у Civic – 440 л, а у "тройки" – 419 л.

Чтобы сравнение было объективным, мы выбрали автомобили приблизительно одинаковой стоимости – Honda Civic 1,8 ES+, Mazda 3 2,0 Touring+ и Subaru Impreza 2 CVT. Все они оснащены системой стабилизации, 6 подушками безопасности, центральным замком, климат-контролем (Mazda – двухзонным), электростеклоподъемниками, CD-плеером, круиз-контролем. У Honda и Mazda также есть датчики освещения и дождя, парктроник. Civic, как и Impreza, получил ксеноновые фары и связь Bluetooth, а еще этот седан укомплектован системой бесключевого доступа.

У всех трех автомобилей под капотом бензиновые четырехцилиндровые двигатели. Мотор Honda объемом 1,8 л оснащен системой регулировки фаз газораспределения i-VTEC. Он высокооборотистый: развивает 142 л. с. при 6500 об/мин и может легко достигать 6750 об/мин. Но на "низах" он не слишком тяговитый, ведь максимальные 174 Н·м крутящего момента доступны только при 4300 об/мин. К тому же, по мере набора оборотов "четверка" становится шумной. Разгон до 100 км/ч занимает 10,7 с, а максимальная скорость – 200 км/ч. Реакции у 5-ступенчатого "автомата" могли бы быть и побыстрее. Расход топлива – 9,2 л/100 км в городском цикле и 5,1 л/100 км – в загородном. Такого результата можно добиться в специальном режиме Eco, делающем педаль акселератора менее чувствительной.

Mazda 3 оснащен 2,0-литровым двигателем мощностью 150 л. с. при 6500 об/мин. Он эластичный и лучше ведет себя в среднем диапазоне оборотов, так как пик крутящего момента в 210 Н·м достигается при 4000 об/мин. А еще мотор радует слух приятным и не назойливым звуком, да и работает довольно плавно. С ним седан демонстрирует неплохую динамику: способен разогнаться до 100 км/ч за 8,9 с и развить 210 км/ч. Передачи в 6-ступенчатой автоматической трансмиссии переключаются весьма быстро. Расход топлива в городе составляет 8,1 л/100 км, а на шоссе – 5,1 л/100 км. В Украине Mazda также доступен с 1,6-литровой 105-сильной бензиновой "четверкой".

Традиционно, все модели Subaru оснащают оппозитными двигателями, и новый Impreza – не исключение. Его 2,0-литровый "боксер" развивает 150 л. с. при 6200 об/мин. Максимальный крутящий момент у него немного больше, чем у соперников – 198 Н·м при 4200 об/мин. Поэтому мотор довольно тяговит. Однако при разгоне ощутимы вибрации. Седан оснащен бесступенчатым вариатором



**Приборная панель Honda – "двухэтажная"**



**Циферблат тахометра Mazda 3 сочетается с двумя экранами**



**У приборов Subaru – белый фон**



**В Civic не слишком большое пространство над головой**



**На втором ряду Mazda 3 просторнее, чем у конкурентов**



**В Impreza мало места для коленей**

Lineartronic, который неплохо справляется со своей работой и подбирает необходимые обороты двигателя. За 11,1 с автомобиль достигает 100 км/ч, а его предел – 197 км/ч. В городском цикле он "употребляет" 10,6 л/100 км, а на трассе – 6,0 л/100 км. Impreza также оснащают 1,6-литровым 116-сильным бензиновым мотором, но у нас эта версия появится немного позже.

Civic довольно интересен в управлении. Его руль точный и автомобиль уверенно его слушается. Хотя из-за нового электроусилителя информативность рулевого управления теперь немного ухудшилась. Подвеску сделали мягче, поэтому она плавно поглощает выбоины. Но при этом крены кузова в поворотах совсем небольшие. Седан де монстрирует неплохую курсовую устойчивость, а недостаточная поворачиваемость редко дает о себе знать. На больших скоростях в салоне достаточно тихо. Педаль тормоза длинноходая и усилие на ней легко дозировать, а со 100 км/ч автомобиль останавливается на отрезке в 39,9 м.

В Mazda также делают ставку на хорошую управляемость. Рулевое управление "тройки" острое и точное, а хорошо настроенный электрогидравлический усилитель обеспечивает неплохую его информативность. Кроме того, у нее наименьший диаметр разворота – 10,4 м против 10,6 м у Subaru и 10,8 м – у Honda. На наших дорогах преимуществом является и более высокий (155 мм) дорожный просвет, позволяющий увереннее "штурмовать" бордюры. Седан меньше, чем соперники, кренится в поворотах. Однако обратной стороной является довольно жесткая езда. Впрочем, ощутимы только серьезные неровности. На больших скоростях в салоне не слишком шумно. У Mazda также неплохие тормоза: для замедления со 100 км/ч понадобится расстояние в 38,7 м.

Преимущество Impreza – постоянный полный привод. Он обеспечивает отличное сцепление с дорогой, что особенно ощутимо на мокрой или скользкой поверхности. Но вместе с тем из-за него нередко проявляется недостаточная поворачиваемость. Руль Subaru очень легкий, что удобно при маневрировании в городе, однако информации о положении колес он дает не слишком много. На дорогах плохого качества сразу становится заметно, что подвеска седана весьма жесткая. К тому же, шумоизоляция салона несколько хуже, чем у конкурентов. Зато у Impreza лучшие в этой тройке тормоза: тормозной путь со скорости 100 км/ч – 36,5 м.

Honda Civic 1,8 ES+ – стоит 479 000 гривен. При этом седан богато оснащен и привлекает малым расходом топлива. Цена Mazda 3 2,0 Touring+ – 450 000 гривен, его преимущества – хорошая управляемость и просторный салон. Subaru Impreza 2,0 CVT несколько дороже соперников – 505 000 гривен, но зато он оснащен постоянным полным приводом и имеет самый большой багажник.



**Объем багажника Honda – 440 л**

**У Mazda в распоряжении – 419 л**

**Багажник Subaru самый большой – 460 л**

<b>Технические характеристики</b>			
Модель	<b>Honda Civic</b>	<b>Mazda 3</b>	<b>Subaru Impreza</b>
Тип кузова	седан		
Количество дверей/мест, шт.	4/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1270/	1298/1820	1370/1924
Длина/ширина/высота, мм	4545/1755/1435	4585/1795/1450	4580/1740/1465
Колесная база, мм	2675	2700	2645
Колея передняя/задняя, мм	1505/1530	1530/1515	1510/1515
Клиренс (дорожный просвет), мм	140	155	145
Объем багажника мин/макс, л	440	419	460
Диаметр разворота, м	10,8	10,6	10,4
<b>Двигатель</b>			
Рабочий объем, см3	1798	1999	1995
Тип	бензиновый		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4		оппозитно, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	142 при 6500	150 при 6500	150 при 6200
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	174 при 4300	210 при 4000	198 при 4200
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50	Аи-95/55	Аи-95/60
<b>Трансмиссия</b>			
Тип привода	передний		постоянный, полный
Коробка передач	5-ст. автоматическая		вариатор
<b>Ходовая</b>			
Передняя подвеска	независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт	6		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VSA	ABS, EBD, DSC	ABS, EBD, ESP
Размер шин	205/55 R16	205/55 R16	205/55 R16
<b>Эксплуатационные показатели</b>			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,7	8,9	11,1
Максимальная скорость, км/ч	200	210	197
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	9,2	8,1	10,6
– загородный цикл	5,1	5,1	6,0
– смешанный цикл	6,6	6,2	7,6
Стоимость тестируемого автомобиля	479 000	450 000	505 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

# Соревнование вседорожников

## Hyundai Santa Fe

Шестиугольная радиаторная решетка сочетается с раскосыми фарами



## Mitsubishi Outlander

Узкая решетка радиатора Mitsubishi Outlander декорирована хромом

## Nissan X-Trail

Фары Nissan X-Trail – светодиодные



Вседорожники сохраняют популярность в нашей стране, даже несмотря на резкое падение продаж новых автомобилей в этом году. А ведь бюджетными моделями их никак не назовешь. При этом вопреки всем невзгодам на нашем рынке дебютируют и новые модели вроде Nissan X-Trail третьего поколения. Именно он, а также Hyundai Santa Fe и Mitsubishi Outlander являются героями нашего сравнительного тест-драйва.

Nissan X-Trail преобразился внешне. На смену строгим прямым линиям пришли плавные обводы, как у младшего брата Qashqai. Широкая радиаторная решетка украшена V-образным хромированным молдингом. Стреловидные передние фары – полностью светодиодные. В бампере заметен широкий воздухозаборник. У вседорожника выраженные мускулистые передние крылья и профилированные боковины. На крыше установлен спойлер, а оригинальные треугольные фонари отличаются прозрачными колпаками. Пятая дверь украшена серебристой накладкой.

Разработчики Hyundai Santa Fe третьей генерации сделали ставку на динамический стиль. Поэтому у вседорожника стремительный профиль с аркообразной формой крыши и короткими свесами кузова, а оконная линия делает изящный изгиб в районе задних окон. Колесные арки немного раздуты, мускулов также прибавляют рельефные боковины и капот. Santa Fe получился весьма агрессивным благодаря немаленькой шестиугольной решетке радиатора и суровым "прищуренным" фарам. Расширенные "глючи" подчеркнуты продолговатыми фонарями. Панорамное заднее стекло сверху прикрыто спойлером.

Mitsubishi Outlander третьего поколения выглядит несколько сдержаннее, чем его соперники. В его внешнем виде преобладают строгие прямые линии. Тонкие передние и задние стойки крыши имеют небольшой угол наклона, а профиль подчеркивает широкая плечевая линия. Хромированная радиаторная решетка сочетается с фарами сложной формы. В бампере размещен небольшой трапециевидный воздухозаборник. Узкие задние фонари растянуты на всю ширину кузова, а на верхней кромке пятой двери установлен аккуратный компактный спойлер.

Hyundai – самый крупный в этой тройке: его длина достигает 4690 мм, а колесная база – 2700 мм. У Mitsubishi эти показатели равны 4655 и 2670 мм, соответственно. Nissan – несколько компактнее конкурентов: длина составляет 4643 мм, но расстояние между осями самое большое – 2705 мм. Santa Fe также значительно тяжелее – 1808 кг против 1495 кг у Outlander и 1578 кг – у X-Trail.

В отделке салона Hyundai использована кожа, довольно много и серебристых вставок "под алюминий". Передняя панель по форме напоминает распростертые крылья. Циферблаты спидометра и тахометра установлены в двух отдельных желобах и обладают приятной нежно-синей подсветкой. Между ними расположен дисплей бортового компьютера. Узкая



**Santa Fe тяжелее соперников – 1808 кг**



**Стойки крыши Outlander имеют малый угол наклона**



**У X-Trail самая большая колесная база – 2705 мм**



**Панорамное заднее стекло Hyundai сверху прикрыто спойлером**



**Фонари Mitsubishi растянуты на всю ширину кузова**



**Треугольные фонари Nissan прикрыты прозрачными колпаками**

V-образная центральная консоль слегка наклонена, а венчает ее цветной монитор. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и удобные в пользовании, а также четко отделены друг от друга. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, а у водительского кресла есть электропривод. Передние сиденья мягкие и удобные, хотя немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Предусмотрен и их подогрев. Поскольку стояночный тормоз – электромеханический, то его рычаг небольшой и это освобождает больше места для центрального подлокотника. Обзорность назад не слишком хорошая, но спасает камера заднего вида.

Внутреннее убранство Mitsubishi, пожалуй, самое лаконичное. Впрочем, салон декорирован кожей, присутствуют и черные лакированные накладки. Трехспицевое рулевое колесо довольно большое. Циферблаты приборов украшены хромированными ободками. Их подсветка – оплитронная, а экран бортового компьютера – цветной. Небольшая центральная панель немного повернута к водителю. На ней размещен 6,1-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Благодаря ему, клавиш здесь стало меньше, но оставшиеся переключатели сгруппированы слишком тесно. У рулевой колонки регулируются высота и вылет, а сиденье водителя оснащено электроприводом. Передние кресла достаточно упругие, но зато у них лучшая в этой тройке боковая поддержка. Подогрев также имеется. У Outlander также есть камера заднего вида, но и без нее обзор назад очень неплохой.

Салон Nissan декорирован кожей, которую разбавляют серебристые накладки. Передняя панель выполнена V-образной, ее форму повторяет и ступица трехспицевого рулевого колеса. Циферблаты приборов получили белую оплитронную подсветку, а клавиши – красную. Внутри спидометра установлен датчик уровня топлива в баке, а в тахометре – указатель температуры двигателя. Между ними находится цветной экран бортового компьютера. На центральной панели установлен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы NissanConnect. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они крупные. Рулевая колонка X-Trail регулируется по высоте и вылету, а передние кресла оснащены электроприводом и подогревом. Они разработаны совместно со специалистами NASA, а потому уменьшают нагрузку на плечи и поясницу, способствуют улучшению кровообращения. Обзорность вперед и по сторонам хорошая, есть и камера заднего вида.

На втором ряду в Santa Fe и X-Trail места для ног побольше, чем в Outlander. Пространство над головой в Nissan несколько меньше, чем Mitsubishi и Hyundai. К тому же, у корейского вседорожника салон самый широкий в районе плеч, поэтому троим пассажирам удобнее. У вседорожников изменяется угол наклона спинок задних кресел, а у Hyundai и Nissan они еще и горизонтальной регулировкой оснащены. Кроме того, в Santa Fe предусмотрен подогрев сидений

второго ряда. У всех автомобилей существуют и семиместные версии, но к нам их пока не завозят. У Hyundai несколько больше багажник – 585 л против 550 л у Nissan и 541 л – у Mitsubishi. Со сложенными сиденьями получается 1680, 1982 и 1741 л, соответственно.

Для сравнения выбраны равноценные (по стоимости) версии вседорожников – Hyundai Santa Fe 2,4 Excellent, Mitsubishi Outlander 2,4 Ultimate и Nissan X-Trail 2,5 Style&Navi. Все они укомплектованы системой стабилизации, электростеклоподъемниками и электроприводом зеркал заднего вида, CD-плеером, климат-контролем (Nissan и Mitsubishi – двухзонным), датчиками освещения и дождя, связью Bluetooth, круиз-контролем. В Hyundai также установлена система доступа без ключа, в Mitsubishi – люк в крыше и CD-чейнджер, а в Nissan – навигационная система и электропривод пятой двери. Кроме того, у этих двух вседорожников по 7 подушек безопасности, против 6 у – X-Trail.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми четырехцилиндровыми двигателями. Бензиновый 2,5-литровый мотор Nissan хорошо знаком по модели прошлого поколения. Теперь он развивает 171 л. с. при 6000 об/мин. "Четверку" приходится раскручивать, так как она лучше проявляет себя на высоких оборотах. Крутящий момент у нее самый большой (237 Н·м), но доступен при 4400 об/мин. При разгоне она несколько шумновата. Вариатор работает плавно и хорошо подбирает обороты двигателя. Динамика неплохая – 10,5 с до 100 км/ч и максимальные 190 км/ч. Расход топлива при этом составляет 11,3 л/100 км в городском цикле и 6,6 л/100 км – в загородном.

Под капотом Hyundai – 2,4-литровая "четверка", развивающая 175 л. с. при 6000 об/мин, то есть вседорожник самый мощный в тройке. Мотор очень неплохо проявляет себя в среднем диапазоне оборотов, ведь максимальные 227 Н·м крутящего момента в распоряжении с 3750 об/мин. Работает он весьма тихо и плавно. С 6-ступенчатой автоматической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 11,6 с, а максимальная скорость составляет 190 км/ч. В городе вседорожник расходует 12,3 л/100 км, а на трассе – 6,9 л/100 км. Более экономичным является вариант Santa Fe с 2,2-литровым 197-сильным турбодизелем.

Mitsubishi также оснащен 2,4-литровым двигателем, но его мощность – 167 л. с. при 6000 об/мин. Максимальный крутящий момент в 222 Н·м достигается при 4100 об/мин. Outlander получил бесступенчатый вариатор, который неплохо настроен и обеспечивает лучшую, чем у конкурентов, динамику. Автомобиль разгоняется до 100 км/ч за 10,5 с и способен развить 195 км/ч. Разве что при резком разгоне мотор немного шумноват. А его "аппетит" весьма умеренный – 10,6 л/100 км в горо-



**Циферблаты приборов Santa Fe размещены в отдельных желобах**



**Центральная панель Outlander немного повернута к водителю**



**Подсветка центральной консоли X-Trail – ярко-красная**



**Задние сиденья Hyundai оснащены подогревом**



**На втором ряду Mitsubishi весьма просторно**



**У задних сидений Nissan предусмотрена горизонтальная регулировка**

де и 6,4 л/100 км – за городом. Для Outlander также доступна 2,0-литровая 145-сильная бензиновая "четверка".

У всех трех автомобилей полный привод – подключаемый и предусмотрена функция принудительной блокировки межосевого дифференциала на скорости до 40 км/ч. Самый большой дорожный просвет у Outlander – 215 мм против 210 мм у X-Trail и 185 мм у Santa Fe. Поэтому на бездорожье Mitsubishi и Nissan ведут себя несколько лучше, хотя все равно на серьезную "грязь" эти модели не рассчитаны.

Hyundai оснащен технологией Flex Steer, позволяющей нажатием кнопки менять усилие на руле (предусмотрены комфортабельный и спортивный режимы). Однако, обратной связи далеко не всегда хватает. Подвеска Santa Fe достаточно упругая, а потому на дорогах плохого качества езда несколько жестковата. Зато в поворотах вседорожник неплохо себя чувствует, и валким его уж точно не назовешь. Сцепление с дорогой и курсовая устойчивость – на высоте. Однако при езде по шоссе со скоростью 120-130 км/ч становится отчетливо слышен шум ветра.

Предыдущий Outlander был интересен в управлении, но характер его наследника другой. Руль с электроусилителем довольно точный, но далеко не самый информативный. Зато он очень легкий и его можно запросто вращать двумя пальцами. Крены в поворотах не слишком большие, как для вседорожника, и при этом комфорт езды на высоте. Даже серьезные выбоины "глотаются" плавно, практически незаметно. А недостаточная поворачиваемость проявляется редко. Шумоизоляция также неплохая – на больших скоростях в салоне тихо.

Ходовая Nissan ориентирована на комфортную езду. Его мягкая подвеска плавно поглощает большинство неровностей. Интересно, что при этом автомобиль не слишком кренится в поворотах – это заслуга пониженного центра тяжести. С недостаточной поворачиваемостью борется система Active Trace Control, имитирующая дифференциал повышенного трения. Рулевое управление точное и наполняется тяжестью на большой скорости, но обратной связи ему не хватает. Шумоизоляция салона хорошая, хотя порой шины дают о себе знать.

Mitsubishi Outlander 2,4 Ultimate – самый доступный из трех вседорожников, его цена – 673 750 гривен. Он привлекает хорошей динамикой и малым расходом топлива. Nissan X-Trail 2,5 Style&Navi не намного дороже – 681 800 гривен, его преимущество – богатое оснащение. Hyundai Santa Fe 2,4 Excellent стоит 694 700 гривен, его сильная сторона – вместительные салон и багажник.



**Багажник Santa Fe  
самый большой – 585 л**



**Объем багажника Outlander – 541 л**



**У X-Trail в распоряжении – 550 л**

Технические характеристики			
Модель	Hyundai Santa Fe	Mitsubishi Outlander	Nissan X-Trail
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1808/2510	1495/2210	1578/2056
Длина/ширина/высота, мм	4690/1880/1685	4655/1800/1680	4643/1820/1695
Колесная база, мм	2700	2670	2705
Колея передняя/задняя, мм	1628/1638	1540/1540	1575/1575
Клиренс (дорожный просвет), мм	185	215	210
Объем багажника мин/макс, л	585/1680	541/1741	550/1982
Диаметр разворота, м	10,6	10,6	10,8
Двигатель			
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	2359	2360	2488
Тип	бензиновый		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	175 при 6000	167 при 6000	170 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	227 при 3750	222 при 4100	237 при 4400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/64	Аи-95/63	Аи-95/65
Трансмиссия			
Тип привода	подключаемый полный		
Коробка передач	6-ст. автоматическая	вариатор	вариатор
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.	7	7	6
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, ASC	ABS, EBD, VDC, AHDC
Размер шин	235/60 R18	225/55 R18	225/60 R18
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,6	10,5	10,5
Максимальная скорость, км/ч	190	195	190
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	12,3	10,6	11,3
– загородный цикл	6,9	6,4	6,6
– смешанный цикл	8,9	7,9	8,3
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	694 700	673 750	681 800
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		



**Dodge:**  
**это лем**

**Американская автомобильная промышленность по праву считается одной из старейших в мире. Уже в начале XX века США стали лидером по количеству выпущенных моторизированных экипажей. Именно в то время появились все самые известные марки из Штатов. Одна из них – Dodge, празднующая свой столетний юбилей.**

Компания Dodge – детище братьев Горация и Джона Додж. Они с юных лет интересовались техникой и механикой, и в 1897 году организовали предприятие по выпуску велосипедов. Вскоре они начали изготавливать и запчасти для нового вида транспорта – автомобиля. Их продукция отличалась высоким качеством и вскоре ее начали приобретать лидеры отрасли Ford и Oldsmobile. Джон Додж даже некоторое время был вице-президентом Ford Motor Company. На 1914 год фирма Dodge превратилась в мирового лидера в производстве автозапчастей, и братья решили, что пора переходить на новый уровень.

В ноябре 1914 года братья представили миру своего первенца – Dodge Model 30. Четырехдверный кабриолет с 3,5-литровой 35-сильной "четверкой" стоил 785 долларов, то есть не намного дороже знаменитого массового



Dodge Challenger 1970 года

Dodge Caravan 1984 года





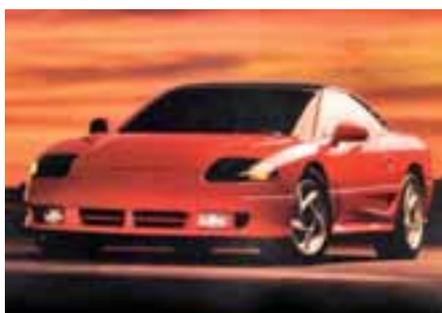
Dodge A-100 1966 года



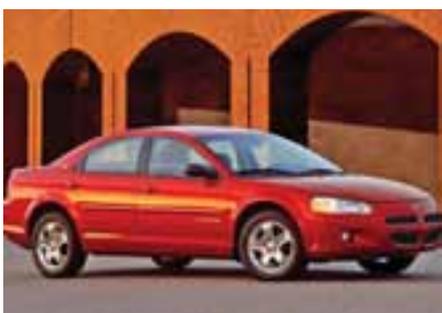
Dodge 400 1982 года



Dodge Challenger 2008 года



Dodge Stealth 1993 года



Dodge Stratus 2000 года



Dodge Charger 1966 года



Dodge Charger Daytona 1969 года



Dodge Charger 2005 года



Dodge Victory Six 1928 года



Автобус Dodge 6-71 1955 года

Ford T. Но зато у него было 12-вольтовое электрооборудование, да и трансмиссия получилась более современной. За месяц удалось собрать 250 машин, а за 1915 год – уже 45 000.

Вскоре линейку расширили седан и двухместный кабриолет. Появились и пикапы, которыми сразу заинтересовалась американская армия. Заказы от военных (особенно после вступления США в Первую мировую войну) позволили Dodge выпускать ежегодно по 100 тыс. автомобилей и выйти по этому показателю на второе место после Ford.

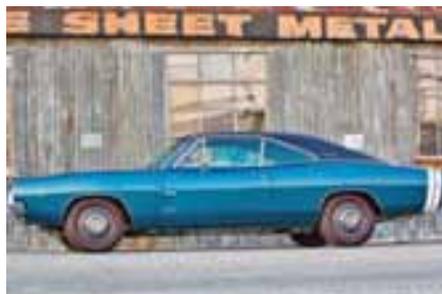
Однако в 1920 году семью Додж постигла трагедия. От гриппа скончался сначала Джон, а затем и Гораций. Вскоре Dodge выкупила компания Graham. Под новым руководством разработали Dodge Series I – усовершенствованный Model 30. Постепенно мощность двигателя довели до 44 л. с., представили новые кузова купе и пикап. В 1926 году собрали 265 тыс. этих машин.

Компанией заинтересовался талантливый менеджер Уолтер Крайслер, и в 1928 году она вошла в его концерн. В Chrysler сразу взялись за обновление модельного ряда и представили Dodge Victory Six. Название указывало на то, что автомобиль приурочили к 10-летию победы в Первой мировой и оснастили 68-сильной "шестеркой".

Два года спустя представили модель DC с 75-сильным восьмицилиндровым двигателем. Появились и новые пикапы грузоподъемностью 500 и 750 кг. Даже несмотря на разразившуюся экономическую депрессию, в Dodge продавали по 100 тыс. автомобилей в год.

С середины 30-х годов оставили только одну линейку легковых автомобилей D-Series с 3,6-литровым шестицилиндровым мотором мощностью 90 л. с. Зато предлагали с десятка различных кузовов от купе до семиместного лимузина.

Коммерческие модели со временем вывели в отдельный модельный ряд. В предложении были как пикапы, так и легкие грузовики. Выпускали даже оригинальные обтекаемые бензовозы. Интересно, что с началом Второй мировой войны грузовые автомобили, в отличие от легковушек, продолжили выпускать. А Dodge WC даже поставляли по ленд-лизу в советскую армию, где автомобиль получил название "три четверти" (это указывало на его грузоподъемность в  $\frac{3}{4}$  тонны). Поэтому неудивительно, что первой послевоенной гражданской моделью стал именно грузовой Power Wagon, созданный



Dodge Charger Hemi 1968 года



Dodge Charger SRT Hellcat 2014 года



Dodge Charger, 1972 год



Dodge Charger, 1983 год



Dodge Colt 1971 года



Dodge Coronet 1949 года



Dodge Coronet 1957 года

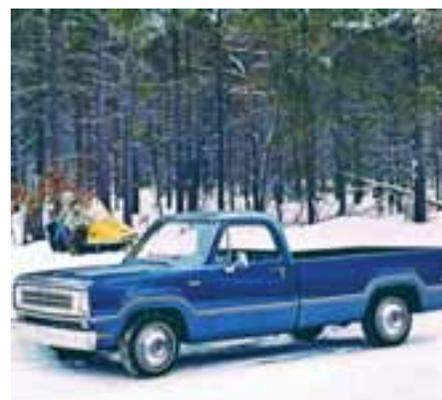


Dodge Custom Convertible  
1948 года

на основе WC. Также появились автобусы Dodge.

Вслед за Power Wagon последовало и обновленное легковое "семейство" Custom. Флагманом марки стал представленный в 1949 году Dodge Coronet. Автомобили стали более обтекаемыми и получили усовершенствованную 100-сильную "шестерку", позволяющую развить 140 миль/ч. Список опций пополнила автоматическая трансмиссия с оригинальным кнопочным селектором.

Настоящим расцветом стиля для Dodge обозначилась вторая половина 50-х годов. Дизайнер Вирджил Экснер разработал шедевры – изящные низкие автомобили с обилием хрома в отделке, панорамными стеклами и огромными "килями" на задних крыльях. Они напоминали звездолеты из фантастических фильмов. Началось все с серии концепт-каров Firearrow, а затем их черты перекочевали на серийные Dodge Coronet и Royal Lancer. Самые мощные версии получили новый 5,9-литровый 345-сильный V8 Hemi с полусферическими камерами сгорания. Они разогнались до 100 км/ч за 8 с и развивали 240 км/ч.



Dodge D100 1972 года



Dodge D-100 1957 года

Dodge Dart 2012 года



В начале 60-х годов автомобили Dodge получили несущие кузова, а длина полноразмерных моделей превысила 5,5 м. На смену космическому стилю пришел строгий граненый дизайн. Росли и мощности: пиком стал огромный 7,0-литровый 425-сильный Hemi, появившийся в 1964 году. Сначала его установили на Dodge Polara и Coronet, а затем – и на среднеразмерный Charger. Популярность модели выросла после триумфа в чемпионате NASCAR 1966 года.

Появившийся два года спустя Dodge Charger второго поколения стал действительно культовым автомобилем. Его низкий вытянутый силуэт – классика автомобильного дизайна 60-х. С Hemi он разгонялся до 100 км/ч за 5,3 с и достигал 255 км/ч. Была и более доступная версия Six Pack с 7,2-литровой 390-сильной "восьмеркой". Автомобиль получил передние дисковые тормоза, гидроусилитель руля и кондиционер. Интересно, что за первый год удалось продать почти 100 тыс. спортивных Charger.

Особняком стоял необычный Dodge Charger Daytona. Создали его специально для NASCAR, но правила предписывали выпустить 500 серийных машин. Купе получило огромное антикрыло и заостренный "нос" с выдвжными фарами. Коэффициент



Dodge Dart Convertible 1968 года



Dodge Daytona 1984 года

Dodge Durango, 1997 год



Dodge Intrepid 1993 года



лобового сопротивления снизили до 0,28, что неплохо даже по современным меркам. На скоростных овальных автодромах Charger Daytona развивали 330 км/ч и в 1970 году принесли Бобби Айзаку чемпионский титул в NASCAR, а команде Dodge – первое место в командном зачете. Даже в популярном мультфильме "Тачки" присутствует персонаж, напоминающий Dodge Charger Daytona.

В 60-х годах продолжили развитие и коммерческих моделей – пикапов D100 и D500, вэнов A100. В линейке появились компактный Dodge Dart, а в 1970 году представили купе и кабриолет Challenger. Мускулистые автомобили отличались длинным капотом, профилированными боковинами и высокой оконной линией. Усиливали впечатления необычайно яркие цвета кузова с оригинальными названиями: "сумасшедшая слива", "банан", "манго". Challenger также получил двигатели Hemi и Six Pack, а особый вариант T/A оснастили 5,6-литровым 290-сильным V8.

В середине 70-х эпоха мощных автомобилей закончилась: новые экологические нормы и топливный кризис заставили отказаться от "прожорливых" V8. С 1972 года Charger и Challenger уже не оснащали V8 Hemi, а мощность флагманских версий снизили до 245 л. с. Challenger сняли с производства, а Charger стал перед-



Dodge Luxury Liner 1940 года



Dodge Model 30 1914 года



Dodge Model DC 1930 года



Dodge Omni 1984 года



Dodge Polara 1963 года



Dodge Power Wagon 1946 год



Dodge Ram 1986 года

неприводным и с 2,2-литровым четырехцилиндровым турбомотором мощностью 107 л. с. Под названиями Dodge Omni и Colt в США начали продавать компактные модели Mitsubishi. Именно эта идея нового менеджера Ли Яккоки спасла концерн Chrysler от банкротства. Впрочем, появился и большой вседорожник Ramcharger, созданный на платформе пикапа D100.

В 80-х годах появилось новое "семейство" моделей концерна Chrysler, построенных на переднеприводной платформе K-Series. Среди них были Dodge 400 и Lancer, оснащенные четырехцилиндровыми двигателями. Вместе с тем, в 1981 году представили и пикап Ram. Знаковой моделью того периода стал один из первых в мире мини-вэнов Dodge Caravan.

С середины 80-х годов Dodge начали сотрудничать с известным автомобильным конструктором Кэрроллом Шелби. Сначала он дорабатывал Dodge Charger и новое переднеприводное купе Daytona. Но в 1992 году с его помощью создали знаменитый Viper. Купе и кабриолет получили громадный 8,3-литровый 450-сильный V10 от грузовика. Они привлекали грозным дизайном с широкой "пастью" решетки радиатора и огромным



Dodge Ram 2012 года



Dodge Ramcharger 1979 года

капотом. Разгон до 100 км/ч занимал 4,5 с, а максимальная скорость достигла 300 км/ч. Viper хорошо проявил себя и в гонках: в 90-х годах ему не было равных в классе GT2.

Наряду с Viper модельный ряд пополнило обтекаемое купе Stealth. В 90-х также появились обтекаемые среднеразмерные седаны Stratus и Intrepid, компактный Neon. На смену Ramcharger пришел Durango.

Начало XXI века обозначилось возрождением знаковых моделей Dodge. Сначала в 2005 году вернули Charger, хоть и с кузовом седан. Три года спустя представили и новый Challenger. Оба автомобиля снова предложили с двигателями V8 Hemi, а самый мощный 6,1-литровый развал 425 л. с. – столько же, сколько и одноименный мотор в 60-х.

Свое столетие Dodge встречает с широким модельным рядом и в составе концерна Fiat Chrysler. Совместно с новыми итальянскими партнерами разработали седан С-класса Dart, а создать 640-сильный Viper третьего поколения помогли специалисты Ferrari. Пикапы Ram выделены в отдельный суб-бренд. Как и прежде, выпускают и культовые Charger и Challenger, причем теперь их можно выбрать и со сверхмощным 707-сильным компрессорным V8 Hemi. В истории марки начинается новый период.



Dodge Royal Lancer, 1959 год



Dodge Series I 1922 года



Dodge SRT Viper 2012 года



Dodge Viper 1992 года

arendagazeta.com.ua

**АРЕНДА**

Подать объявление 

**www.arendagazeta.com.ua**

**Сдавайте выгодно в АРЕНДУ!**

Подать объявление 

**REALTYCOMFORT**  
**KIEV.UA**

**www.realtycomfort.kiev.com.ua**

**Продавайте выгодно НЕДВИЖИМОСТЬ!**

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

**www.afp.com.ua**

Прием объявлений  
(**бесплатно**) на сайте

**АВТО**  
*срочно*  
**ПРОДАЖА**

Каталог для тех, кто покупает  
или продает автомобиль

**Всеукраинская газета**



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

# Прием объявлений в издания на сайтах

[www.afp.com.ua](http://www.afp.com.ua)

[www.arendagazeta.com.ua](http://www.arendagazeta.com.ua)

[www.realtycomfort.kiev.ua](http://www.realtycomfort.kiev.ua)

[www.autosale.kiev.ua](http://www.autosale.kiev.ua)

## АРЕНДА

Оренда  
Продаж

комерційної  
та житлової нерухомості  
в Україні та за кордоном  
Бул. М.Примаченко, 8, оф.  
229-29-01, 286-53-32  
(093) 418-13-87  
<http://realvsesvit.kiev.ua>

Сдам офіс

110 кв.м.

Крещатик,  
Трехсвітильський, 3

067 458 5477  
238 17 96 1430

ДІВЕЛЬНА КОМПАНІЯ

виконує якісно

**РЕМОНТ**

підлоги та комерційної  
нерухомості

Ірина Сидоренко  
тел.: 097 494 23 50

## НЕДВИЖИМОСТЬ КОМФОРТЪ

## АВТОТЕМА

АВТО  
ПРОДАЖА  
АВТО

АВТОРИКУП

GEOT QUARTZ:  
ІНТЕР'ЮНІВЕРСАЛ  
ІННОВАЦІЙНИЙ ТЕСТ-ДРАЙВ

Читайте на сайтах распространения электронной прессы, качайте pdf-файлы.  
Обогащайтесь информацией со всех источников.