

Тест-Драйв

Февраль 2015



АВТОСАЛОН
в Детройте NAIAS-2015

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

COSMOLADY

02 | Февраль | 2015 |

ЖУРНАЛ ДЛЯ ЖЕНЩИН

**ТЕМА
НОМЕРА**
МАГНЕТИЧЕСКОЕ
ПРИТЯЖЕНИЕ
ИНЬ И ЯН

...А ХОЧУ ЖЕНИТЬСЯ
ЛЮБОВЬ В ТРАДИЦИЯХ
«МАГИЧЕСКИЙ КРИСТАЛЛ»
ФЕДЕРИКО ФЕЛЛИНИ

ЗДОРОВЬЕ
ЗМЕЙКИ, ЖИВУЩИЕ
ПОД КОЖЕЙ

ФИТНЕС
ЕДИНСТВО И БОРЬБА
ПРОТИВОПОЛОЖНОСТЕЙ

Алёна Куруленко

ЛЮБОВЬ — ЛУЧШИЙ
ПОДАРОК НЕБЕС



МОДА

MASKIT

Как
возрождается
легенда?

МАЙКЛ КОРС
Американская
классика

ТЕНДЕНЦИИ

**БРЮЧНЫЕ
КОСТЮМЫ**

БИЗНЕС

**МОЙ
«ЛЮБИМЫЙ»
ОФИС**

Правила
выживания

А ТАКЖЕ

ВИВЬЕН ЛИ

Прекрасная
«железная леди»
МАРЧИН КОССЕК
В шпагате эмоций

**ЗАПИТУЙТЕ У МІСЦЯХ
РОЗПОВСЮДЖЕННЯ ПРЕСИ**

Февраль 2015



Над номером работали:

Брязгунов Тарас

Каратаев Вячеслав

Косоголов Александр

Олейник Виктория

Пироженко Юлия

Фитисова Юлия

Главный редактор

Краев Василий

Свидетельство о регистрации КВ 7445 от 17.06.03.

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

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

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

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

Отдел распространения: (067) 547-85-20

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

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



4

Автосалон в Детройте NAIAS-2015: главное автошоу Америки

24

Премьера Acura NSX: возвращается

32

Премьера Renault Kadjar: наследник Koleos

40

Премьера SsangYong Tivoli: младший член "семьи"

46

Премьера Renault Alpine Vision Gran Turismo: дань классике

52

Премьера Kia Picanto: модернизация

56

Премьера MG GS: первый вседорожник в истории марки

58

Премьера Porsche Cayman GT4: для гоночного трека

64

Премьера Volkswagen Caddy: радикальная модернизация

68

Дебютант Ford Focus ST: новые веяния

76

Дебютант Jaguar XE: преемник X-Type

84

Дебютант Mazda 2: дубль третий

108

Сравнительный тест-драйв Chevrolet Malibu, Renault Latitude, Toyota Camry: большие седаны по разумной цене

114

Сравнительный тест-драйв Citroen Berlingo Multispace, Fiat Doblo Panorama, Volkswagen Caddy: главное – внутренне пространство

120

Сравнительный тест-драйв Fiat Fiorino Qubo, Kia Venga и Skoda Roomster: компактные, но вместительные

126

Страницы истории Chrysler 300: родоначальник мощных "американцев"

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.

Автосалон в Детройте

NAIAS-2015:

главное автошоу Америки



NORTH AMERICAN INTERNATIONAL
AUTO SHOW®

Детройт – знаменитый центр американской автомобильной промышленности. Предприятия знаменитых марок здесь работают уже свыше ста лет. Поэтому неудивительно, что именно в этом городе проходит самый главный автосалон США – NAIAS (North American International Auto Show – Североамериканское международное автошоу). Так сложилось, что он открывает новый автомобильный год, ведь проходит в январе.

Впервые Детройтский автосалон провели в далеком 1907 году, а с 1988 года он получил статус международного. Традиционно выставка проходит в огромных павильонах Кобо-центра общей площадью свыше 93 тыс. кв. м. В общей сложности здесь состоялось 50 мировых и североамериканских премьер. Как заведено, представили новинки в первые два дня автосалона, отведенные для прессы и специалистов отрасли. Одних только журналистов в Детройт приехало свыше 5000.

На NAIAS-2015 балл правили мощные автомобили. С одной стороны, увидели мир немало скоростных спортивных моделей – их показали Acura, Alfa Romeo, Cadillac, Ford, Lexus,

Mercedes-Benz. С другой – презентовали несколько пикапов, столь любимых американцами. Оно и неудивительно: нефть в мире дешевеет, снижается стоимость бензина и дизельного топлива, поэтому подобные автомобили снова в тренде. Вместе с тем, их двигатели стали менее "прожорливыми" и нередко используются гибридные технологии. Хотя представлены и "экологически дружелюбные" транспортные средства – такие как новый Chevrolet Volt.

Конечно, одними премьерами дело не обошлось. В чем американцам не откажешь, так это в умении делать шоу. Поэтому NAIAS немислим без различных концертов, конкурсов, экскурсий для юных автомобилистов. В этом году еще организовали экспозицию дорогих спортивных автомобилей и отдельный павильон современных технологий. Обязательным является и благотворительный аукцион, а вырученные средства традиционно передают детям из малоимущих семей. Детройтский автосалон продлится до 25 января и за это время его посетят около миллиона человек.

Acura

Долгожданный Acura NSX наконец представил в серийном облике. Купе не слишком отличается от концептуальной версии. Во внешнем виде господствуют грани, а салон сдвинут вперед. V-образная решетка радиатора сочетается с узкими светодиодными фарами. "Плечи" задних крыльев серьезно расширены, предусмотрен и выдвижной спойлер, а из заднего бампера выглядывают сразу четыре выхлопных трубы. В конструкции широко использованы углеволокно и алюминиевые сплавы. В салоне NSX рулевое колесо приплюснуто сверху и снизу, а показания приборов выведены на экран. Сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем. Гибридная силовая установка состоит из 3,5-литрового бензинового V6 и сразу трех электромоторов, а ее суммарная мощность – свыше 550 л. с. Также установлены 9-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями и полный привод с функцией изменения вектора тяги. Стандартное оснащение включает и карбоново-керамические тормозные диски. Стоимость Acura NSX составит около 150 тыс. долларов.



Acura NSX



Acura NSX

Alfa Romeo

К купе Alfa Romeo 4C присоединился кабриолет 4C Spider. Он сохраняет атлетичный подтянутый дизайн с короткими свесами кузова. Фирменный "клюв" решетки радиатора сочетается с каплевидными фарами. Круглые фонари сочетаются со спойлером. Отличие 4C Spider – съемная жесткая крыша. В отделке салона сочетаются кожа и карбон, а у рулевого колеса обод плоский снизу. За сиденьями установлен 1,7-литровый 237-сильный бензиновый турбомотор, работающий в тандеме с 6-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями. Даже несмотря на дополнительные элементы жесткости, кабриолет весит менее тонны, а потому разгоняется до 100 км/ч всего за 4,1 с и достигает 257 км/ч. За доплату предложен спортивный пакет, включающий более жесткие амортизаторы и 19-дюймовые легкосплавные диски. Стоимость Alfa Romeo 4C Spider – около 60 тыс. евро.



Alfa Romeo 4C Spider





Audi Q7

Audi

Главная новинка на стенде Audi – второе поколение вседорожника Q7. Автомобиль сохраняет знакомый строгий дизайн, но видны и новые детали стиля – широкая хромированная решетка радиатора и светодиодные фары с активной матрицей. Кроме того, Q7 стал немного компактнее: 5050 мм в длину при колесной базе в 2990 мм. Масса уменьшена сразу на 375 кг – до 1970 кг в базовой версии. В салоне показания приборов выведены на дисплей, а для навигации в меню мультимедийной системы предусмотрена сенсорная панель. В перечне опций появились беспроводной Интернет, парковочный автопилот, камеры кругового обзора адаптивный круиз-контроль с функцией движения в пробках. На первых порах предложат бензиновые двигатели объемом 2,0 л (252 л. с.) и 3,0 л (333 л. с.), а также 3,0-литровые турбодизели мощностью 218 и 272 л. с. Обязательными являются 8-ступенчатый "автомат" и постоянный полный привод, а за доплату предложены пневмоподвеска и поворачиваемые задние колеса. Цены стартуют с отметки в 61 тыс. евро.



Audi Q7



Audi Q7

Buick

В США Opel Cascada будут продавать под маркой Buick. У кабриолета стремительный клиновидный дизайн с приподнятой задней частью и большим углом наклона лобового стекла. Мягкая крыша складывается за 17 с на скорости до 50 км/ч. В салоне приборы украшены хромированными ободками, а центральная панель наклонена. Стандартное оснащение включает 7-дюймовый дисплей мультимедийной системы и подогрев сидений. Поначалу Cascada будут оснащать только 1,6-литровым 200-сильным турбомотором и 6-ступенчатой автоматической трансмиссией. Кабриолет будет стоить около 27 тыс. долларов.

Концептуальный Buick Avenir – предвестник нового флагмана марки. Он привлекает классическим дизайном с длинным капотом и сдвинутым назад салоном. Широкая решетка радиатора декорирована хромом, а оптика – полностью светодиодная. Серебристые накладки также заметны на бамперах, порогах и оконных рамках. Расширенные задние крылья подчеркнуты стреловидными фонарями. Салон декорирован кожей, шелком и бамбуковым деревом, в нем установлены четыре отдельных кресла. Показания приборов выведены на экран, еще один дисплей установлен на центральной панели. Предусмотрен и беспроводной Интернет. Avenir получил бензиновый V6 с непосредственным впрыском топлива и системой отключения цилиндров, а также 9-ступенчатую автоматическую трансмиссию и полный привод.



Buick Avenir



Buick Cascada



Buick Cascada

Cadillac

Cadillac CTS-V – самый мощный серийный автомобиль в истории американской марки. Его 6,2-литровый V8 с механическим компрессором развивает 640 л. с., а максимальный крутящий момент достигает 855 Н·м. Он работает в паре с 8-ступенчатым "автоматом" и позволяет разогнаться до 100 км/ч за 3,7 с и развить 320 км/ч. Снизить расход топлива призвана технология отключения цилиндров. Седан получил электронный задний дифференциал, адаптивные амортизаторы и тормозные диски большего диаметра. Отличить CTS-V можно по аэродинамическому обвесу, увеличенному воздухозаборнику в бампере и 19-дюймовым легкосплавным дискам. Капот изготовлен из карбона. Углеродное волокно присутствует и во внутренней отделке, также установлены спортивные сиденья Recaro. Оснащение дополнили беспроводной Интернет и камера, записывающая видео прохождения кругов по гоночному автодрому. Стоимость Cadillac CTS-V – 70 тыс. долларов.



Cadillac CTS-V



Cadillac CTS-V



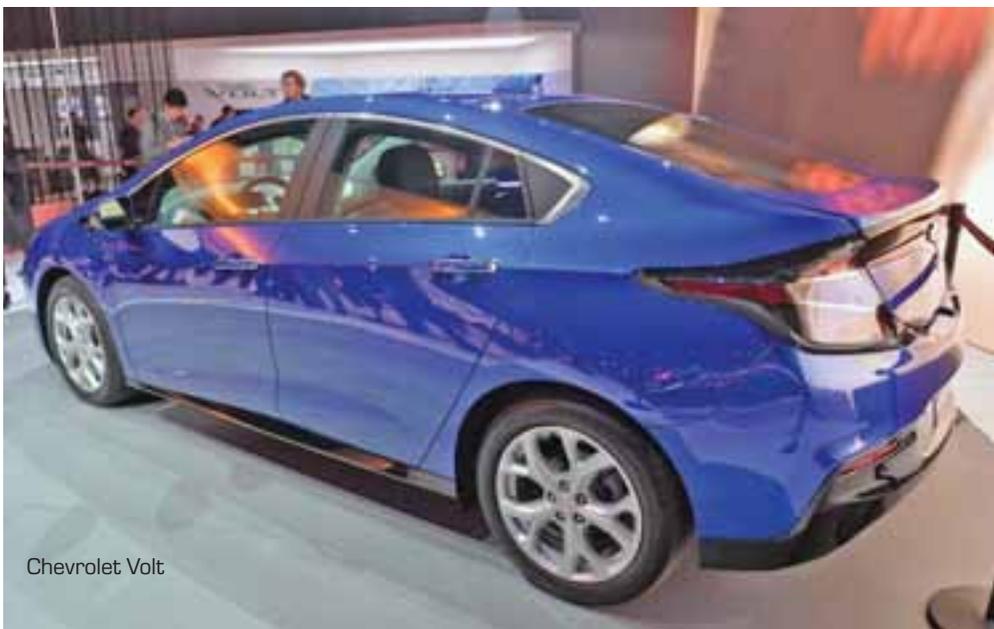
Chevrolet

Главной премьерой на стенде Chevrolet стало второе поколение модели Volt. Его дизайн стал ярче: с выраженным клиновидным силуэтом. Передняя часть выполнена в стиле старшего брата Impala: узкая хромированная фальшрадиаторная решетка сочетается со стреловидными фарами и широким воздухозаборником в бампере. Внутри показания приборов выведены на дисплей, а на центральной панели – 8-дюймовый экран мультимедийной системы. Навигационная система показывает на карте станции зарядки батарей. На втором ряду теперь поместятся трое, а не двое, как ранее. Стандартное оснащение включает камеру заднего вида и 10 подушек безопасности, а за доплату предложены парковочный автопилот, адаптивный круиз-контроль, системы автоматического замедления, слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения. Гибридная силовая установка стала легче на 45 кг. Главную роль играет 150-сильный электродвигатель, а вот мотор-генератор новый – 1,5-литровая бензиновая "четверка" с непосредственным впрыском топлива мощностью 101 л. с. Дальность пробега увеличена до 676 км, а на электротяге Volt может проехать 80 км. Разгон до 100 км/ч занимает 8,4 с. Ожидается, что автомобиль станет дешевле и будет стоить около 30 тыс. долларов.

Такой же будет и цена будущего электроавтомобиля Chevrolet Bolt EV, хотя пока показали его концептуальный вариант. В его внешнем виде господствуют грани, а профиль – однообъемный. Тоненькая полоска радиаторной решетки и узкие светодиодные фары соседствуют с массивным бампером. Боковины рельефные, а у задних стоек крыши – обратный наклон. Пятая дверь – полностью прозрачная, так же как и крыша. В салоне передняя панель по форме напоминает волны. Приборной панелью служит дисплей, а на центральной панели установлен 10,1-дюймовый экран. Внутри установлены четыре отдельных кресла. В отличие от Volt, новичок – полноценный электроавтомобиль без бензинового двигателя. Запас его хода – 320 км.



Chevrolet Volt



Chevrolet Volt



Chevrolet Bolt



Chevrolet Bolt



Ford Mustang Shelby GT350 R

Ford

Премьера второго поколения Ford GT посвящена 50-летию первой победы Ford в Ле-Мане. Новичок внешне немного напоминает триумфальный спортпрототип GT40, хотя и не копирует его дизайн, как GT первого поколения. У купе сохранены крупные фары, заостренный "нос" и панорамное лобовое стекло. Двери теперь поднимаются вверх, а в боковинах появились огромные воздухозаборники.

Круглые фонари сочетаются с большими соплами выхлопной системы, а сверху их прикрывает выдвигной спойлер. Во внутренней отделке сочетаются кожа, алькантара и карбон. Руль приплюснут сверху и снизу, как на болидах "Формулы-1", а приборной панелью служит дисплей. На центральной консоли – круглый селектор трансмиссии и ярко-красная кнопка запуска двигателя. Ford GT оснащен 600-сильной "шестеркой" EcoBoost с двумя турбинами и 7-ступенчатой транс-

миссией с двумя сцеплениями. Купе поступит в продажу с конца года по цене примерно в 150 тыс. долларов.

EcoBoost под капотом и у нового Ford F-150 Raptor. Этот 3,5-литровый V6 развивает свыше 410 л. с., а вместе с ним будет трудиться новый 10-ступенчатый "автомат". Пикап получил новую систему полного привода и технологию Terrain Management с режимами для различных типов бездорожья. Ход подвески увеличен до 305 мм, а колея расширена. За счет использования алюминиевых сплавов в конструкции, массу удалось снизить на 227 кг. Отличить Raptor можно по черной решетке радиатора, светодиодным фарам и новым бамперам. Также установлены покрышки с глубоким протектором и защита днища. Стоимость пикапа составит около 45 тыс. долларов.

У Ford Mustang появился новый трековый вариант Shelby GT350 R. Отличить от обычного GT350 его можно по аэродинамическому обвесу и карбоновому антикрылу. Массу купе снизили на 60 кг: для этого из салона убрали задние сиденья, кондиционер и аудиосистему. Зато установлены спортивные передние кресла Recaro. V8 объемом 5,2 л развивает свыше 500 л. с. и работает в паре с 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач. Установлены более жесткие пружины подвески и дифференциал повышенного трения.



Ford Mustang Shelby GT350 R



Ford F-150 Raptor



Ford F-150 Raptor



Ford GT



Ford GT



Ford GT

Hyundai

В Hyundai рассматривают возможность выпуска пикапа, а пока подготовили концептуальный Santa Cruz. Автомобиль рассчитан на любителей активного отдыха и привлекает стремительным дизайном с плавными формами. Шестиугольная решетка радиатора по бокам окружена светодиодными фарами. Колесные арки расширены, а двери выполнены распашными (причем, задние заметно меньше передних). Днище грузовой платформы может выдвигаться, если нужно перевести длинномерные грузы. Santa Cruz оснащен 2,0-литровым 190-сильным турбодизелем, обеспечивающим крутящий момент в 406 Нм и расходующим в среднем 7,8 л/100 км. Систему полного привода позаимствовали у седана Genesis.

Также в Детройте презентовали гибридный вариант Hyundai Sonata. Он получил 2,0-литровую 154-сильную бензиновую "четверку" и электромотор мощностью 51 л. с. Расход топлива в смешанном цикле составляет 5,6 л/100 км, а на электротяге седан может проехать 35 км.



Hyundai Santa Cruz



Hyundai Sonata Plug-in Hybrid



Infiniti Q60

Infiniti

В Infiniti подготовили предсерийный вариант своего будущего купе Q60. У концепт-кара длиной 4,7 м и шириной 1,8 м – стремительный дизайн с длинным капотом, расширенными колесными арками и рельефными боковинами. Широкая прямоугольная решетка радиатора сочетается с узкими светодиодными фарами. В передних крыльях предусмотрены дополнительные воздухозаборники. Оконная линия делает изгиб в районе задних стоек крыши. В крышку багажника интегрирован спойлер, а широкие "плечи" подчеркнуты фонарями в виде лепестков цветов. Легкосплавные 21-дюймовые диски напоминают турбины. Во внутренней отделке сочетаются перфорированная кожа, алькантара и карбон. У приборов – оптическая подсветка, а на центральной панели – сразу два дисплея. Под капотом купе – 3,0-литровый бензиновый V6 с двойным турбонаддувом.



Lexus

Ожидалось, что Lexus представит в Детройте новый вседорожник RX, но эта премьера не состоялась. Зато в линейке Lexus GS появился новый флагман – GS F. Его главная особенность – 5,0-литровый атмосферный V8, знакомый по купе RC F. Этот двигатель развивает 475 л. с. при 7100 об/мин и обладает крутящим моментом в 527 Н·м при 4800 об/мин. Оснащение включает 8-ступенчатую автоматическую трансмиссию и дифференциал повышенного трения с функцией распределения вектора тяги. У GS F новые пружины подвески, более эффективные тормозные механизмы и увеличенная жесткость кузова. Седан можно отличить по широкой веретенообразной решетке радиатора, аэродинамическому обвесу, карбоновому заднему спойлеру и четырем выхлопным трубам. Масса автомобиля – 1830 кг. В салоне установлены спортивные сиденья и рулевое колесо, а также новая комбинация приборов. Цена седана – примерно 65 тыс. долларов.



Lexus GS F



Lexus GS F



Lexus GS F

Lincoln

В Детройте дебютировал и Lincoln MKX второго поколения. Как и предшественник, он использует платформу Ford Edge. По дизайну новичок очень напоминает младшего брата MKS. Его хромированная решетка радиатора разделена пополам, а продолговатые фары – светодиодные. Капот и боковины профилированы, а фонари традиционно растянуты на всю ширину кузова. В отделке салона сочетаются кожа и дерево, улучшена и шумоизоляция. Показания приборов выведены на дисплей, еще один экран размещен на наклоненной центральной панели. Вместо рычага трансмиссии – набор клавиш возле рулевого колеса. Среди опций есть камеры кругового обзора, парковочный автопилот и система автоматического замедления. На выбор предложены два бензиновых V6: 3,7-литровый атмосферный мощностью 300 л. с. и 2,7-литровый 330-сильный турбомотор. Обе версии получили 6-ступенчатый "автомат". Есть версии с передним и полным приводом. Базовая версия будет стоить примерно 40 тыс. долларов.



Lincoln MKX





Mercedes-Benz C350
Plug-in Hybrid

Mercedes-Benz

GLE Coupe – первое всерождное купе от Mercedes-Benz. У автомобиля стремительная аркообразная форма крыши и высокая оконная линия. Широкая решетка радиатора сочетается с крупными фарами. Капот и боковины выполнены профилированными. Продолговатые фонари соединены хромированной накладкой. Длина автомобиля достигает 4900 мм, а колесная база – 2915 мм. Стандартные колесные диски – 20-дюймовые. В салоне приборы размещены в отдельных колодцах, а обод



Mercedes-Benz FO15 Luxury in Motion



Mercedes-Benz FO15 Luxury in Motion

рулевого колеса плоский снизу. К центральной панели прикреплен 8-дюймовый экран мультимедийной системы. Среди опций – камеры кругового обзора, адаптивный круиз-контроль, парковочный автопилот, система ночного видения. На первых порах на выбор предложат 3,0-литровые бензиновые турбомоторы мощностью 333 и 367 л. с., а также 258-сильный турбодизель такого же объема. Показали и 577-сильный GLE 63 S AMG Coupe, который поступит в производство несколько позже. Он способен разогнаться до 100 км/ч за 4,2 с. Он получил 7-ступенчатый "автомат", а остальные версии – 9-ступенчатый. Все версии оснащены полным приводом, а за доплату доступны адаптивные амортизаторы и пневмоподвеска. Цены стартуют с отметки в 72 тыс. евро.

Mercedes-Benz F015 Luxury in Motion – видение автомобиля будущего, способного передвигаться на автопилоте. Для этого концепт-кар оснастили целым набором камер и сенсоров. Выглядит он не менее необычно: перед нами 5,2-метровый однообъемный автомобиль с распашными дверьми. Светодиодные фары вмонтированы в решетку радиатора, а цвет их света может меняться. Вместо дверных ручек – сенсорные кнопки. В салоне – целый набор дисплеев: один растянут на всю переднюю панель, еще четыре установлены в дверных картах. Передние сиденья способны разворачиваться, чтобы водитель и пассажиры могли общаться, пока автомобиль едет на автопилоте. F015 Luxury in Motion приводится в движение двумя 136-сильными электромоторами. Он разгоняется до 100 км/ч за 6,7 с и может развить 200 км/ч. Заряда аккумуляторов хватает для пробега в 200 км, а затем электричество начинают вырабатывать водородные топливные ячейки. Запаса топлива достаточно, чтобы проехать 1100 км.

Линейку Mercedes-Benz C-Class дополнили две модификации. C450 AMG 4Matic оснащен 3,0-литровым 367-сильным бензиновым турбомотором. А у C350 Plug-in Hybrid бензиновая "четверка" и электродвигатель суммарно развивают 280 л. с. Гибридная версия способна проехать 31 км на электротяге и расходует в среднем 2,1 л/100 км.



Mercedes-Benz GLE Coupe



Mercedes-Benz F015 Luxury in Motion



Mercedes-Benz GLE Coupe



Mercedes-Benz GLE Coupe

Mini

Флагманский Mini традиционно носит обозначение John Cooper Works. Главная его особенность – 2,0-литровый бензиновый турбомотор мощностью 231 л. с. С 6-ступенчатой механической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 6,7 с, а максимальная скорость – 246 км/ч. Хетчбэк получил спортивную выхлопную систему и дифференциал повышенного трения. У него доработано рулевое управление, установлены новые пружины подвески, амортизаторы и тормозные диски Brembo. Отличить Mini JCW можно по аэродинамическому обвесу, увеличенным воздухозаборникам в бампере и на капоте, спойлеру на крыше. Масса снижена на 100 кг по сравнению с предшественником. Салон декорирован кожей и алькантарой. Здесь установлены спортивные сиденья и рулевое колесо, а также заменены приборы. Стоимость Mini JCW – 30 тыс. евро.



Mini John Cooper Works



Mini John Cooper Works

Nissan

В Nissan подготовили второе поколение пикапа Titan. Дизайн автомобиля получился более грозным – с широкой хромированной решеткой радиатора, крупными светодиодными фарами и расширенными крыльями. Titan предложен в нескольких вариантах по длине, двухместном или пятиместном исполнении, с двумя либо четырьмя дверями. Грузоподъемность выросла до 900 кг, а масса буксируемого прицепа – до 5,4 тонны. В салоне появились вставки из дерева, а приборы помещены в отдельные колодцы, доступна и мультимедийная система с 7-дюймовым дисплеем. Под капотом пикапа – новый 5,0-литровый 310-сильный турбодизельный V8, обладающий огромным крутящим моментом в 750 Н•м. Есть версии с задним или полным приводом. Цены начинаются с отметки в 30 тыс. долларов.



Nissan Titan



Porsche

Обновленный Porsche Cayenne Turbo S претендует на звание самого быстрого серийного вседорожника в мире. Его 4,8-литровый V8 с двумя турбинами теперь развивает 570 л. с., что дает возможность разогнаться до 100 км/ч за 4,1 с и развивать 284 км/ч. Стандартными являются полный привод с системой изменения вектора тяги, пневмоподвеска, адаптивные амортизаторы и карбоново-керамические тормоза. Отличить Turbo S можно по новой решетке радиатора, аэродинамическому обвесу и 21-дюймовым колесным дискам. Стоимость вседорожника – 167 тыс. евро.



Porsche Cayenne Turbo S



Porsche Cayenne Turbo S



Toyota Tacoma

Toyota

Новый пикап Toyota Tacoma также представлен в Детройте. Его рама усилена, а дизайн стал более выразительным – с шестиугольной решеткой радиатора и крупными фарами. Сзади на верхней кромке откидного борта появился спойлер. Внутренняя отделка улучшена, появились и многочисленные вставки "под алюминий". Список опций пополнился двухзонным климат-контролем, панорамной крышей, системой доступа без ключа, сенсорным дисплеем мультимедийной системы и технологией слежения за "слепыми" зонами. На выбор предложены бензиновые двигатели объемом 2,7 и 3,5 л, установлена и новая 6-ступенчатая автоматическая трансмиссия. Полноприводную версию можно дополнить задним и межосевым самоблокируемыми дифференциалами. Базовый вариант будет стоить 20 тыс. долларов.



Volkswagen

В Volkswagen готовят новый семи-местный вседорожник, а предваряет его концептуальный CrossCoupe GTE. Он, правда, только с двумя рядами сидений. У автомобиля выраженный граненый дизайн с расширенными колесными арками и толстыми задними стойками, наклоненными на большой угол. Широкая хромированная решетка радиатора сочетается со светодиодными фарами. Пятая дверь прикрыта спойлером, а Г-образные фонари соединены серебристой накладкой. Крыша выполнена прозрачной. Прямые линии господствуют и в салоне. Обод рулевого колеса плоский снизу, а показания приборов выведены на дисплей. На наклоненной центральной консоли установлен 10,1-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Гибридная силовая установка состоит из 280-сильного бензинового V6 и двух электромоторов: 54-сильный приводит в движение передние колеса, а 115-сильный – задние. CrossCoupe GTE разгоняется до 100 км/ч за 6 с и достигает 209 км/ч, а на электротяге может проехать 32 км.



Volkswagen CrossCoupe GTE



Volkswagen CrossCoupe GTE

Volvo

В линейке моделей повышенной проходимости от Volvo пополнение – к универсалу V60 Cross Country присоединился седан. У S60 Cross Country дорожный просвет также увеличен до 200 мм, предусмотрен и защитный пластиковый обвес. Внутри установлены спортивные сиденья, обшитые кожей. На первых порах предложат полноприводные версии с 2,5-литровым бензиновым турбомотором мощностью 250 л. с. и 2,4-литровым 190-сильным турбодизелем. Позже появятся 1,6-литровые бензиновые и дизельные двигатели, а также модификации с передним приводом. Начальная стоимость седана – 40 тыс. долларов.



Volvo S60 Cross Country



Acura NSX:

возвращается



NSX – знаковая модель для концерна Honda. Появившись в 1990 году, она стала первым среднеторным спорткупе японской марки. Автомобиль находился в производстве на протяжении 15 лет. Но второго поколения модели пришлось ждать довольно долго. Концептуальный вариант купе увидел мир только в 2012 году, еще три года длился его путь до серийной модели. И вот на Детройтском автосалоне дебютировал полностью новый NSX – как Acura, ведь именно под этой маркой автомобиль известен в США.

Acura NSX достигает 4470 мм в длину, 1940 мм в ширину и всего 1214 мм в высоту при колесной базе в 2630 мм. Масса NSX составляет 1630 кг, а в его конструкции широко использован карбон. Автомобиль сохраняет среднеторговую компоновку и характерный клиновидный силуэт со сдвинутым вперед салоном. Во внешнем виде преобладают грани и углы. Широкая решетка радиатора в виде улыбки дополнена серебристой накладкой, а передний бампер выполнен V-образным. Раскосые фары напоминают лезвия самурайского меча, а оптика – полностью светодиодная. Дополнительные вентиляционные отверстия размещены в боковинах. Стандартное оснащение включает 19-дюймовые передние и 20-дюймовые задние колесные диски. Задние крылья расширены, а подчеркивают их стреловидные фонари. Спойлер выполнен выдвижным, а из заднего бампера выглядывают четыре выхлопных трубы.

Салон декорирован двухцветной кожей, алькантарой и полированным алюминием. Передняя панель по форме напоминает распростертые крылья. Трехспицевое рулевое колесо приплюснуто сверху и снизу. Показания приборов выведены на дисплей, причем водитель может изменить его конфигурацию. Еще один экран установлен на наклоненной центральной консоли. Здесь же можно заметить крупную клавишу запуска двигателя и кнопки выбора режимов трансмиссии. Ковшеобразные спортивные кресла разделены высоким трансмиссионным тоннелем.

Как и ожидалось, NSX получил гибридную силовую установку. Бензиновый 3,5-литровый V6 с двойным турбонаддувом работает в тандеме сразу с тремя электромоторами. Суммарно они развивают около 550 л. с. В выхлопной системе установлен перепускной клапан, регулирующий ее громкость. А при резком старте с пробуксовкой борется технология Launch control.

Для купе разработали 9-ступенчатую роботизированную трансмиссию с двумя сцеплениями. Предусмотрен и полный привод с системой изменения вектора тяги, причем передние колеса приводятся в движение исключительно электромоторами. Оснащение включает технологию изменения настроек двигателя и шасси. За замедление отвечают карбоново-керамические тормозные диски.

Acura NSX поступит в производство с осени и будет стоить около 150 тыс. долларов. В Европе и Японии купе, скорее всего, будет продаваться под маркой Honda.













Технические характеристики Acura NSX

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1630
Длина/ширина/высота, мм	4470/1940/1214
Колесная база, мм	2630
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	3498
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	в базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Тип вспомогательного двигателя	электрический
Макс. мощность, л. с. при об/мин	550
Трансмиссия	
Тип привода	полный
Коробка передач	9-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VSA,
Размер шин	245/35 ZR19 спереди, 295/30 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Стоимость автомобиля (в США), долларов	150 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Renault Kadjar

С 2008 года в модельном ряду Renault присутствует вседорожник Koleos – первая подобная модель в истории французской марки. Развитие полноприводных автомобилей решили продолжить и теперь, семь лет спустя, у Koleos появился наследник – Renault Kadjar. Название произошло от слияния двух слов: KAD (полноприводной) и jailir (маневренный).



Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА

ar: наследник Koleos



В основе новинки лежит платформа Nissan Qashqai. Kadjar немного компактнее предшественника: достигает 4,45 м в длину, 1,84 м в ширину и 1,6 м – в высоту. В дизайне можно увидеть черты Renault Captur и концепт-кара DeZir. То есть во внешнем виде преобладают плавные линии. Широкая решетка радиатора напоминает улыбку, а продолговатые фары дополнены изогнутыми светодиодными лампами дневного света. На "носу" заметен большой логотип Renault. Передние и задние крылья – мускулистые, расширенные. Оконная линия делает небольшой изгиб в районе задних дверей. На крыше установлен спойлер, а по краям кузова сзади размещены Каплевидные фонари. Бамперы, колесные арки и пороги прикрыты пластиковыми накладками, предусмотрена и защита днища. За доплату доступны легкосплавные диски диаметром до 19 дюймов.

В салоне Kadjar достаточно много вставок "под алюминий". Обод трехспицевого рулевого колеса плоский снизу. Показания приборов выведены на дисплей, а подсветка – ярко-зеленая. На наклоненной центральной панели установлен 7-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы R-Link 2. Внутри довольно много отделений для мелкой поклажи, а их общий объем – 30 л. Весьма приличный (472 л) и багажник. Его пол выполнен многоуровневым, а за доплату предложен электропривод складывания задних сидений. Среди других опций – электромеханический стояночный тормоз, полностью светодиодная оптика и панорамная крыша.

Двигатели также знакомы по Qashqai. Это бензиновые турбомоторы объемом 1,2 л (120 л. с.) и 1,6 л (150 л. с.), турбодизели объемом 1,5 л (110 л. с.) и 1,6 л

(130 л. с.). Kadjar будет доступен с 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач или бесступенчатым вариатором.

Будут предложены версии с передним либо подключаемым полным приводом. В последнем случае будет возможность принудительно заблокировать муфту и подключить заднюю ось. У Kadjar весьма приличный дорожный просвет – 190 мм. Угол въезда равен 18°, а съезда – 25°. Полноприводные версии получают многорычажную заднюю подвеску. Вседорожник обещает быть весьма маневренным: диаметр его разворота – 10,72 м.

Renault Kadjar представят публике на Женевском автосалоне, а его производство наладят в Испании и Китае. Цена базового вседорожника составит около 20 тыс. евро.











Технические характеристики Renault Kadjar	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4450/1840/1600
Колесная база, мм	2630
Клиренс (дорожный просвет), мм	190
Объем багажника, л	472
Диаметр разворота, м	10,72
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1598
Тип	дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	130 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	320 при 1750
Трансмиссия	
Тип привода	подключаемый полный
Коробка передач	6-ст. механическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Эксплуатационные показатели	
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	20 000 – 35 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

SsangYong Tivoli:

младший член "семьи"



SsangYong славится, прежде всего, своими вседорожниками. Большинство моделей корейской марки относятся именно к этому сегменту. Теперь в линейке **SsangYong** пополнение – появился новый **Tivoli**.



SsangYong Tivoli – самый компактный в модельном ряду: достигает 4195 мм в длину при ширине в 1795 мм и высоте 1590 мм. Построен он на новой платформе, что позволило сделать его легче – 1270 кг в базовой версии. Внешне вседорожник очень похож на концептуальные SsangYong LIV-1, SIV-1 и XIV. Во внешнем виде преобладают прямые линии и углы. У Tivoli короткие свесы кузова и мускулистые расширенные крылья. Узкая решетка радиатора сочетается с массивным бампером, а раскосые фары дополнены светодиодными ходовыми огнями. У толстых задних стоек крыши малый угол наклона, я пятая дверь сверху прикрыта

спойлером. Расширенные "плечи" подчеркнуты изогнутыми фонарями с прозрачными колпаками. Можно выбрать двухцветную окраску кузова.

Во внутренней отделке много серебристых вставок "под алюминий". Обод рулевого колеса выполнен плоским снизу, а циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы. На центральной панели – 7-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Объем багажника составляет 423 л. В самой дорогой версии предусмотрены 18-дюймовые легкосплавные диски, двухзонный климат-контроль, камера заднего вида, связь Bluetooth.

Поначалу Tivoli предложат только с 1,6-литровой бензиновой "четверкой" мощностью 124 л. с. Она позволяет разогнаться до 100 км/ч за 12 с и расходует 8,1 л/100 км в смешанном цикле. Позже появится и турбодизель такого же объема. Вседорожник будет доступен с 6-ступенчатой механической или автоматической трансмиссией, передним либо полным приводом.

На родине, в Южной Корее, SsangYong Tivoli поступит в продажу уже в ближайшее время, а вот в других странах его представят через несколько месяцев. Начальная стоимость автомобиля составит 16 тыс. долларов.









Renault Alpine Visio

дань классике



В 60–70-х годах
Alpine. Эти авто
в Ралли Монте-Карло.
Свыше 20 лет
серия концепт-каров.
Теперь к ним

on Gran Turismo:



ах самые мощные и быстрые Renault создавались на небольшом предприятии
омобили неплохо себя проявили: например, купе A110 в 1973 году победило
е-Карло, а спортпрототип A442B выиграл 24-часовую гонку в Ле-Мане.
Alpine пребывал в забвении, но теперь марку возрождают. Подтверждение тому –
каров и даже гоночный A450, выступавший в прошлом году в Ле-Мане.
присоединился Renault Alpine Vision Gran Turismo.



Концепт-кар очень напоминает легендарный Alpine A442В. Перед нами – широкий и низкий одноместный спорт-прототип. В его основе лежит карбоновый монокок, поэтому масса составляет всего 900 кг. Круглые фары выполнены в классическом стиле, но их оптика современная, светодиодная. Вместо лобового стекла – небольшой прозрачный козырек, а за спинкой сиденья предусмотрен обтекатель, прячущий дугу безопасности. В боковинах предусмотрены воздухоза-

борники. Задняя часть раздвоена, а пружины подвески играют роль аэродинамических элементов.

В отделке кокпита сочетаются карбон и алькантара. Руль выполнен прямоугольным и дополнен кнопкой запуска двигателя и индикатором переключения передачи. Показания приборов выведены на дисплей.

Среднемоторный Alpine Vision Gran Turismo получил 4,5-литровый бензиновый V8 мощностью 450 л. с. при 6500 об/мин и

с крутящим моментом в 580 Н•м при 2000 об/мин. С 7-ступенчатой секвенсальной трансмиссией автомобиль способен достичь 320 км/ч. За замедление отвечают вентилируемые тормозные диски диаметром 390 мм спереди и 355 мм – сзади.

Renault Alpine Vision Gran Turismo представят на автофестивале в Париже. Кроме того, желающие смогут испытать автомобиль в виртуальном мире – он будет предложен в компьютерной игре Gran Turismo.







Kia Picanto:

модернизация



Хетчбэк Kia Picanto известен с 2004 года, а сейчас в производстве находится второе поколение модели А-класса. Поскольку выпускают его уже три года, то теперь пришло время для плановой модернизации.



Внешние изменения не слишком большие. Автомобиль сохраняет однообъемный дизайн с рельефными боковинами. Picanto получил новую решетку радиатора и освеженные фары. Также у него более массивный передний бампер с увеличенным воздухозаборником. Сзади обновлены фонари. Кроме того, теперь для хэтчбека доступен спортивный пакет, включающий аэродинамический обвес и 14-дюймовые легкосплавные диски.

В салоне Picanto также обошлось без радикальных перемен. Немного улуч-

шены материалы отделки. Циферблаты, приборы и вентиляционные дефлекторы обрели хромированные ободки. На центральной панели заметны новые клавиши блока климатической установки. За доплату теперь доступен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы AVN. Список опций также пополнил круиз-контроль с ограничителем скорости.

Начальный 1,0-литровый двигатель доработан. Он, как и ранее, развивает 69 л. с., но теперь соответствует экологи-

ческим нормам Евро-6. Также доступна 1,2-литровая 85-сильная "четверка", а позже линейку расширит 1,0-литровый турбомотор мощностью 105 л. с. У Picanto диаметр передних тормозных дисков также увеличен до 252 мм. Теперь для остановки со скорости 100 км/ч понадобится отрезок длиной 37 м, а не 39.

Освеженный Kia Picanto дебютирует в марте на Женевском автосалоне. Стоимость хэтчбека не изменится – примерно от 9500 евро.







MG GS:

У британской марки MG долгая и насыщенная история, полная взлетов и падений. Она пережила банкротство и теперь потихоньку возрождается под крылом китайского концерна SAIC. Причем, открывает для себя и новые сегменты рынка. Так, недавно представлен первый в истории компании вседорожник GS.

первый вседорожник в истории марки





MG GS построен на платформе SsangYong Korando, а вот многорычажная задняя подвеска позаимствована у Volkswagen Tiguan. Он достигает 4500 мм в длину, 1855 мм в ширину и 1699 мм в высоту при колесной базе в 2650 мм. У вседорожника стремительный дизайн с короткими свесами кузова, большими углами наклона стоек крыши и приподнятой задней частью. Узкая V-образная решетка радиатора сочетается с каплевидными фарами и массивным бампером. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а фонари высоко посажены.

Отделка салона разбавлена черными лакированными вставками. Циферблаты

приборов помещены в отдельные колодцы, а цвет их подсветки можно изменять с белого на красный. Наклоненная центральная панель увенчана 8-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. В самой дорогой версии оснащение включает кожаный салон, подогрев сидений, климат-контроль, электромеханический стояночный тормоз, навигационную систему, связь Bluetooth.

На первых порах GS будет предложен только с 2,0-литровым бензиновым турбомотором, мощность которого достигает 220 л. с., а максимальный крутящий момент – 350 Н•м. В паре с ним работает 6-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеп-

лениями, а полный привод является обязательным. Такой MG разгоняется до 100 км/ч за 8 с и расходует 7,9 л/100 км в смешанном цикле. Позже линейку двигателей расширит 1,5-литровая 167-сильная турбированная "четверка", доступная и с передним приводом. Также не исключено появление 2,0-литрового 175-сильного турбодизеля.

Сначала MG GS поступит в производство в Китае – там старт продаж запланирован на весну. С конца года стартует сборка вседорожника в Великобритании. Ожидается, что он будет стоить от 16 до 21 тыс. евро.

Porsche Cayman GT4:

для гоночного трека



Porsche Cayman появился в 2005 году, как купе на базе модели **Voxster**. Сейчас в производстве находится второе поколение модели. Специалисты **Porsche** решили расширить линейку и представили флагманский **Cayman GT4**. Версия предназначена для гоночного трека.



Главное новшество Porsche Cayman GT4 – 3,8-литровая оппозитная "шестерка". Хотя ходили слухи о наличии турбонаддува, ее все-таки оставили атмосферной. Двигатель позаимствован у 911 Carrera S и развивает 385 л. с. В паре с ней работает 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач с динамическими опорами. При резком старте с пробуксовкой борется технология Launch control. Разгон до 100 км/ч занимает 4,4 с, а максимальная скорость составляет 295 км/ч. При этом в смешанном цикле купе расходует 10,3 л/100 км.

В автомобиля перенастроены пружины подвески и рулевое управление. Дорожный просвет уменьшен сразу на 30 мм. Также установлены тормозные диски от Porsche 911 GT3, а в перечне опций есть карбоново-керамические тормоза.

Sauman GT4 сохраняет характерный стремительный дизайн с каплевидными фарами и большим углом наклона задних стоек крыши. Отличить его от стандартной модели можно, прежде всего, по большому заднему антикрылу. Кроме того, увеличены воздухозаборники в переднем бампере и боковинах, появилось дополнительное отверстие

на "носу". В переднем бампере установлен спойлер, а из заднего выглядывает пара широких выхлопных труб.

В отделке салона сочетаются кожа и алькантара. Здесь установлено новое трехспицевое рулевое колесо, заменен циферблат тахометра. На центральной панели заметен гоночный хронометр. Sauman GT4 также получил спортивные ковшеобразные сиденья с карбоновым каркасом.

Porsche Cayman GT4 можно будет увидеть на Женевском автосалоне. Стоимость купе в Европе составит 85 800 евро. Позже такой же версией обзаведется и кабриолет Boxster.









Volkswagen Сa

радикальная модернизация



addy:

Первый Volkswagen Caddy появился еще в далеком 1980 году. Коммерческая модель на платформе Golf оказалась популярной и постепенно прошла путь от фургона до минивэна. Третья генерация модели появилась в 2003 году и за это время выпущено уже свыше 1,5 млн. машин. Теперь его подвергли радикальному обновлению, причем назвали это сменой поколений.





Caddy сохраняет знакомый силуэт с большим углом наклона лобового стекла и вертикальными задними стойками крыши. Передняя часть изменена и теперь выполнена в стиле Volkswagen Golf VII: хромированная решетка радиатора сочетается с крупными фарами, дополненными светодиодными ходовыми огнями. В бампере увеличен воздухозаборник. Боковины стали рельефными. Сзади заметны новые вертикальные фонари, а пятая дверь увеличена в размерах. Как и прежде, модель предложена в грузовой, грузопассажирской и пассажирской модификациях.

Внутри улучшены материалы отделки. В более дорогих версиях сиденья обшиты кожей и алькантарой, появились и черные лакированные вставки. Заметно и новое рулевое колесо с плоским ободом снизу от того же Golf VII. На центральной панели установлены новые переключатели блоков аудиосистемы и климатической установки. Здесь же может быть расположен и 5,8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Базовую комплектацию пополнила технология Multi-collision brake system, автоматически применяющая торможение после столкновения, чтобы нейтрализовать кинетическую энергию. А в перечне опций

теперь есть парковочный автопилот, спутниковая навигация, адаптивный круиз-контроль, системы автоматического замедления и определения усталости водителя.

Отныне все доступные двигатели оснащены турбонаддувом и соответствуют экологическим нормам Евро-6. Это бензиновые моторы объемом 1,0 л (102 л. с.), 1,2 л (84 л. с.) и 1,4 л (125 л. с.), а также 2,0-литровые турбодизели мощностью от 75 до 150 л. с. За доплату доступна трансмиссия с двумя сцеплениями DSG, а позже появятся и полноприводные версии.

Volkswagen Caddy поступит в продажу с июня. В Европе мини-вэн будет стоить от 14785 до 18240 евро.



Ford Focus ST

НОВЫЕ ВЕЯНИЯ

Заряженные хетчбэки появились в ко-
популярности. Постепенно этот сегмент
эти автомобили стали не только мощные
дизельными двигателями, которые ещ
Подобная версия появилась и в обновл



ST:

конец 70-х годов и с того времени существенно набрали в развитии и расширился. Интересно, что в последние годы все же и быстрее, но и экономичнее. Теперь их оснащают даже те модели, которые лет десять назад ну никак не считались спортивными. Именно так и произошло с новым Ford Focus ST.



Как и прежде, Focus ST доступен с кузовами хетчбэк и универсал. У него аркообразная линия крыши, короткие свесы кузова, мускулистые расширенные колесные арки. Вслед за стандартным Focus он получил новые узкие фары со светодиодными лампами дневного света. Вместе с тем сохранена и широкая "пасть" радиаторной решетки, хотя бампер несколько видоизменен. Капот и боковины автомобиля выполнены слегка рельефными. Пороги украшены аэродинамическими накладками. Стандартные колеса – 18-дюймовые, а в качестве опции предлагаются 19-дюймовые диски. Спойлер на крыше немного увеличен в размерах, а вот стреловидные фонари наоборот стали меньше. В заднем бампере появились дополнительные вентиляционные отверстия, а по его центру размещены сдвоенные выхлопные трубы. Подчеркивают особый статус модели небольшие значки ST спереди и на пятой двери.

В спортивном стиле выполнен и салон хетчбэка. Во внутренней отделке присутствуют многочисленные серебристые детали, имитирующие полированный алюминий, а также черные лакированные вставки. На педалях и рычаге трансмис-

сии размещены металлические накладки. Установлено новое трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу. Оно обшито перфорированной кожей, а в районе хвата рук предусмотрены напыльвы. На него вынесены клавиши управления аудиосистемой и круиз-контролем. Циферблаты спидометра и тахометра размещены в отдельных желобах. Их шкалы крупные, а потому показания хорошо считываются. По центру находятся экран бортового компьютера, указатели остатка топлива в баке и температуры охлаждающей жидкости.

Дополнительные приборы (датчики давления наддува, температуры и давления масла) установлены на центральной панели и немного повернуты к водителю. Сама панель немного наклонена и по дизайну она напоминает мобильный телефон. Сверху установлен новый 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы MyFord. Благодаря ему, количество клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля уменьшено.

Рулевая колонка регулируется по углу наклона и вылету, достаточно широкий диапазон регулировок и у водительского сиденья. Focus ST получил особые спор-

тивные передние кресла от Recaro. Специальные валики на спинках обеспечивают хорошую боковую поддержку, а подушки более тонкие, поэтому посадка за рулем ниже, чем в стандартном Focus. На трансмиссионном тоннеле установлен подлокотник с боксом и USB-портом внутри.

Подушка заднего дивана профилирована под два места, хотя при надобности здесь поместятся и трое пассажиров. Над головой остается довольно приличное пространство, несмотря на большой угол наклона задних стоек. Объем багажника составляет 316 л в обычном состоянии и 1148 л – со сложенными задними креслами.

Начальная версия оснащена системой бесключевого доступа, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, магнитолой с CD-плеером, связью Bluetooth, кондиционером, датчиками освещения и дождя. Кроме того, установлены 6 подушек безопасности, антиблокировочная система тормозов ABS и система стабилизации ESP. В самом дорогом варианте ST3 добавлены адаптивные биксеноновые фары, кожаный салон, двухзонный климат-контроль, подогрев





лобового стекла, парктроник, подогрев передних сидений. За доплату для Focus ST доступны парковочный автопилот, системы слежения за "слепыми" зонами, распознавания дорожных знаков и соблюдения полосы движения, адаптивный круиз-контроль с технологией автоматического замедления.

Бензиновый 2,0-литровый турбомотор EcoBoost доработали, но он по-прежнему развивает 250 л. с. при 5500 об/мин. "Четверка" очень тяговита на низких оборотах: максимальные 340 Н·м в распоряжении уже с 1750 об/мин, а кратковременно в режиме Overboost доступны и 360 Н·м. При этом двигатель очень легко раскручивается до максимальных 7000 об/мин, а педаль акселератора стала чувствительнее. Focus ST разгоняется до 100 км/ч за 6,5 с и развивает 248 км/ч. На малых оборотах мотор работает тихо, но примерно при 3500 об/мин в выхлопной системе открывается перепускной

клапан и салон наполняется сочным звуком. К тому же, такой хэтчбек стал немного экономичнее – 8,8 л/100 км в городском цикле и 5,7 л/100 км – в загородном.

Альтернатива – 2,0-литровый 185-сильный турбодизель. Пусть он не столько мощный, но зато тяги у него побольше – 400 Н·м при 2000 об/мин. Мотор очень эластичный и работает плавно, но несколько шумноват. Чтобы он звучал более сочно, установлен специальный синтезатор. По динамике дизельная версия уступает бензиновой – 8,1 с до 100 км/ч и максимальные 217 км/ч. Но зато его "аппетит" гораздо скромнее – 5,0 л/100 км в городе и 3,8 л/100 км – на трассе.

Хэтчбек доступен только с 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач. Ее рычаг короткоходный, а переключения происходят точные.

Сцепление с дорогой у Focus ST отличное. При резком старте паразитное силовое подраживание не проявляется

благодаря технологии Torque Steer Compensation. А система изменения вектора тяги борется с недостаточной поворачиваемостью. Впрочем, дизельный Focus ST все-таки ей подвержен, ведь его "нос" тяжелее. Рулевое управление с электроусилителем отлично настроено: оно очень острое (всего 1,8 оборота от упора до упора) и информативное. На больших скоростях руль наполняется тяжестью, а вот при парковке легкий. Новые пружины подвески более жесткие, а амортизаторы улучшили управляемость. Хэтчбек очень послушный и уверенно ведет себя на извилистых дорогах. При этом комфорт езды практически не пострадал, поэтому хэтчбек остается хорошо приспособленным для повседневного использования.

Ford Focus ST уже поступил в продажу в Европе. Бензиновая версия стоит от 29 тыс. евро, а дизельная – от 30 тыс. евро.







Технические характеристики Ford Focus ST		
Тип кузова	хетчбэк	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1362/2050	1464/2150
Длина/ширина/высота, мм	4362/1823/1471	
Колесная база, мм	2648	
Колея передняя/задняя, мм	1544/1554	
Клиренс (дорожный просвет), мм	130	
Объем багажника мин/макс, л	316/1148	
Диаметр разворота, м	10,9	
Двигатель		
Рабочий объем, см ³	1999	1997
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	250 при 5500	185 при 3500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	360 при 1750	400 при 2000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/55	Дт/55
Трансмиссия		
Тип привода	передний	
Коробка передач	6-ст. механическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, Torque Vectoring Control	
Количество подушек безопасности, шт	6	
Размер шин	235/40 R18	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,5	8,1
Максимальная скорость, км/ч	248	217
Расход топлива, л/100 км:		
– городской цикл	8,8	5,0
– загородный цикл	5,7	3,8
– смешанный цикл	6,8	4,2
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	29 000 – 33 300	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Jaguar XE:

Первый опыт Jaguar в D-классе оказался не слишком удачным. X-Type был неплохим автомобилем на платформе надежного Ford Mondeo, но не оправдал ожиданий. Тем не менее, в Jaguar не отказались от идеи развивать этот сегмент и теперь представили новую модель – XE. К созданию седана подошли очень тщательно, ведь работы над ним заняли почти пять лет.



преемник X-Туре





В отличие от предшественника, Jaguar XE построен на заднеприводной платформе. Она полностью новая и ее также будет использовать седан XF второго поколения. Автомобиль немного компактнее, чем X-Type (4672 мм), но его колесная база заметно больше – 2835 мм. Он шире (1849 мм) и ниже (1416 мм). В конструкции широко использованы алюминиевые сплавы и магний, поэтому масса начальной версии небольшая – 1475 кг. Кроме того, перед нами самый обтекаемый серийный Jaguar с коэффициентом лобового сопротивления в 0,26.

В дизайне – никаких революций: XE выглядит, как уменьшенный в размерах XF. Впрочем, это совсем не значит, что внешний вид сдержанный. Перед нами – классический спортивный седан с длинным рельефным капотом, короткими свесами кузова и сдвинутым назад салоном. Широкая радиаторная решетка декорирована хромом. Узкие фары со стреловидными светодиодными лампами дневного света прибавляют хищности "взгляду" XE. Боковины украшены небольшими вентиляционными отверстиями. Большой угол наклона лобового стекла, высокая оконная линия и ниспадающий силуэт крыши делают профиль автомобиля стремительным. Крышка багажника заострена, а по краям кузова сзади размещены крупные фонари. Вариант XE S можно узнать по

аэродинамическому обвесу, 19-дюймовым легкосплавным дискам (вместо стандартных 17-дюймовых) и заднему спойлеру.

Спортивный стиль господствует и внутри. В отделке много алюминиевых вставок и черных лакированных деталей. Во всех версиях, кроме базовой, салон декорирован кожей, а в XE S присутствует еще и алькантара. Можно выбрать накладки из дерева и даже карбона. Передняя панель выполнена обволакивающей. Трехспицевое рулевое колесо – небольшое. Циферблаты спидометра и тахометра помещены в отдельные колодцы. Разделяет их цветной дисплей, на который выведены показания бортового компьютера, указателей остатка топлива и температуры двигателя. За доплату предложена система проецирования данных на лобовое стекло. Подсветка салона осуществляется с помощью светодиодов и ее можно изменять нажатием кнопки, причем доступны 10 различных цветов.

Широкую центральную панель венчает 8-дюймовый сенсорный дисплей новой мультимедийной системы InControl Touch. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и удобные в пользовании. Рядом с ними – кнопка запуска двигателя. Вместо рычага автоматической трансмиссии установлен традиционный для Jaguar круглый селектор, выдвигающийся при включении зажигания.

Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету. Сиденья первого ряда комфортабельные и обладают хорошей боковой поддержкой. В варианте Portfolio они оснащены электроприводом регулировок и подогревом. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий центральный тоннель, на котором установлены подстаканники и подлокотник с боксом внутри.

Сзади пространство для ног очень щедрое, по меркам D-класса, да и над головой места достаточно для пассажиров ростом 180 см. Однако, салон не слишком широкий в районе плеч, поэтому троим здесь тесновато. К тому же, сидящему по центру мешает трансмиссионный тоннель. Объем багажника седана составляет 455 л, а его крышка за доплату может быть оснащена электроприводом.

Начальная версия Pure оснащена системой бесключевого доступа, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонным климат-контролем, магнитолой, датчиками освещения и дождя, круиз-контролем, пактроникум и навигационной системой. Также предусмотрены 6 подушек безопасности и система стабилизации. В самом дорогом варианте Portfolio добавлены биксеноновые фары, аудиосистема с 11 динамиками, технологии автоматического замедления и соблюдения полосы движения. Перечень опций включает вентиляцию

передних кресел, обогрев рулевой колонки, парковочный автопилот, беспроводной Интернет, системы слежения за "слепыми" зонами и распознавания дорожных знаков. Кроме того, можно выбрать технологию All Surface Progress Control – своеобразный круиз-контроль, позволяющий безопаснее преодолеть скользкий участок дороги или легкое бездорожье на скорости до 30 км/ч.

В общей сложности поначалу для Jaguar XE предложат на выбор пять двигателей. Все они оснащены непосредственным впрыском топлива и технологией глушения при остановках. Бензиновые 2,0-литровые "четверки" с турбонаддувом развивают 200 и 240 л. с. У XE S под капотом – 3,0-литровый компрессорный V6 мощностью 340 л. с. У него бодрый характер, он отзывчивый и легко достигает максимальных 7000 об/мин. Хотя максимальные 450 Н•м крутящего момента доступны только при 4500 об/мин, на низких оборотах "шестерка" неплохо себя проявляет. Она работает плавно, а звук выхлопа при-

ятен для слуха. Седан разгоняется до 100 км/ч за 5,1 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. А расход топлива составляет 11,6 л/100 км в городском цикле и 6,1 л/100 км – в загородном.

Турбодизели объемом 2,0 л развивают 163 и 180 л. с. У более мощного варианта максимальные 430 Н•м крутящего момента в распоряжении с 1750 об/мин. Поэтому тяги более чем достаточно и мотор эластичный. Хотя при резком разгоне двигатель шумный, да и вибрации порой ощутимы. Такой седан достигает 100 км/ч за 7,8 с и развивает 231 км/ч. К тому же, он экономичный – 5,0 л/100 км в городе и 3,7 л/100 км – на шоссе.

Дизельные двигатели предложены и с 6-ступенчатой механической трансмиссией, а вот бензиновые версии идут только с 8-ступенчатым "автоматом". Он работает плавно, а переключения происходят быстро. Позже появятся и полноприводные XE.

Седан демонстрирует хорошую управляемость и заинтересует активных водите-

лей. Впервые в истории Jaguar он получил электроусилитель руля. Он превосходно настроен: рулевое управление точное, наполнено тяжестью и, на удивление, информативное. Благодаря системе распределения вектора тяги и хорошему распределению веса по осям (53% на передние колеса, 47% – на задние) поворачиваемость близка к нейтральной. Передняя подвеска – двухрычажная (ее позаимствовали у купе F-Type), а задняя – "многорычажка" с интегрированными рычагами. Такая схема позволила добиться неплохого комфорта езды даже с 20-дюймовыми низкопрофильными покрышками. При этом XE мало кренится в поворотах. В качестве опции доступны адаптивные амортизаторы. Также следует отметить отличную шумоизоляцию, что особенно заметно на скоростях свыше 120 км/ч.

Jaguar XE уже начали продавать в Европе. Цены начинаются с отметки в 36 500 евро, а самый дорогой 340-сильный XE S стоит 54 600 евро. Позже ожидается появление заряженного варианта XE-R.









Технические характеристики Jaguar XE

Тип кузова	седан		
Количество дверей/мест, шт.	4/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1530/2120	1665/2220	1500/2135
Длина/ширина/высота, мм	4672/1849/1416		
Колесная база, мм	2835		
Колея передняя/задняя, мм	1602/1603		
Клиренс (дорожный просвет), мм	120		
Объем багажника, л	455		
Диаметр разворота, м	11,6		
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1999	2995	1999
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	бензиновый, с механическим компрессором	дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	V6	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	24/4	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	240 при 5500	340 при 6500	180 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	340 при 1750	450 при 4500	430 при 1750-2500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/63		Дт/63
Трансмиссия			
Тип привода	задний		
Коробка передач	8-ст. автоматическая	6-ст. механическая	
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, DSC		
Количество подушек безопасности, шт.	6		
Размер шин	235/50 R17	245/40 ZR19	235/50 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,8	5,1	7,8
Максимальная скорость, км/ч	250	250	231
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	10,2	11,6	5,0
– загородный цикл	6,0	6,1	3,7
– смешанный цикл	7,5	8,1	4,2
Стоимость автомобиля в Европе, евро	36 500 – 54 600		
Первое техобслуживание, км	20 000		
Периодичность техобслуживания, км	20 000		

Mazda 2:

дубль третий

Марка Mazda открыла для себя В-класс с моделью 121 в 1996 году, а шесть лет спустя на смену ей пришла Mazda 2. За это время было выпущено свыше 2,4 миллиона автомобилей. Теперь пришло время для очередной смены поколений и в производство поступает новое, уже третье по счету, поколение Mazda 2.





Пока дебютировал только пятидверный хэтчбэк. В будущем к нему присоединится седан, а вот трехдверная версия пока под вопросом. Mazda 2 использует полностью новую платформу и заметно крупнее предшественника. Длина прибавила сразу 140 мм (до 4060 мм), а колесная база стала больше на 80 мм – 2570 мм. Ширина осталась прежней (1695 мм), а высота выросла до 1495 мм. Интересно, что при этом масса не увеличена (975 кг в базовой версии), а вот жесткость кузова прибавила 22%.

Внешний вид "двойки" радикально преобразился: теперь автомобиль очень похож на старшего брата Mazda 3. У него нетипичный для В-класса силуэт с длинным капотом, клиновидной оконной линией и сдвинутым назад салоном. Плавные линии кузова ушли в прошлое, теперь в дизайне преобладают грани. Широкая решетка радиатора по форме напоминает щит и обрамлена хромом. Раскосые фары растянуты на выпуклые крылья. Капот теперь более рельефный. У лобового стекла увеличен угол наклона, а на крыше установлен спойлер. Высоко посаженные продолговатые фонари подчеркивают расширенные "плечи" хэтчбэка. Базовое оснащение включает 15-дюймовые колесные диски, а 16-дюймовые предложены в качестве опции.

В салоне улучшены материалы отделки. Появились черные лакированные вставки, серебристые детали и накладки "под карбон", а список опций пополнил кожаный салон. Передняя панель выполнена в форме крыла, а вентиляционные дефлекторы похожи на турбины. Трехспицевое рулевое колесо небольшое, а в районе хвата рук на нем предусмотрены наплывы. На приборной панели центральное место занимает тахометр с небольшим цифровым спидометром внутри. По бокам от него – два монитора. За доплату данные также могут проецироваться на лобовое стекло.

Уже в базовой версии к центральной панели прикреплен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Благодаря ему кнопок здесь немного, а при желании можно заказать и систему голосового управления. Переключатели блока климатической установки крупные и удобные в пользовании.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина во всех Mazda 2, широкий диапазон регулировок и у водительского сиденья. Посадка несколько ниже, чем в модели прошлого поколения. Передние кресла обеспечивают неплохую боковую поддержку и при этом комфортабельные при дальних поездках. В начальном варианте предусмотрена и функция их обогрева. Водитель и пассажир разделены высоким трансмиссионным тоннелем.

На втором ряду стало больше места для ног, да и над головой пространство увеличено. Теперь здесь удобнее будет людям ростом 180 см. Однако салон достаточно узкий в районе плеч, поэтому двоим взрослым все же удобнее, чем троим. Объем багажника вырос до 280 л в обычном состоянии и 960 л – со сложенными задними сиденьями.

Базовое оснащение достаточно богатое – включает электростеклоподъемники, кондиционер, магнитола, а также 6 подушек безопасности и систему стабилизации DSC. В самой дорогой версии High добавлены климат-контроль, связь Bluetooth, электропривод зеркал заднего вида и система слежения за "слепыми" зонами. Список опций пополнили нетипичные для В-класса адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления и технология соблюдения полосы движения.

На японском рынке будет представлена начальная версия с 1,3-литровым 90-сильным бензиновым двигателем, но в Европу привезут только 1,5-литровые модификации. Эта "четверка" предложена в трех вариантах – на 75, 90 и 115 л. с., причем в последнем случае у нее очень высокая степень сжатия 14:1. У самой мощной модификации максимальные 148 Н·м крутящего момента доступны при высоких 4000 об/мин. А это значит,



что на "низах" тяги не всегда хватает и мотор приходится раскручивать. По мере роста оборотов он становится довольно шумным. Динамика очень неплохая: разгон до 100 км/ч занимает 8,7 с, а максимальная скорость составляет 200 км/ч. Хэтчбэк весьма экономичный – расходует 6,4 л/100 км в городском цикле и 4,1 л/100 км – в загородном. Это заслуга системы глушения мотора при остановках.

Единственный доступный турбодизель – также 1,5-литровый, а развивает он 105 л. с. Его характер спокойнее и он достаточно эластичный и тяговитый. Пик крутящего момента в 250 Н•м достигается при 1500 об/мин, что сопровождается ощутимым подхватом. Но и этот двигатель

тихим не назовешь, хотя работает он весьма плавно. С ним Mazda 2 разгоняется до 100 км/ч за 10,1 с и достигает 178 км/ч. А расход топлива у него небольшой – в среднем 3,4 л/100 км.

Новая 5-ступенчатая механическая коробка переключения передач работает точнее, а ход рычага сделан короче. Кроме того, теперь для хэтчбэка предложена 6-ступенчатая автоматическая трансмиссия. Интересно, что в Японии появилась и модификация с полным приводом.

Автомобиль довольно интересен в управлении. Его руль острый и точный, хотя и слишком легкий. Он стал и более информативным. Поскольку кузов стал жестче, то поведение Mazda 2 на извилис-

тых дорогах несколько улучшилось. Хэтчбэк не слишком кренится в виражах, хотя за это придется расплачиваться довольно упругой ездой (особенно в версиях с 16-дюймовыми колесными дисками). Впрочем, автомобиль несколько комфортнее, чем ранее. В городе он неплохо маневрирует, а диаметр его разворота уменьшен до 9,4 м. Шумоизоляция салона немного улучшена, хотя на больших скоростях ветер все же отчетливо слышен.

Mazda 2 уже поступил в продажу у себя на родине, где он носит название Demio. Остальным странам придется подождать до января. Стоимость хэтчбэка не слишком изменится: в Европе цена начальной версии составит 12 800 евро.









Технические характеристики Mazda 2

Тип кузова	хетчбэк	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1050	1115
Длина/ширина/высота, мм	4060/1695/1495	
Колесная база, мм	2570	
Колея передняя/задняя, мм	1495/1480	
Клиренс (дорожный просвет), мм	145	
Объем багажника, л	280/960	
Диаметр разворота, м	9,4	
Двигатель		
Рабочий объем, см ³	1496	1498
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	115 при 6000	105 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	148 при 4000	250 при 1500-2500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/44	Дт/44
Трансмиссия		
Тип привода	передний	
Коробка передач	5-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, DSC	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Размер шин	185/60 R16	185/65 R15
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,7	10,1
Максимальная скорость, км/ч	200	178
Расход топлива, л/100 км		
– городской цикл	6,4	3,8
– загородный цикл	4,1	3,2
– смешанный цикл	4,9	3,4
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	12 800 – 19 400	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Mercedes-AMG

элегантный и быстрый



Тест-драйв:
ДЕБЮТАНТ

AMG GT:

Скорый



С момента своего появления в 1997 году ателье AMG занималось созданием гоночных Mercedes-Benz, а также доработкой серийных моделей. Постепенно ему начали поручать разработку полностью новых автомобилей. Так, в 2010 году представили первенца – Mercedes-Benz SLS AMG. Опыт получился весьма удачным и эту практику продолжили при создании его преемника Mercedes-AMG GT.

Во многом новичок схож со своим предшественником. В частности, у него знакомый профиль с длинным капотом, небольшими свесами кузова и сдвинутым назад салоном. Вместе с тем, во внешнем виде стало больше элегантных плавных линий, а силуэт купе выглядит стремительнее благодаря высокой оконной линии, аркообразной форме крыши и большому углу наклона задних стоек. Широкая решетка радиатора традиционно украшена по центру большой трехлучевой звездой. В крупных раскосых фарах оптика – полностью светодиодная. Бампер – V-образный, а в нем – сразу три воздухозаборника. Дополнительные отверстия предусмотрены в передних крыльях – они отводят тепло из моторного отсека. От поднимающихся вверх дверей типа "крыло чайки" решили отказаться. Зеркала заднего вида окрашены в черный цвет. "Корма" несколько скруглена. Расширенные задние крылья подчеркнуты продолговатыми фонарями. На скорости 70 км/ч приподнимается небольшое антикрыло. Прямоу-

гольные выхлопные трубы интегрированы в бампер.

Начало производства Mercedes-AMG GT отметили особой модификацией Edition 1. Ее можно отличить по аэродинамическому обвесу и неподвижному заднему антикрылу. А вариант GT S выделяется благодаря 20-дюймовым задним колесным дискам (у стандартной версии они 19-дюймовые).

Платформа перешла в наследство от SLS AMG, хотя ее доработали и, например, задняя подвеска – полностью новая. Купе несколько меньше предшественника – на 100 мм короче (4546 мм) при такой же ширине (1939 мм) и несколько большей высоте – 1288 мм. Колесная база уменьшена на 50 мм – до 2630 мм. В конструкции автомобиля широко использованы карбон и магний, а все кузовные панели изготовлены из алюминиевых сплавов. Это позволило сделать Mercedes-AMG GT примерно на 80 кг легче SLS AMG – 1540 кг. Жесткость кузова увеличивает дополнительная распорка в багажнике.

Заглянем в салон. Передняя панель напоминает крыло самолета, а многочисленные вентиляционные дефлекторы похожи на турбины. В отделке сочетаются кожа и алькантара, также присутствуют полированный алюминий и черные лакированные накладки. В качестве опции предложены и карбоновые вставки. Трехспицевое рулевое колесо небольшое, а его обод выполнен плоским снизу.

Циферблаты спидометра и тахометра размещены в отдельных колодцах, а остальные показания выведены на цветной экран между ними.

Водителя и пассажира разделяет наклоненная центральная консоль. Сверху к ней прикреплен дисплей мультимедийной системы Comand: в зависимости от уровня оснащения его диагональ составляет 7 либо 8,4 дюйма. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля рационально упорядочены, хоть и не слишком крупные. Оригинально выполнены восемь кнопок управления настройками двигателя и шасси – они выложены в виде буквы "V" (это символизирует двигатель V8). Довольно необычный и компактный изогнутый селектор трансмиссии.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина, довольно широкий диапазон регулировок и у сидений. Предусмотрены функции электропривода и подогрева. Посадка в Mercedes-AMG GT низкая, а сами кресла с интегрированными подголовниками комфортабельные и при этом обладают хорошей боковой поддержкой. Обзорность несколько ограничена из-за толстых передних и задних стоек крыши. На трансмиссионном тоннеле в подлокотнике предусмотрен бокс – неплохое дополнение к немаленькому перчаточному ящику и карманам в дверях. Весьма приличный и багажник: его объем – 350 л.

Кончено, автомобиль подобного класса богато укомплектован. Электропакет,





двухзонный климат-контроль, мощная аудиосистема, датчики освещения и дождя, адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления, технология определения усталости водителя значатся в базовой комплектации. Также предусмотрены 8 подушек безопасности (две из них защищают колени водителя и пассажира), системы стабилизации и контроля давления в шинах. За доплату предложены камера заднего вида, беспроводной Интернет, панорамная крыша, системы соблюдения полосы движения, мониторинга "слепых" зон и распознавания дорожных знаков.

Под капотом купе – полностью новый 4,0-литровый V8 с непосредственным впрыском топлива и двойным турбонаддувом. Двигатель собирается вручную, причем делает это один человек и оставляет на крышке свой автограф. Чтобы он стал компактнее, турбины разместили не по бокам, а в развале блока цилиндров. Начальная 462-сильная версия появится несколько позже, а поначалу в продажу поступит 510-сильный вариант GT S. Он быстро отзывается на малейшее нажатие педали акселератора и легко раскручивается до максимальных 7000 об/мин.

Турбопауза ощутима, но она минимальна. Уже при 1750 об/мин в распоряжении приличные 650 Н•м крутящего момента, поэтому тяги более чем достаточно да и эластичности мотору не занимать. Разгон до 100 км/ч занимает 3,8 с, а максимальная скорость составляет 310 км/ч. Звук "восьмерки" сочный и насыщенный, а его громкость можно регулировать с помощью отдельной кнопки. При ее нажатии в выхлопной системе открываются перепускные клапаны.

Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует быстрые реакции и молниеносные переключения. Впрочем, порой при смене передач ощутимы толчки.

В управлении Mercedes-AMG GT легче, чем предшественник. Меньший вес и хорошее распределение веса по осям (47% на передние колеса и 53% – на задние) делают автомобиль более послушным и маневренным. Стандартная версия получила механический задний дифференциал повышенного трения, а в GT S он электронный. Он обеспечивает поворачиваемость, близкую к нейтральной. Даже с отключенной системой стабилизации купе остается контролируемым и

проявляет лишь легкий занос. Рулевое управление точное и наполнено тяжестью, а его информативность – на высоте. Купе быстро реагирует на малейший его поворот. Автомобиль получил активные опоры двигателя и трансмиссии, адаптивные амортизаторы и технологию настройки шасси. В спортивном режиме езда жесткая, но зато крены кузова в поворотах небольшие. Также руль становится острее, а двигатель – отзывчивее. Стандартные тормоза обеспечивают хорошее замедление, а за доплату предложены карбоново-керамические тормозные диски диаметром 402 мм спереди и 360 мм сзади.

Но вместе с тем этот Mercedes-Benz может быть и туристическим автомобилем. В режиме Comfort езда становится несколько мягче, а руль – легче. При 130 км/ч в салоне тихо, так как шумоизоляция выполнена отлично. Да и "аппетит" двигателя умеренный – 12,5 л/100 км в городском цикле и 7,9 л/100 км – в загородном.

Mercedes-AMG GT уже доступен для заказа в Европе. Стоимость начальной версии составляет 115 тыс. евро, а GT S – 130 тыс. евро. Вскоре линейку пополнят кабриолет и более мощная модификация Black Series.











Технические характеристики Mercedes-AMG GT S	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	3/2
Снаряженная масса, кг	1540
Длина/ширина/высота, мм	4546/1939/1288
Колесная база, мм	2630
Колея передняя/задняя, мм	1682/1652
Клиренс (дорожный просвет), мм	100
Объем багажника мин/макс, л	350
Диаметр разворота, м	
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	3982
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	510 при 6250
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	650 при 1750-5000
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/65
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	8
Размер шин	265/35 R19 спереди, 295/30 R20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,8
Максимальная скорость, км/ч	310
Расход топлива, л/100 км:	
– городской цикл	12,5
– загородный цикл	7,9
– смешанный цикл	9,6
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	130 000
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000

Tesla Model S P85D:

Первые электромобили появились еще в конце XIX века, но долгое время они не пользовались большой популярностью. Главной их проблемой, как известно, является малый запас хода. Только сейчас его удалось существенно увеличить, поэтому популярность этих транспортных средств за последние годы выросла. Настоящий прорыв в этом плане совершила компания Tesla. Как оказалось, она не зря названа в честь гениального ученого, ведь ее конек – современные технологии. Сначала в 2008 году увидел мир кабриолет Tesla Roadster, способный проехать свыше 320 км без подзарядки. Пять лет спустя к нему присоединился лифтбэк Model S с рекордной дальностью пробега в 425 км. Теперь Model S прошел обновление и обзавелся флагманским вариантом P85D.

**Мощь и забота
об экологии**





Внешне Model S практически не изменился. Он по-прежнему привлекает изящным внешним видом и действительно заставляет обратить на себя внимание. У него вытянутый клиновидный профиль с аркообразной линией крыши, как у купе. В дизайне преобладают утонченные изогнутые формы. Широкая "пасть" фальшрадиаторной решетки – сугубо декоративный элемент, ведь электромотор не нуждается в столь большом количестве воздуха. Передняя и задняя оптика – светодиодная. "Корма" увенчана заостренным спойлером и хромированным молдингом. P85D можно отличить по новым 21-дюймовым легкосплавным дискам.

Автомобиль немаленький: его длина достигает 4976 мм, а колесная база – 2959 мм. При этом он невероятно широкий (1963 мм) и не очень высокий (1435 мм). Model S не только выглядит стремительно, но и действительно обтекаемый: коэффициент его лобового сопротивления равен всего 0,24. Правда, масса лифтбэка выросла до 2239 кг. Но зато структура кузова настолько крепкая, что краш-тесты автомобиль успешно прошел на скорости 80 км/ч, а не на 64 км/ч, как требует организация по безопасности EuroNCAP.

Доступ в салон осуществляется весьма интересно. Дверные ручки утоплены, но при приближении водителя они распознают его ключ в кармане и автоматически выдвигаются. Внутри Model S как нельзя лучше отображается триумф современных технологий. Крыша полностью прозрачная, поэтому здесь светло. В отделке применены экологически чистая кожа (не обработанная опасными химикатами) и пластик, полученный в результате вторичной переработки. Трехспицевое рулевое колесо выполнено в спортивном стиле – с плоским ободом внизу и напльвами в районе хвата рук. Приборной панелью служит экран, на который выведены показания спидометра, индикатора заряда батареи, бортового компьютера.

Центральная панель немного повернута к водителю. На ней размещен еще один, огромный 17-дюймовый, монитор. По сути, это встроенный планшет с сенсорным экраном, заменяющий блоки аудиосистемы и климат-контроля. Он также исполняет роль дисплея навигационной системы. Предусмотрен и беспроводной Интернет.

Передние сиденья широкие и комфортабельные. Они, как и рулевая колонка, оснащены электроприводом регулировки с памятью на настройки уже в базовой версии.

Есть и подогрев кресел. Посадка довольно низкая, а задняя часть размещена высоко, так что при парковке стандартная камера заднего обзора весьма кстати.

На втором ряду места для ног более чем достаточно, да и над головой остается приличный запас пространства. Салон очень широкий, поэтому троим взрослым сзади не тесно. Кроме того, за доплату доступен еще и третий ряд кресел, который размещен в багажнике и развернут на 180 градусов. Они рассчитаны на двоих детей.

Даже в варианте на семь мест остается небольшой 150-литровый багажный отсек. В пятиместной конфигурации его объем возрастает до приличных 745 л, а в двухместной – до 1645 л. А вот переднего багажника уже нет. Пятая дверь за доплату может быть дополнена электроприводом.

Комплектация модели весьма богатая: система доступа без ключа, электропакет, двухзонный климат-контроль, 200-ваттная аудиосистема с CD-плеером, датчик дождя, связь Bluetooth, круиз-контроль. Также обязательными являются 8 подушек безопасности (две из них защищают колени сидящих спереди), система стабилизации и сис-

тема контроля давления в шинах. Среди дополнительного оборудования – аудиосистема мощностью 580 Вт и камеры обзора.

Главное отличие обновленного Model S – сразу два электромотора. Дополнительный двигатель установлен спереди (он-то и занял место исчезнувшего багажника). В версии P85D его мощность равна 221 л. с., а задний мотор теперь развивает 470 л. с. То есть суммарно получается 691 л. с. – отличный показатель. Максимальный крутящий момент составляет невероятные 930 Н·м и доступен уже с первых оборотов. Поэтому на недостаток тяги жаловаться вряд ли придется. Автомобиль не нуждается в традиционной коробке переключения передач – достаточно 1-ступенчатой трансмиссии. Мотор работает очень тихо: при включении зажигания его "выдают" лишь показания на приборной панели. Динамика Model S P85D лучше, чем у любого спортивного седана с двигателем внутреннего сгорания – 3,2 с до 100 км/ч. Причем уверенный равномерный разгон длится примерно до 160 км/ч. А 400 м с места автомобиль преодолевает за 11,8 с. Порог ограничителя скорости также подняли – до 250 км/ч.

Второй двигатель за доплату предложен и для менее мощных вариантов лифтбэка, только там он развивает 188 л. с. К слову, каждый из моторов вращает

свою пару колес, то есть таким образом реализована еще и система полного привода. Получается, что такой Model S не только быстрее, но и обладает лучшим сцеплением с дорогой.

Конечно, не забыли и о дальности пробега. Tesla и ранее демонстрировал рекордные результаты, а теперь стал еще лучше. P85D с литий-йонной батареей емкостью 85 кВт·ч без подзарядки может проехать 440 км, а более доступная версия с аккумулятором на 60 кВт·ч отныне способна преодолеть 360 км. Пополнить заряд можно от сети в 110, 220 или 480 вольт, причем в последнем случае процедура займет только 45 минут. Учитывая стоимость электроэнергии в Европе и США, затраты будут равноценны цене топлива при расходе в 2,5 л/100 км.

Для желающих отправиться на электромобиле в дальнее путешествие в Tesla развивают собственную сеть быстрых зарядных станций по всему миру. Их уже свыше 280, а в ближайшие месяцы две таких установки появятся и в Украине – в Киеве и Львове. Интересно, что расположение этих "заправок" отмечено на карте навигационной системы. Кроме того, батарея закреплена таким образом, что заменить ее можно всего за 3 минуты. То есть в перспективе можно будет поменять разряженный аккумулятор на новый и продолжить поездку.

Батареи размещены в днище под полом салона и понижают центр тяжести, что положительно сказывается на управляемости лифтбэка. Тяжелый Model S демонстрирует, на удивление, неплохую маневренность. На извилистых дорогах он послушен и очень мало кренится в поворотах, а боковое ускорение на уровне спорткупе – 0,91g. Руль чересчур легкий и не слишком информативный из-за электроусилителя. Но зато курсовая устойчивость у Tesla очень хорошая. P85D оснащен еще и пневмоподвеской, поэтому даже с 21-дюймовыми дисками езда не слишком жесткая. На больших скоростях дорожный просвет уменьшается на 18 мм (до 103 мм), а при надобности его можно увеличить на 31 мм (до 152 мм). При замедлении на первых порах срабатывает система рекуперации тормозной энергии, а затем – вентилируемые диски Brembo диаметром 405 мм спереди и 380 мм – сзади. Для остановки со 100 км/ч понадобится отрезок дороги длиной 34,5 м.

Tesla Model S – один из самых успешных электромобилей, ведь уже удалось продать около 50 тыс. этих машин. Заказов на модель достаточно, пусть лифтбэк и не назовешь доступным. Базовая версия в США стоит 60 тыс. долларов, а самая дорогая P85D – 105 600 долларов.







Технические характеристики Tesla Model S	
Тип кузова	лифтбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/7
Снаряженная масса, кг	2239
Длина/ширина/высота, мм	4976/1963/1435
Колесная база, мм	2959
Колея передняя/задняя, мм	1661/1699
Клиренс (дорожный просвет), мм	103-152
Объем багажника, л	150/1645
Диаметр разворота, м	11,3
Двигатель	
Тип	электрический
Расположение	спереди, поперечно и в базе, продольно
Макс. мощность, л. с. при об/мин	691 при 8600
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	931 при 1-8600
Трансмиссия	
Тип привода	постоянный полный
Коробка передач	1-ст. механическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, Traction control, TPMS
Количество подушек безопасности, шт.	8
Размер шин	245/35 R21
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,2
Максимальная скорость, км/ч	250
Дальность пробега, км	440
Стоимость автомобиля (в США), долларов	105 600
Первое техобслуживание, км	10 000
Периодичность техобслуживания, км	10 000

Большие седаны по разумной цене

Chevrolet Malibu

Chevrolet Malibu оснащен активными заслонками воздухозаборника



Renault Latitude

В переднем бампере Renault Latitude размещен прямоугольный воздухозаборник



Toyota Camry

Радиаторная решетка Toyota Camry декорирована хромом



Так уже сложилось, что большие автомобили пользуются популярностью в нашей стране. Особенно, если автопроизводители предлагают "много автомобиля" за разумные деньги. Поэтому, в отличие от многих западных стран, где большие седаны сдают позиции, у нас они неплохо продаются. Помимо немалых размеров и доступности определенную роль играет и давно сложившаяся любовь наших автолюбителей к четырехдверным автомобилям. Именно такие модели D-класса мы и выбрали для сравнительного тест-драйва, а именно Chevrolet Malibu, Renault Latitude и Toyota Camry.

Chevrolet Malibu известен с 1964 года и нынешнее поколение модели – уже восьмое по счету. В его основе лежит платформа европейского Opel Insignia. Седан отличается вытянутым силуэтом с плавными линиями кузова и слегка профилированным капотом. Фирменная радиаторная решетка Chevrolet разделена горизонтальной балкой с логотипом марки. Большие каплевидные фары растянуты на крылья. В переднем воздухозаборнике установлены активные заслонки, призванные улучшить аэродинамику. В крышку багажника интегрирован спойлер, а расширенные "плечи" подчеркнуты четырьмя квадратными фонарями.

Renault Latitude – плод сотрудничества французской марки с южнокорейской компанией Samsung, а его собратом является Samsung SM5. Седан отличается лаконичным дизайном с длинным капотом и укороченным багажником. Широкая хромированная радиаторная решетка напоминает улыбку, а с ней сочетаются слегка раскосые фары. В переднем бампере размещен прямоугольный воздухозаборник. Задние стойки крыши привлекают внимание элегантным изгибом. Фонари автомобиля растянуты на крылья и соединены широким хромированным молдингом.

Нынешнее поколение Toyota Camry – уже седьмое по счету. Стиль модели можно назвать довольно консервативным, ведь многие его детали знакомы по предшественнику. Впрочем, мягких линий стало меньше, а на смену им пришли грани. Передние и задние стойки крыши отличаются большим углом наклона. Оконные рамки и пороги кузова подчеркнуты серебристыми молдингами. V-образная решетка радиатора сочетается с четырехугольными фарами. Сзади автомобиль можно узнать по крупным фонарям и широкой хромированной накладке на крышке багажника.

Renault несколько крупнее соперников: достигает 4897 мм в длину против 4865 мм у Chevrolet и 4825 мм – у Toyota. А вот самая большая колесная база у Camry – 2775 мм, тогда как у Latitude она равна 2762 мм, а у Malibu – 2737 мм. Французский автомобиль ощутимо тяжелее соперников. Он весит 1600 кг, "американец" – 1539 кг, а "японец" – 1450 кг.

Салон Malibu декорирован кожей и хромом, а нежно-синяя подсветка осуществляется с помощью светодиодов.



Chevrolet отличается вытянутым профилем с плавными линиями кузова



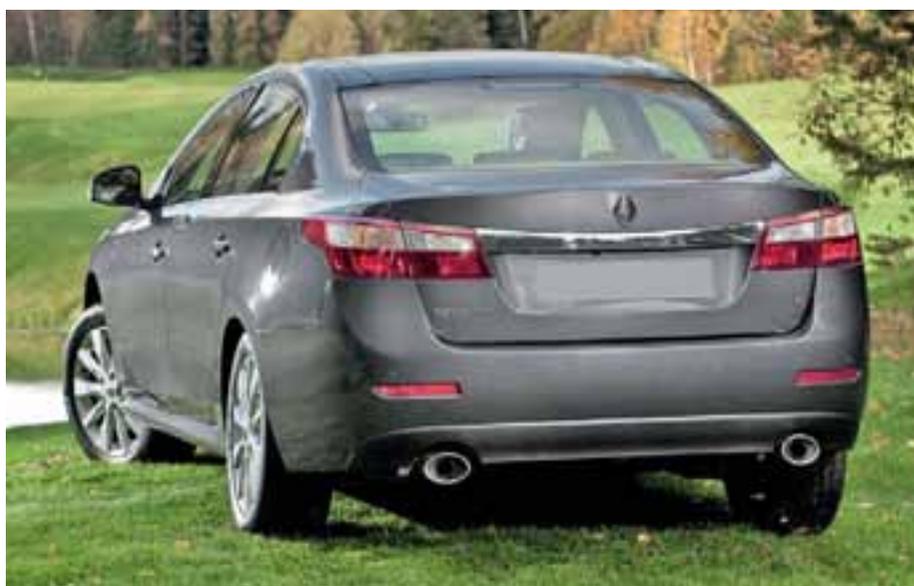
Renault несколько больше соперников: его длина – 4897 мм



У Toyota самая большая колесная база – 2775 мм



Расширенные "плечи" Malibu подчеркнуты четырьмя квадратными фонарями



Крышку багажника Latitude украшает широкий спойлер



Крупные фонари Camry сочетаются с хромированной накладкой

Передняя панель по форме напоминает распростертые крылья. Многие черты стиля позаимствованы у спортивного купе Camaro. Это и небольшое трехспицевое рулевое колесо, и приборы в отдельных четырехугольных желобах. Внутри циферблата спидометра – датчик остатка топлива в баке, а в тахометре – указатель температуры двигателя. По центру – экран бортового компьютера. Наклоненная центральная панель увенчана 7-дюймовым цветным дисплеем мультимедийной системы. За ним – небольшое отделение для мелкой поклажи. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и удобные в пользовании. Передние сиденья комфортабельные и с хорошей боковой поддержкой. Они оснащены электроприводом регулировок и подогревом. Обзорность во всех направлениях хорошая. В подлокотнике предусмотрен вместительный отсек.

В отделке салона Latitude также использована кожа, которую разбавляют многочисленные черные лакированные вставки и имитирующий дерево пластик. Трехспицевое рулевое колесо позаимствовано у модели Laguna. Комбинация приборов и центральная панель прикрыты общим козырьком. Крупные циферблаты спидометра и тахометра с хромированными ободками разделены экраном бортового компьютера. Еще один монитор, цветной, размещен на центральной консоли. Кнопки блоков аудиосистемы и климатической установки четко разделены друг от друга. Интересно, что в климат-контроле есть режим ионизации воздуха. Передние сиденья мягкие и удобные, но немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Они оснащены не только электроприводом и подогревом, но и функцией массажа. Поскольку стояночный тормоз электро-механический, то его рычаг маленький и это освободило место для широкого подлокотника с боксом внутри. Обзорность вперед и по сторонам хорошая, но при парковке мешает высокая "корма".

В отличие от соперников, в отделке салона Camry использована ткань. Внутри преобладает солидный стиль со строгими линиями. На крупном четырехспицевом рулевом колесе размещены большие и удобные клавиши управления аудиосистемой. Приборная панель – оплитронная, а центральное место на ней занимает спидометр с дисплеем бортового компьютера внутри. Интересно, что наряду с традиционными циферблатами присутствует и индикатор расхода топлива. Широкая центральная консоль увенчана цифровыми часами и экраном мультимедийной системы, а по бокам ее обрамляют хромированные накладки. Кнопок блоков аудиосистемы и климат-контроля достаточно много и они очень мелкие, что затрудняет пользование ими. Кресла водителя и переднего пассажира широкие и мягкие, но в лучшем образе удерживают спину в поворотах. Подогрев у них предусмотрен.

рен, а вот регулировки – механические. Обзорность вперед и по сторонам – хорошая.

У Toyota самый просторный второй ряд – места для ног и над головой здесь более чем достаточно. Поэтому трем пассажирам не тесно. Chevrolet не намного уступает Camry, но салон немного уже в районе плеч, а потому здесь комфортнее двоим пассажирам. А вот в Renault коленям весьма тесновато. Latitude также обладает самым маленьким багажником: его объем составляет 477 л, тогда как в Camry он составляет 506 л, а в Malibu немного больше – 545 л.

Для объективного сравнения выбраны версии автомобилей с приблизительно одинаковой стоимостью – Chevrolet Malibu 2,4 LTZ, Renault Latitude 2,5 Privilege и Toyota Camry 2,5 Comfort. Все они оснащены электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонным климат-контролем, датчиками освещения и дождя, легкосплавными дисками, парктроником, CD-плеером и связью Bluetooth. Также предусмотрены система стабилизации и 6 подушек безопасности. У Chevrolet и Renault также установлены ксенон-фары, система бесключевого доступа и круиз-контроль, а Malibu укомплектован люком в крыше и системой контроля давления в шинах.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми двигателями и 6-ступенчатыми автоматическими трансмиссиями. Под капотом Chevrolet – 2,4-литровая "четверка" с системой регулировки фаз газораспределения. Она развивает 167 л. с. при 5800 об/мин. Мотор – высокооборотистый, а потому его необходимо основательно раскручивать. Пик крутящего момента в 225 Н·м достигается при 4600 об/мин. Однако нужно учитывать, что по мере увеличения оборотов двигатель становится шумным. Разгон до 100 км/ч занимает 10,2 с, а максимальная скорость составляет 206 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 11,5 л/100 км, а за городом – 6,0 л/100 км. "Автомат" отличается плавностью работы. Для американского седана у нас также доступен 3,0-литровый 258-сильный V6, а позже появится и 2,0-литровый 163-сильный турбодизель.

Renault оснащен V6 объемом 2,5 л, который развивает 174 л. с. при 6000 об/мин. Он также лучше проявляет себя на высоких оборотах, ведь максимальные 235 Н·м крутящего момента в распоряжении с 4400 об/мин. "Шестерка" отличается тишиной и плавностью работы. Однако динамика Latitude несколько хуже, чем у соперников – 10,7 с до 100 км/ч и максимальные 209 км/ч. Отчасти это продиктовано несколько "задумчивой" коробкой переключения передач. К тому же, седан самый "прожорливый" в этой тройке: 13,4 л/100 км в городе и 7,7 л/100 км – на шоссе. Впрочем, в Украине доступна и более экономичная его версия с 2,0-литровой 143-сильной "четверкой".

Двигатель Toyota также имеет рабочий объем в 2,5 л, но цилиндров у него четыре.



Циферблаты приборов Chevrolet помещены в отдельные колодцы



Кожа в отделке салона Renault разбавлена многочисленными хромированными вставками



Приборная панель Toyota оптический



На втором ряду Malibu трем пассажирам тесно в плечах



В Latitude меньше всего места для ног



Второй ряд Camry – самый просторный в тройке

Он самый мощный в тройке – 180 л. с. при 6000 об/мин. Эта "четверка" более тяговита в среднем диапазоне оборотов, чем моторы соперников. Максимальный крутящий момент в 231 Н·м доступен при 4100 об/мин. Camry демонстрирует лучшие в этой тройке динамические показатели – 9 с до 100 км/ч и максимальные 210 км/ч. Двигатель почти не слышен, а передачи в трансмиссии переключаются практически незаметно, но весьма быстро. К тому же, седан наиболее экономичный – расходует 11 л/100 км в городском цикле и 5,9 л/100 км – на трассе. На нашем рынке Camry также доступен с 3,5-литровым V6 мощностью 277 л. с.

Malibu демонстрирует, на удивление, хорошую управляемость, не свойственную модели предыдущего поколения. Рулевое управление оснащено гидроусилителем, а потому очень точное и информативное. На больших скоростях оно наполняется тяжестью. Подвеска весьма упругая, да и 18-дюймовая резина имеет низкий профиль. Но комфорт езды остается неплохим, ощутимы разве что глубокие выбоины. Вместе с тем крены кузова в поворотах относительно небольшие. На больших скоростях в салоне достаточно тихо. У седана лучшие в этой тройке тормоза: замедление со 100 км/ч осуществляется на отрезке в 36,3 м.

Ходовая Latitude менее настроена на активную езду. Однако езда действительно мягкая только до тех пор, пока дорога ровная. Даже небольшие неровности ощутимы: поглощаются они не только резко, но и достаточно громко. К тому же, в этом случае страдает и курсовая устойчивость. Руль седана – легкий и вместе с тем, на удивление, информативный, ведь как и в случае с Chevrolet здесь установлен гидроусилитель. А вот шум ветра не слышен даже на скорости 130 км/ч. В поворотах автомобиль демонстрирует крены, но критическими их не назовешь.

Camry традиционно делает ставку на комфорт. Действительно, этот автомобиль самый мягкий в тройке. Даже на дорогах плохого качества подвеска плавно и тихо "глотает" большинство выбоин. Вместе с тем Toyota стал лучше вести себя и в виражах: он меньше кренится, но недостаточная поворачиваемость по-прежнему ощутима. Руль седана можно вращать несколькими пальцами, а вот информативность у него не самая лучшая из-за электроусилителя. Зато у Camry самый маленький диаметр разворота – 11 м против 11,2 м у Latitude и 11,9 м – у Malibu. Кроме того, эта модель обладает самой качественной шумоизоляцией.

Chevrolet Malibu 2,4 LTZ – наиболее доступный в этой тройке, его цена – 522 500 гривен. Седан привлекает внимание вместительным багажником и хорошей управляемостью. Цена Toyota Camry 2,5 Comfort – 542 800 гривен, его сильные стороны – мягкая подвеска и экономичный двигатель. Renault Latitude 2,5 Privilege несколько дороже соперников – 550 тыс. гривен, но он отличается богатым оснащением.



Багажник Chevrolet самый большой – 545 л

У Renault в распоряжении 477 л

Объем багажника Toyota – 506 л

Технические характеристики			
Модель	Chevrolet Malibu	Renault Latitude	Toyota Camry
Тип кузова	седан		
Количество дверей/мест, шт.	4/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1539/2100	1600/2110	1450/2100
Длина/ширина/высота, мм	4865/1855/1465	4897/1832/1483	4825/1825/1480
Колесная база, мм	2737	2762	2775
Колея передняя/задняя, мм	1583/1585	1565/1562	1575/1565
Клиренс (дорожный просвет), мм	140	153	160
Объем багажника мин/макс, л	545	477	506
Диаметр разворота, м	11,9	11,2	11,0
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	2384	2496	2494
Тип	бензиновый		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	V6	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	24/4	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	167 при 5800	174 при 6000	180 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	225 при 4600	235 при 4400	231 при 4100
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/73	Аи-95/70	Аи-95/70
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. автоматическая		
Ходовая			
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	6		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, ESP
Размер шин	245/45 R18	225/50 R17	215/60 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,2	10,7	9,0
Максимальная скорость, км/ч	206	209	210
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	11,5	13,4	11,0
– загородный цикл	6,0	7,7	5,9
– смешанный цикл	8,0	9,7	7,8
Стоимость тестируемого автомобиля (в Украине), гривен	522 500	550 000	542 800
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

CITROEN BERLINGO MULTISPACE



Citroen Berlingo XTR отличается
вседорожными нотками в дизайне

ГЛАВНОЕ – ВНУТРЕННЕЕ ПРОСТРАНСТВО

FIAT DOBLO PANORAMA



Широкая "пасть" радиаторной
решетки Fiat Doblo разделена пополам
горизонтальной балкой

VOLKSWAGEN CADDY



Тонированные фары
и хромированная решетка
радиатора – фирменные
черты Volkswagen

Что делать, если нужен вместительный автомобиль за небольшие деньги? Можно обратить внимание на мини-вэны, хотя далеко не все из них назовешь доступными. Впрочем, есть целая категория недорогих мини-вэнов, созданных на основе коммерческих моделей. За последние годы они совершили немалый прогресс: теперь они не только просторнее, но также намного комфортнее и богаче оснащены, чем ранее. Именно такие автомобили и были выбраны для сравнительного тест-драйва: Citroen Berlingo Multispace, Fiat Doblo Panorama и Volkswagen Caddy.

Нынешнее поколение Citroen Berlingo Multispace представлен в 2009 году и использует платформу хетчбэка С4. Его внешний вид выполнен в традиционном для Citroen стиле. Раздутые формы сочетаются с плавными линиями кузова. В хромированную фальшрадиаторную решетку интегрирован двойной шеврон – логотип французской марки. С ней сочетаются крупные фары и весьма массивный бампер. Передние стойки слегка изогнуты, а крылья расширены. Заднее же стекло – вертикальное, а в стойках размещены узкие фонари. Тестируемый автомобиль представлен в версии XTR, которую можно отличить по вседорожному обвесу и увеличенному на 7 мм дорожному просвету.

Fiat Doblo второго поколения выпускают с 2010 года. В его дизайне прямые линии сочетаются с мягкими поверхностями. В частности, капот и передние крылья немного скругленные, под стать им – изогнутый капот и каплевидные передние фары. Широкая "пасть" радиаторной решетки разделена пополам горизонтальной балкой. Мускулов прибавляют немного раздутые колесные арки. Профиль подчеркивает клиновидная оконная линия. На боковинах расположены черные защитные накладки. Часть пятой двери окрашена в черный цвет, что визуально увеличивает в размерах заднее стекло. По бокам установлены узкие фонари.

Volkswagen Caddy третьего поколения появился восемь лет назад, но в 2010 году прошел обновление. Он использует платформу хетчбэка Golf пятой генерации. Во внешнем виде преобладают грани и строгие геометрические линии. Продолговатые тонированные фары, узкая радиаторная решетка, широкий воздухозаборник в бампере – черты фирменного стиля немецкой марки. Капот и передние стойки крыши наклонены на большой угол, а вот задние – вертикальные. Поэтому в профиль Caddy напоминает клин. Задняя часть выглядит лаконично, ее часть подчеркивают компактные прямоугольные фонари.

Caddy – самый крупный в этой тройке: его длина достигает 4406 мм против 4390 мм у Fiat и 4380 мм – у Citroen. А вот колесная база у него наименьшая – 2681 мм, тогда как у Berlingo – 2728 мм, а у Doblo – 2755 мм. Вместе с тем, немецкий автомобиль – наиболее тяжелый: он весит 1544, "итальянец" – 1470 кг, а "француз" – 1407 кг.



Citroen – самый легкий в тройке: 1407 кг



У Doblo колесная база больше, чем у соперников – 2755 мм



Caddy отличается наибольшей длиной – 4406 мм



В задних стойках Berlingo размещены узкие фонари



Часть пятой двери Doblo окрашена в черный цвет



Задняя часть Caddy выглядит лаконично

Салон Berlingo Multispace – пожалуй, наиболее лаконичен. Хотя здесь можно найти детали, ранее считавшиеся роскошью в автомобилях подобного класса. Например, рулевое колесо может быть обшито кожей (эта опция стоит 120 у. е.). Циферблаты приборов – просты и понятны, а их подсветка – ярко-оранжевая. Массивная центральная панель по форме напоминает куб, а венчает ее монохромный жидкокристаллический экран. Блоки клавиш аудиосистемы и климат-контроля разделены нишей для мелкой поклажи. Вообще, различных отделений и ящиков внутри весьма много. Помимо "бардачка", это и консоль под потолком, и карманы в дверях. У рулевой колонки изменяются высота и глубина, можно отрегулировать и высоту водительского кресла. Сиденья приподняты, что обеспечивает хорошую обзорность во всех направлениях. А рычаг трансмиссии удобно расположен прямо под рукой.

Внутри Doblo Panorama господствует молодежный стиль. Черные ткань и пластик щедро разбавлены ярко-красными вставками. Под стать им – и оранжевая подсветка салона. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по хэтчбэку Fiat Grande Punto. Шкалы приборов выглядят довольно оригинально, а их показания хорошо считываются. Центральная панель весьма компактная, а переключатели аудиосистемы и климатической установки четко разграничены вентиляционными дефлекторами. Следует отметить, что клавиши магнитолы слишком мелкие. Перчаточный ящик сочетается с дополнительной нишей для документов, предусмотрена и полка под потолком. Рулевая колонка регулируется только по высоте, но можно приподнять или опустить и кресло водителя. Сиденья не только комфортабельные, но и хорошо удерживают спину. Они размещены высоко, что обеспечивает хорошую обзорность вперед и по сторонам, а вот при парковке ее ограничивают толстые задние стойки.

Материалы отделки салона Caddy несколько лучше, чем у соперников. Здесь можно увидеть детали, знакомые по другим моделям Volkswagen. Это и знакомое трехспицевое рулевое колесо, и приборная панель от Golf. Циферблаты украшены хромированными ободками и разделены экраном бортового компьютера. Внутри спидометра – указатель остатка топлива в баке, а в тахометре находится датчик температуры двигателя. Центральная консоль получилась очень небольшой и немного наклонена. Переключатели на ней рационально упорядочены. Они крупные и удобные в пользовании. Помимо перчаточного ящика есть выдвигаемые отделения под креслами переднего и задних пассажиров. Рулевая колонка регулируется в двух направлениях, а у сиденья водителя изменяется высота. Оно довольно упругое, но с лучшей в этой тройке боковой поддержкой. Кроме того, в Volkswagen хорошая обзорность во всех направлениях.

У всех трех мини-вэнов задние двери сдвижные, что облегчает посадку и высадку пассажиров. Конечно, внутреннее пространство в автомобилях очень широкое – места для ног и над головой более чем достаточно. Разве что в Caddy средний пассажир второго ряда будет несколько стеснен из-за высокого центрального тоннеля. В обычном состоянии объем багажника Citroen составляет 675 л, Fiat – 790 л, а Volkswagen – 750 л. Задние кресла мини-вэнов не только складываются, но и извлекаются, что позволяет увеличить объем багажника до 3000 л в Berlingo и 3200 л – в Caddy и Doblo. Кстати, немецкий и итальянский автомобиль доступны и в удлиненных 7-местных версиях.

Для сравнения выбраны Citroen Berlingo Multispace 1,6 XTR, Fiat Doblo Panorama 1,3 Emotion и Volkswagen Caddy 1,6 Startline. Все они оснащены центральным замком, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, CD-плеером, фронтальными подушками безопасности и антиблокировочной системой тормозов ABS. Citroen и Volkswagen получили кондиционер, тогда как Fiat – климат-контроль. Doblo также оснащен боковыми подушками безопасности, а Caddy – системой стабилизации ESP.

Все три автомобиля оснащены четырехцилиндровым дизельным двигателем с турбонадувом. У Citroen под капотом 1,6-литровый мотор, развивающий 90 л. с. при 4000 об/мин. Максимальные 215 Н·м крутящего момента в распоряжении с 1500 об/мин, поэтому на недостаток тяги на низких оборотах жаловаться не придется. Этого достаточно, чтобы разогнаться до 100 км/ч за 14,3 с и достигать 160 км/ч. Однако на высоких оборотах "четверка" становится более шумной. К тому же, она самая прожорливая в этой тройке – 6,7 л/100 км в городском цикле и 5,2 л/100 км – в загородном. Также рычаг 5-ступенчатой "механики" имеет слишком длинный ход. В Украине также доступны 75-сильная модификация этого дизеля и 1,6-литровый 90-сильный бензиновый двигатель.

Турбодизель Fiat имеет меньший рабочий объем – 1,2 л. Мощность у него такая же, как и у Citroen (90 л. с. при 4000 об/мин), а вот крутящий момент несколько меньше – 200 Н·м при 1500 об/мин. Поэтому если автомобиль основательно загружен, придется чаще работать рычагом трансмиссии. Но передачи переключаются легко и точно. Кроме того, после 2500 об/мин шум мотора становится чересчур громким, да и вибрации проявляются. Зато расход топлива у Doblo Panorama самый маленький – 6 л/100 км в городе и 4,3 л/100 км – на загородной трассе. Разгон до 100 км/ч занимает 14,9 с, а максимальная скорость – 156 км/ч. Мини-вэн также можно выбрать с 1,4-литровым 95-сильным бензиновым мотором.

Volkswagen оснащен 1,6-литровым двигателем, который является самым мощным – 102 л. с. при 4400 об/мин. Турбодизель очень тяготеет на "низах", ведь



Рулевое колесо Citroen может быть обшито кожей



В отделке салона Fiat присутствуют ярко-красные вставки



Материалы отделки Volkswagen качественнее, чем у соперников



На втором ряду Berlingo места более чем достаточно



В Doblo пассажиры второго ряда не будут стесненными



В Caddy сидящему по центру немного мешает центральный тоннель

приличный крутящий момент в 250 Н·м доступен с 1500 об/мин. Поэтому Caddy демонстрирует лучшую в этой тройке динамику – 12,9 с до 100 км/ч и максимальные 168 км/ч. "Четверка" работает очень тихо и плавно. В городском цикле она расходует 6,6 л/100 км, а на шоссе – 5,2 л/100 км. Механическая 5-ступенчатая коробка переключения передач отличается точностью работы, а ее рычаг короткоходный. Мини-вэн также можно выбрать с 1,2-литровым 105-сильным бензиновым турбомотором и 2,0-литровым турбодизелем мощностью 140 л. с.

У Berlingo Multispace XTR амортизаторы и пружины немного жестче, чем у базовой версии, а у 16-дюймовых шин более низкий профиль. Поэтому такой автомобиль увереннее держит дорогу и мало кренится в поворотах. Но вместе с тем езда весьма мягкая и большая часть неровностей плавно поглощаются, пусть и несколько громко. Руль Citroen – легкий, но вместе с тем точный, хотя и не самый информативный. На больших скоростях чувствуется недостаточная шумоизоляция салона, ведь ветер (особенно в районе зеркал заднего вида) и шины отчетливо слышны.

Подвеска Doblo Panorama несколько жестче, чем у Berlingo, но несмотря на это езда остается довольно комфортабельной. Интересно, что при этом мини-вэн гораздо больше кренится в поворотах, хотя он и ниже. Зато курсовая устойчивость на больших скоростях хорошая, так же как и сцепление с дорогой. Руль можно вращать несколькими пальцами, и при этом он, на удивление, информативен. Это заслуга гидроусилителя. Преимущество Fiat – его малый диаметр разворота: 10,5 м против 11 м у Citroen и 11,1 м – у Volkswagen. Поэтому автомобиль неплохо маневрирует. А вот тормоза не настолько эффективны, как у соперников, ведь сзади у мини-вэна стоят не диски, а барабаны.

Ходовая Volkswagen хорошо настроена и по управляемости этот мини-вэн ближе всех к легковым автомобилям. Его руль отличается точностью и легкостью, и автомобиль уверенно чувствует себя на дорогах с множеством поворотов. Подвеска – самая упругая в этой тройке, хотя слишком жесткой ее не назовешь. Она энергоемкая и хорошо справляется с огрехами дорог. Ее настройки – причина, на удивление, небольших кренов в поворотах. На больших скоростях Caddy демонстрирует хорошую курсовую устойчивость и меньше, чем соперники, чувствителен к боковому ветру. Также следует отметить лучшую в этой тройке шумоизоляцию пассажирского отсека.

Citroen Berlingo Multispace 1,6 XTR стоит 402 200 гривен его преимущество – мягкая подвеска. Цена Fiat Doblo Panorama 1,3 Emotion – 389 900, он привлекает внимание вместительным багажником и богатым оснащением. Volkswagen Caddy 1,6 Startline несколько дороже соперников – 542 тыс. гривен. Его сильная сторона – хорошая управляемость.



**Объем багажника Citroen можно
увеличить с 675 до 3000 л**

**Багажник Fiat – самый большой:
790 – 3200 л**

**У Volkswagen объем багажного
отсека – 750 – 3200 л**

Технические характеристики

Модель	Citroen Berlingo	Fiad Doblo	Volkswagen Caddy
Тип кузова	мини-вэн		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1407/2020	1370/1870	1544/2264
Длина/ширина/высота, мм	4380/1810/1852	4390/1832/1845	4406/1794/1853
Колесная база, мм	2728	2615	2681
Колея передняя/задняя, мм	1502/1554	1510/1530	1420/1484
Клиренс (дорожный просвет), мм	148	150	146
Объем багажника мин/макс, л	675/3000	790/3200	750/3200
Диаметр разворота, м	11,0	10,5	11,1
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1560	1248	1598
Тип	дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	90 при 4000	90 при 4000	102 при 4400
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	215 при 1500	200 при 1500	250 при 1500-2500
Топливо/емкость бака, л	Дт/60	Дт/60	Дт/60
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	5-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	барабанные	дисковые
Количество подушек безопасности, шт.	2	4	2
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD	ABS, EBD	ABS, EBD, ESP
Размер шин	215/55 R16	195/65 R15	195/65 R15
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	14,3	14,9	12,9
Максимальная скорость, км/ч	160	156	168
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	6,7	6,0	6,6
– загородный цикл	5,2	4,3	5,2
– смешанный цикл	5,7	4,9	5,7
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	402 200	389 900	542 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

КОМПАКТНЫЕ, НО ВМЕСТИТЕЛЬНЫЕ



Капот у Fiat Fiorino Qubo довольно высокий



**FIORINO
QUBO**



Огромные фары Kia Venga растянuty
вплоть до передних стоек крыши



Спереди Skoda Roomster похож на собрата Fabia



Roomster

Во многих странах в последние годы увеличился спрос на компактные минивэны. Оно и не удивительно: с одной стороны, они по размерам не больше хетчбэков В-класса, а с другой – обладают просторным трансформируемым салоном и вместительным багажником. В нашей стране они еще не настолько популярны – здесь большую роль играет ценовой фактор. Как правило, украинские покупатели обращают внимание на более доступные модели: в этом сегменте к таковым можно отнести Fiat Fiorino Qubo, Kia Venga и Skoda Roomster.

Fiat Fiorino Qubo – плод сотрудничества итальянской марки с концерном PSA Peugeot Citroen (у него есть братья Citroen Nemo Peugeot и Bipper). Автомобиль отличается выраженным двухобъемным дизайном с изогнутыми передними и практически вертикальными задними стойками крыши. Оригинально смотрятся обрезанные задние окошки. Капот у минивэна довольно высокий, а в массивном переднем бампере размещен широкий воздухозаборник. Преимущество Qubo перед соперниками – сдвижные задние двери, облегчающие посадку и высадку в тесных местах. На пятой двери заметен оригинальный круг, в который вписан логотип Fiat. Фонари размещены по краям кузова.

Дизайн Kia Venga – более динамичный. Минивэн привлекает внимание однообъемным клиновидным силуэтом с приподнятой задней частью. Принадлежность к линейке Kia выдает визитная карточка марки – обрамленная хромом радиаторная решетка. Огромные фары растянuty вплоть до передних стоек крыши, а воздухозаборник в бампере напоминает улыбку. Колесные арки слегка расширены, что прибавляет автомобилю мускулов. Передние стойки крыши отличаются большим углом наклона. Заднюю часть подчеркивают высоко посаженные фонари и панорамное стекло, а на верхней кромке пятой двери расположился спойлер.

Skoda Roomster выглядит весьма необычно, он кажется созданным из двух разных автомобилей. От "носа" и вплоть до передних дверей он очень похож на Fabia, с которым, собственно, и делит платформу. Поэтому здесь можно заметить знакомую широкую фальшрадиаторную решетку Skoda с "зубьями" и крупные миндалевидные фары. Однако дизайн задней части – кардинально другой, что даже обозначено характерным изломом оконной линии. Площадь остекления здесь несколько больше, а ручки дверей спрятаны в оконных рамках. Толстые задние стойки крыши подчеркнуты узкими фонарями, а заднее стекло – вертикальное.

Roomster немного больше своих соперников – достигает 4205 мм в длину при колесной базе в 2617 мм. Venga компактнее – 4068 и 2615 мм, соответственно. Длина Qubo составляет 3959 мм, а расстояние между осями – 2513 мм. Интересно, что Skoda при этом и несколько легче конкурентов: он весит 1155 кг, тогда как Fiat – 1240 кг, а Kia – 1270 кг.

Салон Fiorino Qubo выглядит довольно



Задние окошки Fiorino Qubo обрезаны



Venga отличается клиновидным профилем



Оконная линия Roomster отличается изломом в районе центральных стоек крыши



Пятая дверь Fiat украшена большим логотипом марки



Заднюю часть Kia подчеркивают высокопосаженные фонари и панорамное стекло



Толстые задние стойки крыши Skoda подчеркнуты узкими фонарями

лаконично, а материалы отделки несколько хуже, чем у двух других минивэнов. Трехспицевое рулевое колесо позаимствовано у хэтчбека Grande Punto, оно, кстати, multifunctional. Показания приборов хорошо считываются благодаря крупным шкалам, а их подсветка – ярко-оранжевая. Переключатели на центральной панели крупные и понятные, к ним не придется долго привыкать. Блок аудиосистемы расположен весьма высоко, а управлять климатической установкой можно с помощью трех простых переключателей. Удобно под рукой размещен рычаг трансмиссии. Рулевая колонка регулируется только по высоте. Передние сиденья размещены выше, чем у соперников, что обеспечивает хорошую обзорность во всех направлениях. Следует отметить, что коленям переднего пассажира немного мешает выступающий перчаточный ящик, но зато он вместительный и в нем есть USB-выход.

Внутри Venga преобладает динамичный стиль, черты которого знакомы по другим моделям Kia. Черный пластик дополнен серебристыми вставками. Можно заметить фирменное трехспицевое multifunctional рулевое колесо и визитную карточку марки – "трехцилиндровую" комбинацию приборов. Циферблаты находятся в трех отдельных колодцах и имеют красную подсветку. Но шрифт шкал слишком мелкий. Экран бортового компьютера вынесен на верх выпуклой центральной панели. Клавиш аудиосистемы достаточно много, а круглый блок климат-контроля смотрится очень необычно. Рулевая колонка оснащена регулировками в двух плоскостях, а у водительского кресла можно изменить высоту. Сиденья установлены низко. Они комфортабельные и хорошо удерживают спину.

У Roomster в салоне преобладает солидный, сдержанный стиль, многие детали которого известны по Fabia. Это и рулевое колесо, и передняя панель. Пластик в отделке разбавлен хромированными вставками, в частности, серебристые ободки у приборов. Шкалы выполнены в классическом стиле. Внутри спидометра размещен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. В отличие от двух других минивэнов, Skoda оснащена бортовым компьютером. Переключатели на центральной панели рационально упорядочены и четко разделены друг от друга. Roomster оснащен двумя "бардачками", один из которых охлаждаемый. А под сиденьем переднего пассажира – выдвижной ящик. Передние сиденья в меру упругие, а их спинки обладают неплохой боковой поддержкой. У рулевой колонки изменяются высота и глубина, можно отрегулировать высоту и у водительского кресла. При парковке нужно учитывать, что толстые задние стойки ограничивают обзорность.

Конечно, минивэн по определению должен быть просторным внутри. На втором ряду всех трех автомобилей места довольно много, хотя рослые пассажиры

Venga ощутят недостаток места над головой. В Roomster и Qubo сзади без труда поместятся люди ростом 185 см. У Kia и Skoda кресла оснащены горизонтальной регулировкой – регулируется и угол наклона их спинок. Кроме того, в чешском и итальянском автомобилях они могут быть полностью извлечены. В пятиместной конфигурации самый вместительный багажник у "чеха" – 450 л против 440 л у "корейца" и 330 л у "итальянца". Со сложенными задними сиденьями получается 1780, 1253 и 2500 л, соответственно.

Для сравнения выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости – Fiat Qubo 1,4 Active, Kia Venga 1,4 base и Skoda Roomster 1,4 Elegance. Все они укомплектованы центральным замком, электростеклоподъемниками, антиблокировочной системой тормозов ABS, магнитолой с CD-плеером, фронтальными подушками безопасности. Если у Qubo и Venga установлены кондиционеры, то у Roomster – климат-контроль. Skoda также получил обогрев и электропривод зеркал заднего вида, систему стабилизации ESP и легкосплавные 15-дюймовые диски. У Fiat также предусмотрены боковые подушки безопасности.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми 1,4-литровыми четырехцилиндровыми двигателями и механическими коробками переключения передач. Мотор Fiat развивает 73 л. с. при 5200 об/мин, чего не всегда хватает, когда минивэн основательно загружен. Поэтому резвым его не назовешь – 16,2 с до 100 км/ч и максимальные 155 км/ч. Максимальный крутящий момент также скромный – 118 Н·м, но зато он достигается при низких 2600 об/мин. "Четверка" легко раскручивается до 6000 об/мин, но на высоких оборотах она чересчур громкая. Расход топлива достигает 8,8 л/100 км в городском цикле и 5,9 л/100 км – в загородном. В Украине минивэн также можно оснастить 1,3-литровым 75-сильным турбодизелем.

Мотор Venga заметно мощнее – он развивает 90 л. с. при 6000 об/мин, что сразу ощутимо. У него бодрый характер, но для достижения лучших характеристик его нужно раскручивать. Пик крутящего момента в 137 Н·м достигается при высоких 4000 об/мин. Kia демонстрирует лучшую в этой тройке динамику – 12,6 с до 100 км/ч и максимальные 167 км/ч. Большую часть времени двигатель работает тихо, лишь на высоких оборотах он становится громче. Корейский минивэн оснащен технологией глушения мотора при остановках (Stop/Start), поэтому он наиболее экономичный – 7,5 л/100 км в городе и 5,5 л/100 км – на шоссе. Также в нашей стране Venga доступен с 1,6-литровым 125-сильным бензиновым мотором либо 1,4-литровым турбодизелем мощностью 89 л. с.

Под капотом Roomster – двигатель, развивающий 85 л. с. при 5000 об/мин. Он предлагает неплохую тягу в среднем диапазоне оборотов, ведь максимальные 126 Н·м крутящего момента доступны при



Посадка за рулем в Fiorino Qubo – весьма высокая



Циферблаты приборов Venga находятся в трех отдельных колодцах



Шкалы приборов Roomster выполнены в классическом стиле



Задние сиденья Fiat можно извлечь



В Kia рослые пассажиры почувствуют недостаток места над головой



Кресла Roomster оснащены горизонтальной регулировкой, изменяется и угол наклона их спинок

3300 об/мин. "Четверка", как правило, работает весьма тихо и плавно. Однако передаточные числа в трансмиссии подобраны таким образом, что на пятой передаче скорость 130 км/ч достигается при высоких 4000 об/мин. Поэтому на шоссе мотор становится шумным. Разгон до 100 км/ч занимает 13 с, а максимальная скорость – 171 км/ч. В городе расход топлива составляет 8,9 л/100км, а на трассе – 5,6 л/100 км. Roomster также можно укомплектовать двигателями объемом 1,2 л (64 л. с.) и 1,6 л (105 л. с.).

Подвеска Fiat настроена на комфорт. Она мягкая и без проблем "глотает" подавляющее большинство выбоин на дороге. Но есть и обратная сторона – в поворотах высокий Fiorino Qubo заметно кренится. Руль – легкий и в меру точный, поэтому минивэн отлично маневрирует. К тому же, у него самый маленький в этой тройке диаметр разворота – 9,9 м против 10,4 м у Venga и 10,6 м у Roomster. Но рулевое управление не всегда дает понять, где находятся колеса. Сцепление с дорогой очень неплохое. На больших скоростях в салоне слышны шумы ветра и шин. Не вызывают нарекания и тормоза минивэна.

Kia, на удивление, увлекателен в управлении, как для семейной модели – по этому показателю он ближе к обычным хэтчбэкам. Его руль точный и наполняется тяжестью на высоких скоростях, но немного больше информативности ему не помешало бы. Крены Venga в поворотах не слишком большие, да и сцепление с дорогой не вызывает вопросов. К тому же, недостаточная поворачиваемость дает о себе знать не слишком часто. Но за хорошую управляемость приходится расплачиваться комфортом езды – некоторые неровности ощутимы. У минивэна довольно неплохая шумоизоляция. Хорошо проявляют себя и тормоза Venga.

Skoda – своеобразный компромиссный вариант. Его управляемость нельзя назвать настолько интересной, как у Venga, и более уверенной, чем у Fiorino Qubo. Езда в Roomster – в меру упругая, но дискомфорт создают лишь действительно глубокие выбоины. Правда, подвеска чересчур шумная. Автомобиль невысокий, а потому нежелательные движения кузова в виражах не беспокоят. У минивэна отлично настроенное рулевое управление – оно точное и информативное. Поворачиваемость автомобиля близка к нейтральной. Также следует отметить хорошую курсовую устойчивость на высоких скоростях. Тормоза обеспечивают уверенное замедление.

Fiat Fiorino Qubo 1,4 Active самый доступный в этой тройке: он стоит 285 000 гривен. Он привлекает большим внутренним пространством и хорошей маневренностью. Цена Kia Venga 1,4 base – 295 000, он привлекает внимание экономичным двигателем и хорошей управляемостью. Skoda Roomster 1,4 Elegance несколько дороже соперников – 451 000 гривен. Его сильные стороны – богатое оснащение и вместительный багажник.



Объем багажника Fiat можно увеличить с 330 до 2500 л



В Kia объем багажника равен 440 л в обычном состоянии и 1253 л – в двухместной конфигурации



Со сложенными задними сиденьями объем багажника Skoda вырастает с 450 до 1780 л

Технические характеристики

Модель	Fiat Qubo	Kia Venga	Skoda Roomster
Тип кузова	минивэн		
Количество дверей/мест, шт	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1240/1680	1270/1710	1155/1670
Длина/ширина/высота, мм	3959/1716/1735	4068/1765/1600	4205/1684/1607
Колесная база, мм	2513	2615	2617
Колея передняя/задняя, мм	1467/1464	1553/1557	1420/1484
Клиренс (дорожный просвет), мм	155	156	140
Объем багажника мин/макс, л	330/2500	440/1253	450/1780
Диаметр разворота, м	9,9	10,4	10,6
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1360	1396	1390
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	73 при 5200	90 при 6000	85 при 5000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	118 при 2600	137 при 4000	126 при 3300
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/45	Аи-95/48	Аи-95/55
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	5-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		
Количество подушек безопасности, шт	4	2	2
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD	ABS, EBD	ABS, EBD, ESP
Размер шин	185/65 R15	195/65 R15	195/65 R15
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	16,2	12,6	13,0
Максимальная скорость, км/ч	155	167	171
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	8,8	7,5	8,9
– загородный цикл	5,9	5,5	5,6
– смешанный цикл	7,0	6,2	6,8
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	285 000	295 000	451 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		



Chrysler 300:

**роодоначальник мощных
"американцев"**

США знамениты своими большими и мощными моделями с двигателями V8 под капотом. За океаном их принято называть muscle cars ("мускулистые автомобили"). Этот сегмент сформировался в 50–60-х годах прошлого века, а его родоначальником по праву считается знаменитый Chrysler 300. В этом году модель празднует свое 60-летие.

История Chrysler 300 берет свои истоки в начале 50-х годов. Инженеры Chrysler разработали передовой двигатель V8 Hemi с полусферическими камерами сгорания. Поначалу его использовали в гонках: с ним автомобили очень быстро добились успеха в соревнованиях класса NASCAR. Но чтобы привлечь покупателей, этот мотор нужно было установить под капот яркого, привлекательного серийного автомобиля. Разработку новинки поручили группе дизайнеров во главе с легендарным стилистом Вирджилом Экснером. К 1955 году на платформе обычного Chrysler Windsor они создали сногшибательное хардтоп-купе без центральной стойки крыши. Среди отличительных черт модели – панорамные переднее и заднее стекла, массивные бамперы и обилие хрома в отделке. Салон декорировали кожей, а в качестве опций предложили электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида.

Конечно же, главным достоинством купе стал его двигатель. "Восьмерку" Hemi объемом 5,4 л дополнили двумя четырехкамерными карбюраторами. В результате, мощность достигла внушительных, по тем временам, 300 л. с. Именно поэтому новинку решили назвать Chrysler 300. Стандартной являлась 2-ступенчатая



Chrysler 300 1968 года



Chrysler 300 1978 года



Chrysler 300 2015 года



Chrysler 300 Convertible 1966 года

Chrysler 300 Hurst 1970 года





Chrysler 300 Convertible 1968 года



Chrysler 300 легко победил в чемпионате NASCAR



Chrysler 300 SRT8 2011 года с 465-сильным Hemi

автоматическая трансмиссия, а вместо традиционного рычага ее режимы переключались кнопками (позже эту схему использовали в "Чайке" ГАЗ-13). Автомобиль получился немаленьким (5,5 м в длину) и весьма тяжелым – 1950 кг. Тем не менее, во время тестов ему удалось достичь 205 км/ч и разогнаться до 100 км/ч за 10 с. За первый год продали 1725 купе по цене в 4055 долларов (примерно 35 тыс. по современному курсу). На протяжении сезона Chrysler 300 одержали целых 37 побед в гонках серии NASCAR.

Уже через год модель прошла свое первое обновление и получила название Chrysler 300В. Отличить ее можно было по измененной задней части с выраженными "килями" на крыльях – чертой, свойственной большинству американских автомобилей тех лет. Рабочий объем V8 увеличили до 5,8 л и предложили двигатель в двух версиях – мощностью 340 и 355 л. с. Облегченный (1871 кг) 300В мог достичь 225 км/ч. Перечень опций дополнил компактный проигрыватель виниловых пластинок, размещенный в перчаточном ящике. Однако нововведения не привлекли покупателей. Наоборот, выпустили только 1102 автомобиля.

Весь модельный ряд Chrysler претерпел радикальную модернизацию к 1957 году, не стал исключением и "трехсотый". Новый 300С сделали длиннее и элегантнее, а его "плавники" задних крыльев существенно увеличились в размерах. Поэтому автомобиль стал похож на реактивный истребитель или фантастический звездолет. Интересно,



Chrysler 300В 1956 года щеголял килями задних крыльев



Chrysler 300С 1957 года



Chrysler 300, 2004 год

что эти "кили" не только выглядели сногшибательно, но и обеспечивали лучшую курсовую устойчивость на скоростях свыше 110 км/ч. Наряду с купе впервые предложили кабриолет. В списке дополнительного оборудования появился кондиционер, также помимо 3-ступенчатого "автомата" стала доступна и 4-ступенчатая механическая коробка переключения передач. Новый 6,4-литровый Hemi развивал 375 либо 390 л. с. Более мощный вариант разогнался до 100 км/ч за 7,7 с и развивал 240 км/ч. Chrysler 300С стал самым быстрым серийным автомобилем в США. Этот факт сыграл свою роль, и количество проданных автомобилей выросло до 2251.

Улучшенный Chrysler 300D 1958 года с виду не отличался от предшественника, да и мощность двигателя осталась прежней. Зато V8 оснастили первым в мире электронным впрыском топлива. Технология оказалась не очень надежной и продажи упали всего до 809 единиц. Уже год спустя двигатель заменили: разработали новую 6,8-литровую 380-сильную "восьмерку" Wedge с обычными камерами сгорания. Автомобиль кстати, оснастили интересной опцией – поворачивающимися передними сиденьями. Благодаря им дамы в мини-юбках не чувствовали себя смущенными при посадке и высадке. Но количество выпущенных автомобилей стало еще меньше.



Chrysler 300D 1958 года оснастили первым в мире электронным впрыском топлива



Chrysler 300E 1959 года



Chrysler 300F Convertible 1960 года



Chrysler 300F, 1960 год



Chrysler 300G 1961 года



Chrysler 300J Convertible 1963 года



Chrysler 300K, 1964 год



Chrysler 300L 1965 года

В Chrysler поняли, что нужно что-то менять и в 1960 году снова радикально изменили всю модельную линейку. Появился и свежий 300F – низкий, стремительный и облегченный благодаря несущему кузову. Мотор Wedge теперь предлагали в версиях на 375 или 400 л. с., причем последняя разогнала 300F до 100 км/ч за 7 с. Это помогло сделать 300F популярнее – продали 1217 машин. Успешную конструкцию решили не менять и в следующем году на 300G, разве что немного изменили передние фары и подняли мощность мотора на 5 л. с. Среди опций появился круиз-контроль, который в Chrysler именовали по-авиационному – автопилотом. Покупателей нашли еще 1618 автомобилей.

Chrysler 300H 1962 года обозначил переход к новому стилю. "Кили" уже были не в моде и от них избавились, а в остальном купе и кабриолет мало чем отличались от предшественников. Сдержанный дизайн не особо привлек покупателей, и продажи сократились до 570 штук. Впрочем, успешной оказалась более доступная модификация Chrysler 300 (без латинской буквы в названии) с менее мощным 6,3-литровым двигателем и отделкой салона кожзаменителем. Ее, кстати, предлагали и в четырехдверном варианте.

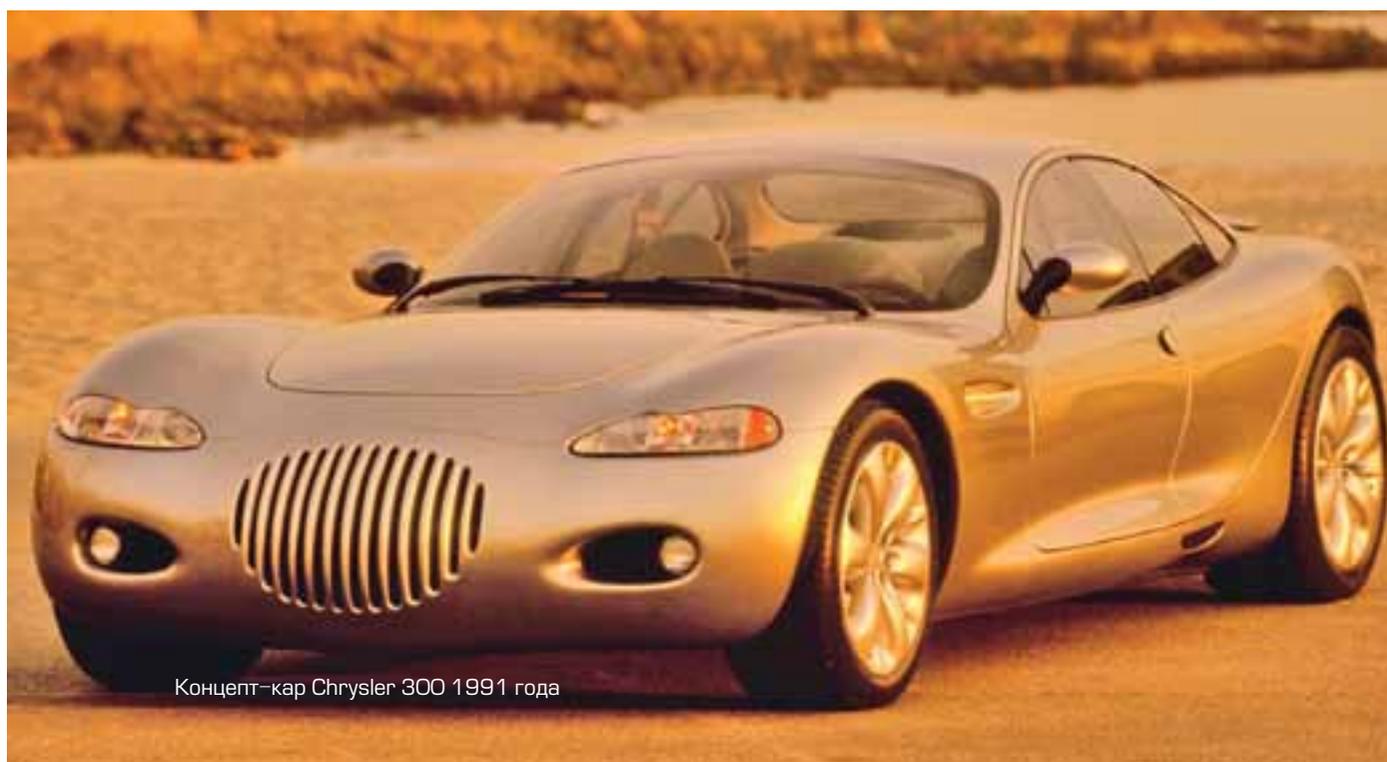
Окончательно новый граненый дизайн возобладал на новом 300J, появившемся в 1963 году (букву J, которая в латинском алфавите следует за H пропустили, чтобы ее не путали с цифрой 1). Интересно, что руль автомобиля сделали овальным. V8 Wedge



В 1957 году к купе присоединился кабриолет



Доступный седан Chrysler 300 1964 года



Концепт-кар Chrysler 300 1991 года

развивал уже 390 л. с., а максимальная скорость составила 230 км/ч. С этого времени рост мощности прекращается. В Chrysler решили сменить имидж модели – сделать "трехсотый" не столь быстрым, но зато более комфортным. Многим водителям, новые версии пришлось по душе. Если в 300J выпустили всего 400, то 300K удалось продать уже 3647, а 300L – 2845. В таком виде модель выпускали вплоть до 1971 года, и она оставалась флагманом марки. Появилась и заряженная модификация Chrysler 300 Hurst. Ограниченную серию из 500 купе оснастили 7,2-литровыми 375-сильными V8. Хотя такой автомобиль весил около двух тонн, он мог разогнаться до 100 км/ч за 7,1 с.



Легендарный V8 Hemi с полусферическими камерами сгорания

Но на этом история Chrysler 300 не заканчивается, ведь предпринимались попытки возродить знаменитую модель. В 1978 году выпустили 5500 "трехсотых", созданных на базе купе Chrysler Cordoba. Но продолжения это начинание не получило в силу топливного кризиса. Из-за него мощность 5,9-литрового V8 урезали всего до 195 л. с., то есть она не соответствовала цифре "300" в названии.



Поворачивающиеся сиденья – изюминка Chrysler 300

Следующего Chrysler 300 пришлось ждать два десятилетия, хотя публике в 1991 году, например, показали концепт-кар Chrysler 300 на платформе Dodge Viper. В 1998 году увидел мир новый 300M, однако он оказался совсем далек от легендарного предка: четыре двери вместо двух, передний привод и V6 на месте V8. Ситуацию исправили шесть лет спустя, когда представили Chrysler 300C. Он остался седаном (также предложили и универсал), но стал заднеприводным и



Руль Chrysler 300
1963 года – овалный

получил новую версию легендарного V8 Hemi. Да и в дизайне появились черты оригинальной модели 1955 года. Новейший "трехсотый" показали в 2011 году. Он сочетает классический стиль с современными технологиями. Его можно оснастить как с экономичным дизелем, так и с Hemi объемом 5,7 л (363 л. с.) или 6,4 л (465 л. с.).

Легенда Chrysler 300 продолжает жить. А классические "трехсотые" 50-х и 60-х годов сейчас очень ценятся коллекционерами из-за своей малочисленности. Поэтому неудивительно, что на аукционах их продают за 100-200 тыс. долларов, а купе 1960 года недавно сменило владельца за 400 тыс. долларов.



Салон декорирован кожей



Универсал Chrysler 300 2005 года



Последний классический Chrysler 300,
1971 год



У Chrysler 300H 1962 года исчезли кили

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

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**