

Тест-Драйв

Март 2015



Aston Martin Vulcan • Ferrari 488 GTB • Ford Focus RS • Honda Pilot • Hyundai Tucson • Skoda Superb
Volkswagen Touran • Mercedes-Benz G500 4X42 • Mitsubishi GC-PHEV • Kia Trallste • Opel Corsa OPC
Chevrolet Equinox • BMW 2 Series Gran Tourer • Lotus Evora 400 • Acura RDX • Citroen DS5 • Audi RS3
BMW X6 M • Volvo XC90 • Daihatsu Terios, Nissan Juke, Skoda Yeti
Opel Corsa, Peugeot 208 и Suzuki Swift • Ford Thunderbird

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

COSMOLADY

№3 | март | 2015 |

Ж У Р Н А Л Д Л Я Ж Е Н Щ И Н

ТЕМА
НОМЕРА
**СИЛА
ЖЕНЩИНЫ**

**ВИЖУ ЦЕЛЬ -
НЕ ВИЖУ
ПРЕПЯТСТВИЙ!**

ТИППИ - МЕЛАНИ - ДАКОТА
Семейная история
власти и подчинения

**МИРОМ ПРАВЯТ МУЖЧИНЫ,
КОТОРЫМИ УПРАВЛЯЮТ
ЖЕНЩИНЫ**

СПЕЦПРОЕКТ
сильный
слабый пол!

БИЗНЕС
ЖЕНСКИЕ ПРАВИЛА

Екатерина Квитка

УЛЫБАЙТЕСЬ -



И БУДЕТЕ СЧАСТЛИВЫ!

ТЕНДЕНЦИИ
FLOWERS
**СУМКА - ГВОЗДЬ
ПРОГРАММЫ!**

МОДА
**ELISABETTA
FRANCHI**
Рождающая
эмоции

ФИТНЕС
**КУЛЬТ
КРАСИВОГО
ТЕЛА**

А ТАКЖЕ
НОМАД
Музыка -
зеркало настроения!

МАРЧИН КОССЕК
Эмоция + интуиция =
женский успех

КЛАУДИЯ ШИФФЕР
Семь штрихов к портрету
белокурой жемчужины

**ЗАПИТУЙТЕ У МІСЦЯХ
РОЗПОВСЮДЖЕННЯ ПРЕСИ**

Март 2015



Над номером работали:

Брызгунов 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

Премьера

Aston Martin Vulcan:

экслюзив для гоночного трека

10

Премьера

Ferrari 488 GTB:

обновление с упором на турбонаддув

16

Премьера

Ford Focus RS:

ставит на полный привод

24

Премьера

Honda Pilot: третье пришествие

32

Премьера

Hyundai Tucson: возвращается

36

Премьера

Skoda Superb: смена поколений

42

Премьера

Volkswagen Touran: эволюционный путь

48

Концепт-кар

Mercedes-Benz G500 4x4²:

покоритель бездорожья

54

Концепт-кар

Mitsubishi GC-PHEV:

предвестник нового Pajero

62

Премьера

Kia Trailster: все дорожный Soul

68

Премьера

Opel Corsa OPC: самый мощный в линейке

72

Премьера

Chevrolet Equinox: обновление

78

Премьера

BMW 2 Series Gran Tourer: теперь и семиместный

130

Сравнительный тест-драйв

Daihatsu Terios, Nissan Juke, Skoda Yeti:

полный привод – не главное

136

Сравнительный тест-драйв

Opel Corsa, Peugeot 208 и Suzuki Swift:

компактные и экономичные

142

Страницы истории

Ford Thunderbird: 60-летие буревестника

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.

Aston Martin Vulcan:

ЭКСКЛЮЗИВ для гоночного трека



Aston Martin имеет славную гоночную историю. Так, в 1959 году заводская команда выиграла знаменитую 24-часовую гонку в Ле-Мане. А совсем недавно, в 2006 году, Aston Martin DB9 выиграл чемпионат мира в классе FIA GT. Впрочем, дорожные модели британской марки не только быстрые, но и ориентированные на комфорт. Но теперь в Aston Martin решили отойти от традиций и создать чистокровного "спортсмена" – купе Vulcan, предназначенное для гоночных треков. Интересно, что назвали его в честь британского бомбардировщика, ведь ранее на месте главного офиса Aston Martin была авиабаза.



Aston Martin Vulcan использует платформу купе One-77. У него такая же колесная база – 2791 мм, но он длиннее – 4750 мм. Ширина прибавила 200 мм (до 2200 мм), а высоту уменьшили до 1120 мм. В основе автомобиля лежит карбоновый монокок, из углеволокна изготовлены и кузовные панели, а в конструкции широко использованы титановые и магниевые сплавы. Поэтому масса Vulcan – всего 1350 кг.

Купе сохраняет характерный для Aston Martin силуэт с длинным капотом и сдвинутым назад салоном. У него высокая оконная линия и элегантный аркообразный силуэт крыши. "Нос" автомобиля слегка заострен, а узкие светодиодные фары сочетаются с огромной "пастью" радиаторной решетки. Ниже установлен тоненький карбоновый спойлер. В боковинах и на капоте предусмотрены вентиляционные отверстия. На порогах

установлены аэродинамические наклад-ки, тут же выведены и выхлопные трубы. Расширенные задние крылья подчеркнуты фирменными С-образными фонарями. Сразу бросаются в глаза огромное антикрыло и диффузор, улучшающий прохождение воздуха под днищем.

В отделке салона сочетаются алькантара и карбон. Обод руля срезан сверху – как на гоночных болидах. Приборной панелью служит жидкокристаллический дисплей. Водитель и пассажир разделены наклоненной центральной консолью. Для них предусмотрены спортивные ковшеобразные сиденья с интегрированными подголовниками. Также внутри размещен трубчатый каркас безопасности.

Vulcan оснастили 7,0-литровым атмосферным V12 мощностью свыше 800 л. с., а 6-ступенчатую секвентальную коробку переключения передач позаимствовали у гоночного Aston Martin Vantage GTE.

Максимальная скорость автомобиля превышает 320 км/ч. Купе получило дифференциал повышенного трения и гоночную подвеску типа pushrod (с горизонтально расположенными рычагами). Установлены и карбоново-керамические тормозные диски Brembo диаметром 380 мм спереди и 360 мм сзади. Колесные диски диаметром 19-дюймов крепятся центральной гайкой, а "обули" их в гоночные покрышки размером 345/30 ZR19.

Aston Martin Vulcan представлен на Женевском автосалоне. Он не будет массовым даже по меркам британской марки. Всего выпустят лишь 24 таких купе стоимостью около 2,5 млн. евро. В эту стоимость включено обучение вождению Vulcan с профессиональными гонщиками. Кроме того, пока автомобиль будет в производстве, будущие владельцы смогут прокатиться по гоночному автодрому на других моделях Aston Martin.









Технические характеристики Aston Martin Vulcan	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная/полная масса, кг	1350
Длина/ширина/высота, мм	4750/2200/1120
Колесная база, мм	2791
Двигатель	
Рабочий объем, см3	7000
Тип	бензиновый
Расположение	спереди, продольно
Расположение и число цилиндров	V12
Количество клапанов/распредвалов, шт.	48/4
Макс. мощность, л. с.	800
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	6-ст. секвентальная
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Размер шин	345/30 ZR19
Эксплуатационные показатели	
Максимальная скорость, км/ч	320
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	2 500 000
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Ferrari 488 GTB:

обновление с упором на турбонаддув

В наши дни автопроизводители все чаще обращаются к турбонаддуву. Он позволяет сделать двигатели мощнее и экономичнее. Ferrari оснащали свои модели турбинами еще с середины 80-х годов: их получили легендарные модели 288 GTO и F40. Теперь итальянская марка вернулась к турбонаддуву. Совсем недавно представили купе-кабриолет California T, а теперь к нему присоединился Ferrari 488 GTB – обновленный вариант модели 458 Italia.





"Сердце" 488 GTB – 3,9-литровый V8 с двумя турбинами. Цифровое обозначение в названии указывает на объем каждого цилиндра. Автомобиль получил серьезную прибавку в мощности, ведь двигатель развивает 670 л. с. при 8000 об/мин. Кроме того, существенно вырос и крутящий момент – до 760 Н•м при 3000 об/мин. Новый мотор более тяговит в среднем диапазоне оборотов. С пробуксовкой при резком старте борется технология Launch control. Разгон до 100 км/ч занимает 3 с, а до 200 км/ч – 8,3 с. Максимальная скорость превышает 330 км/ч. При этом расход топлива уменьшен до 11,4 л/100 км в смешанном цикле. Предусмотрена и система глушения двигателя при остановках.

Как и ранее, купе оснащено 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями. Интересно, что на первых передачах крутящий момент двигателя ограничен, чтобы не было пробуксовки колес.

Антипробуксовочная система F1-Trac перенастроена, а электронный дифференциал E-Diff3 модернизирован. Технология Side Slip Angle Control 2 позволяет добиться контролируемого заноса. Конечно же, 488 GTB укомплектован адаптивными амортизаторами и карбоново-керамическими тормозными дисками.

Автомобиль сохраняет элегантный дизайн с плавными обводами и сдвинутым вперед салоном. Узкие фары дополнены светодиодными ходовыми огнями. Поскольку турбомотор нуждается в большем количестве воздуха, то вентиляционные отверстия в переднем бампере и задних крыльях увеличены. Кстати, они выполнены в стиле воздухозаборников Ferrari 308 1975 года. Сам V8 виден сквозь прозрачную крышку капота. Усовершенствована и аэродинамика: установлены иные передний и задний спойлеры, на боковинах появились накладки. Немного изменена

форма "носа". Вышеперечисленные изменения позволили на 50% увеличить прижимную силу. Также можно заметить новые круглые фонари и две (а не три, как прежде) выхлопные трубы. Кроме того, 488 GTB легче предшественника на 10 кг – 1370 кг.

В салоне, прежде всего, бросаются в глаза новый красный тахометр и измененные переключатели на центральной панели. У экранов, на которые выводятся показания приборов, новая графика. На рулевое колесо традиционно вынесен переключатель изменения настроек шасси, а также клавиши запуска двигателя, управления светом фар, указателями поворотов и стеклоочистителями.

Ferrari 488 GTB представлен на мартовском автосалоне в Женеве. Вскоре после этого он поступит в продажу по цене примерно в 220 тыс. евро. Осенью появится и обновленный купе-кабриолет Spider.







Технические характеристики Ferrari 488 GTB	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1370
Длина/ширина/высота, мм	4568/1952/1213
Колесная база, мм	2650
Колея передняя/задняя, мм	1679/1632
Объем багажника мин/макс, л	230
Диаметр разворота, м	11,0
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3902
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	в базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	670 при 8000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	760 при 3000
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/86
Трансмиссия	
Тип привода	Задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
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, CST, F1-Trac
Количество подушек безопасности, шт.	4
Размер шин	245/35 ZR20 спереди
305/30 ZR20 сзади	
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,0
Максимальная скорость, км/ч	330
Расход топлива, л/100 км:	
– смешанный цикл	11,4
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	220 000
Первое техобслуживание, км	10 000
Периодичность техобслуживания, км	10 000

Ford Focus RS: ch



тавит на полный привод

Самые мощные и быстрые версии Ford носят обозначение RS. Первые подобные модификации появились еще у Ford Escort 1968 года, а общее их количество уже достигло тридцати. Традицию продолжил и наследник Escort – Focus: у каждого поколения модели был вариант RS. Теперь пришло время для полностью нового Ford Focus RS.





Главная особенность Focus RS прячется под его капотом. Бензиновый турбомотор EcoBoost рабочим объемом 2,3 л позаимствовали у Ford Mustang. После доработки мощность автомобиля составляет более 320 л. с. при 6500 об/мин. Максимальный крутящий момент превышает 430 Н·м (более точные цифры появятся позже). Разгон до 100 км/ч занимает менее 5 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Разработана и новая выхлопная система с перепускным клапаном, регулирующим ее громкость. А снизить расход топлива призвана технология глушения двигателя при остановках.

Автомобиль будут оснащать только 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач. Новшеством стал полный привод, ведь предыдущие Focus RS были переднеприводными. На задние колеса может передаваться до 70% тяги. С недостаточной поворачиваемостью борется система изменения вектора тяги,

имитирующая дифференциал повышенного трения. Рулевое управление с электроусилителем перенастроено, также установлены более жесткие пружины подвески и тормозные диски Brembo большего диаметра.

Ford Focus RS предложат исключительно как пятидверный хэтчбек. У него стремительный профиль с большим углом наклона лобового стекла и рельефными боковинами. От стандартной модели его можно отличить по широкой "пасти" радиаторной решетки, дополнительным воздухозаборникам в бампере. Фары – адаптивные биксеноновые, а капот более выпуклый. Колесные арки расширены, а на боковинах появились аэродинамические накладки. Стандартные легкосплавные диски – 19-дюймовые, причем за доплату можно выбрать гоночные покрышки типа "полуслик". Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а из заднего бампера выглядывают две широкие выхлопные трубы.

В отделке салона сочетаются кожа и алькантара, а на педалях появились металлические накладки. Бросается в глаза новое рулевое колесо с плоским ободом снизу. Установлены и новые приборы в отдельных колодцах. Сверху на центральной панели появились датчики давления наддува, температуры и давления масла. Под ними размещен 8-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы MyFord. Комплектация, кстати, включает спутниковую навигацию с голосовым управлением. Также Focus RS получил спортивные сиденья, а в качестве опции доступны ковшеобразные кресла Recaro с улучшенной боковой поддержкой. Можно заказать камеру заднего вида и адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления.

Официальная премьера Ford Focus RS состоялась на Женевском автосалоне. Отныне "горячий" хэтчбек будут продавать не только в Европе, но и в США, и в Китае. Он будет стоить около 40 тыс. евро.









Технические характеристики Ford Focus RS	
Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4362/1823/1471
Колесная база, мм	2648
Колея передняя/задняя, мм	1544/1554
Клиренс (дорожный просвет), мм	120
Объем багажника мин/макс, л	316/1148
Диаметр разворота, м	10,9
Двигатель	
Рабочий объем, см3	2261
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди поперечно
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	320 при 6500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	430 при 2500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/55
Трансмиссия	
Тип привода	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 вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, Torque Vectoring Control
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	235/35 R19
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,9
Максимальная скорость, км/ч	250
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	40 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Honda Pilot:

Pilot – первый среднеразмерный внедорожник в истории Honda. Впервые он увидел мир в 2002 году. Теперь, тринадцать лет спустя, эстафету перенимает уже третье поколение Honda Pilot. Новичок претерпел весьма серьезные изменения.



третье пришествие



Как и ранее, вседорожник делит платформу с Acura MDX. Длина Pilot выросла на 90 мм (до 4951 мм), а колесная база прибавила 35 мм – до 2820 мм. Интересно, что при этом автомобиль стал легче сразу на 135 кг – 1920 кг в базовой версии.

В дизайне произошли большие перемены. Угловатый стиль и двухобъемный профиль ушли в прошлое. Новый Honda Pilot выглядит стремительнее и элегантнее, а еще очень напоминает младшего брата CR-V. Особенно схожесть заметна при взгляде в анфас. Хромированная решетка радиатора сочетается с крупными фарами, дополненными стреловидными светодиодными ходовыми огнями. Капот и боковины теперь рельефные, а колесные арки более выпуклые. Самая дорогая версия получила 20-дюймовые легкосплавные диски. У задних стоек увеличен угол наклона, а на крыше появился спойлер. По краям кузова сзади размещены Г-образные фонари.

Во внутренней отделке появились черные лакированные вставки. Передняя панель стала изящнее на вид. Четырехспицевое рулевое колесо знакомо по седану Honda Accord. Оригинально выглядит панель приборов: центральное место занимают цифровой спидометр и цветной экран бортового компьютера, а по бокам – аналоговые тахометр, указатели уровня топлива и температуры двигателя. Подсветка циферблатов – оптитронная. Выпуклая центральная панель увенчана 8-дюймовым сенсорным дисплеем новой навигационной системы. Интересно, что вместо рычага трансмиссии предусмотрен набор кнопок.

Как и прежде, на трех рядах сидений Pilot могут поместиться семь или восемь человек. Кресла второго ряда оснащены горизонтальной регулировкой, изменяется и угол наклона их спинок. К услугам водителя и пассажиров – три розетки и пять USB-разъемов, а для сидящих сзади пас-

сажиров можно выбрать DVD-плеер с 9-дюймовыми экранами. Отныне для автомобиля предложена панорамная крыша, вентиляция передних и подогрев задних кресел. Среди других опций – адаптивный круиз-контроль, системы автоматического замедления, соблюдения полосы движения и слежения за "слепыми" зонами.

Под капотом Pilot – новый 3,5-литровый бензиновый V6 с непосредственным впрыском топлива и технологией отключения цилиндров. Его мощность составляет около 290 л. с. Кроме того, появилась система глушения мотора при остановках. В базовой версии установлена 6-ступенчатая автоматическая трансмиссия, а в более дорогих вариантах – 9-ступенчатая. Будут предложены модификации как с передним, так и с полным приводом.

Honda Pilot представили на Чикагском автосалоне. Продажи вседорожника начнутся с лета. В США он будет стоить примерно от 30 тыс. долларов.











Технические характеристики Honda Pilot	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/7-8
Снаряженная масса, кг	1920
Длина, мм	4951
Колесная база, мм	2820
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3471
Тип	бензиновый
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и число цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	290 при 6200
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	360 при 4500
Трансмиссия	
Тип привода	подключаемый полный
Коробка передач	9-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Количество подушек безопасности, шт.	6
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VSA
Размер шин	245/45 R20
Эксплуатационные показатели	
Стоимость автомобиля (в США), долларов	30 000 – 45 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000



Hyundai Tucson:

возвращается

Tucson – первый компактный вседорожник в линейке Hyundai. Модель увидела мир в 2004 году, но ее второе поколение в Европе переименовали в ix35 (хотя в США, например, автомобиль сохранил изначальное название). Теперь в Hyundai решили вернуть Tucson во все страны и представили третье поколение вседорожника.

Во внешнем виде сразу заметны черты дизайна старшего брата Hyundai Santa Fe. Плавные формы кузова кажутся отполированными течением воды. Широкая шестиугольная решетка радиатора декорирована хромом, а раскосые фары растянuty на крылья. В самых дорогих версиях оптика полностью светодиодная. Капот и боковины стали более профилированными, а колесные арки теперь раздуты. У задних стоек крыши увеличен угол наклона, а пятая дверь сверху прикрыта спойлером. Продолговатые фонари высоко посажены и визуально расширяют автомобиль.

Платформа Hyundai Tucson перешла в наследство от предшественника. Длина автомобиля выросла на 65 мм (до 4475 мм), а колесная база прибавила 30 мм (2670 мм). Вседорожник стал шире (1850 мм) и ниже (1645 мм).

Материалы внутренней отделки лучше, чем у предшественника, усилена и шумоизоляция салона. Пластик разбавлен серебристыми вставками "под алюминий". Передняя панель по форме напоми-

нает распростертыe крылья. Трехспицевое рулевое колесо несколько меньше, чем ранее. У приборов оптическая подсветка, а экран бортового компьютера теперь цветной. Внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре расположен датчик температуры двигателя. На центральной панели установлен 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Объем багажника вырос до 513 л.

Список дополнительного оборудования расширен. Теперь для Tucson предлагают вентиляцию передних сидений, парковочный автопилот, электропривод пятой двери с сенсорным открытием. Также предложены технологии автоматического экстренного замедления, распознавания дорожных знаков, соблюдения полосы движения и слежения за "слепыми" зонами.

Вседорожник получил и новые двигатели, соответствующие экологическим нормам Евро-6. Атмосферная бензиновая "четверка", объемом 1,6 л с непосредственным впрыском топлива, развивает

135 л. с., а ее вариант с турбиной – 175 л. с. Также предложены турбодизели, объемом 1,7 л (115 л. с.) и 2,0 л (136 и 184 л. с.). Впервые Tucson получил 7-ступенчатую трансмиссию с двумя сцеплениями, но ее припасли только для 175-сильной версии. Остальные модификации будут оснащаться 6-ступенчатыми "механикой" или "автоматом". Можно выбрать варианты с передним или полным приводом.

Hyundai Tucson официально представлен на Женевском автосалоне. Вскоре после этого начнется его производство в Южной Корее и Чехии, а продажи стартуют во второй половине этого года. Базовая версия вседорожника в Европе будет стоить примерно от 22 тыс. евро.





Технические характеристики Hyundai Tucson	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4475/1850/1645
Колесная база, мм	2670
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1995
Тип	дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и число цилиндров	в ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	184 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	320 при 1800
Трансмиссия	
Тип привода	подключаемый полный
Коробка передач	6-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Количество подушек безопасности, шт.	6
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC
Эксплуатационные показатели	
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	22 000 – 35 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000



Skoda Superb:

В Skoda выпускали автомобили представительского класса еще в 30-е годы. В 1934 году увидел мир седан Superb, но в послевоенное время его сняли с производства. Модель возродили в 2001 году и с того времени произведено уже свыше 700 тыс. машин. Теперь пришло время нового Skoda Superb третьего поколения.

**смена
поколений**

Лифтбэк построен на новой модульной платформе MQB, которую также используют Volkswagen Golf и Passat. Его длина прибавила 28 мм (до 4861 мм), а колесная база выросла сразу на 80 мм – до 2841 мм. Он также стал заметно шире (1864 мм) и выше (1468 мм). А вот масса при этом снизилась на 75 кг.

С виду Superb очень напоминает младшего брата Skoda Octavia, даже силуэты двух моделей схожи. В дизайне стало больше граней и прямых линий. Фирменная широкая решетка радиатора обрамлена хромом. Крупные стреловидные фары дополнены светодиодными ходовыми огнями. Капот увенчан "клювом" с логотипом чешской марки, а в бампере расположен широкий воздухозаборник. Боковины стали более профилированными, а оконная линия делает изгиб в районе задних стоек крыши. Сзади ширину автомобиля подчеркивают крупные фонари.

Черты Octavia заметны и в салоне. Это и трехспицевое рулевое колесо, и шкалы приборов в классическом стиле. Внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры охлаждающей жидкости. Экран бортового компьютера теперь цвет-

ной, а на центральной панели расположен 6,5-дюймовый дисплей мультимедийной системы. На втором ряду стало больше места над головой, а в задних дверях спрятано по фирменному зонтику. Объем багажника увеличен до 625 л в обычном состоянии и 1760 л – со сложенными задними сиденьями. В целях снижения массы от двухсекционной пятой двери отказались. Но зато теперь можно заказать ее электропривод с сенсорным открытием.

Базовая комплектация Superb теперь включает 7 подушек безопасности и электромеханический стояночный тормоз. Существенно расширен перечень опций: теперь он включает камеру заднего вида, трехзонный климат-контроль, беспроводной Интернет, панорамную крышу, парковочный автопилот, подогрев лобового стекла и задних сидений. Также можно выбрать адаптивный круиз-контроль с функцией движения в пробках, системы автоматического торможения, соблюдения полосы движения, распознавания дорожных знаков, слежения за "слепыми" зонами и определения усталости водителя. А новая технология Emergency Assist самостоятельно останавливает автомобиль, если водитель не управляет им.

Все доступные двигатели оснащены турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. В частности, предложены бензиновые моторы объемом 1,4 л (125 и 150 л. с.), 1,8 л (180 л. с.) и 2,0 л (205 и 280 л. с.), турбодизели объемом 1,6 л (120 л. с.) и 2,0 л (150 и 190 л. с.). Самый мощный Superb разгоняется до 100 км/ч за 5,8 с и развивает 250 км/ч. А со 120-сильным двигателем средний расход топлива – 3,7 л/100 км.

На выбор предложены 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач или роботизированная трансмиссия с двумя сцеплениями. Лифтбэк оснащен технологией XDS+, имитирующей дифференциал повышенного трения. За доплату доступны адаптивные амортизаторы и полный привод.

Skoda Superb можно будет увидеть на Женевском автосалоне. Модель поступит в продажу с июня, а ее стоимость в Европе составит от 25 тыс. евро. Вскоре к лифтбэку присоединится универсал.









Технические характеристики Skoda Superb	
Тип кузова	лифтбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1480
Длина/ширина/высота, мм	4861/1864/1468
Колесная база, мм	2841
Объем багажника, л	625/1760
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1984
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	280 при 5600
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	350 при 1750-5300
Трансмиссия	
Тип привода	подключаемый полный
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	7
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,8
Максимальная скорость, км/ч	250
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	25 000 – 45 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Volkswagen Tour



ran: эволюционный путь

"Семейство" автомобилей, созданных на базе Volkswagen Golf, большое и многоликое. В нем есть и седан Jetta, и вседорожник Tiguan, и купе Scirocco, и Audi TT. Присутствует в нем и мини-вэн Touran. Впервые он увидел мир еще в 2003 году, а теперь представлено уже третье его поколения.





Новый Volkswagen Touran использует платформу MQB, ее традиционно позаимствовали у Golf. Поскольку у мини-вэна появился младший брат Golf Sportsvan, то во избежание конкуренции двух моделей, Touran сделали несколько крупнее. Длина выросла на 130 мм (до 4530 мм), а колесная база прибавила 113 мм – до 2790 мм. При этом массу удалось снизить на 62 кг – до 1363 кг в базовой версии.

Дизайн преобразился и теперь Touran очень похож на тот же Golf Sportsvan. Он стремительнее в профиль благодаря большему углу наклона лобового стекла. Фирменная хромированная решетка радиатора сочетается с увеличенным воздухозаборником в бампере. Продолговатые фары, дополнены узкими светодиодными ходовыми огнями. Боковины теперь рельефные и украшены штампованными линиями. На крыше установлен спойлер, а по краям кузова сзади размещены крупные фонари. Теперь доступен и пакет RLine, включающий аэродинамический обвес и 18-дюймовые легкосплавные диски.

Знакомый стиль Volkswagen заметен и в салоне. Отделка разбавлена черными

лакированными накладками и серебристыми вставками "под алюминий". Обод рулевого колеса плоский снизу, а приборы помещены в отдельные колодцы и разделены цветным экраном бортового компьютера. Внутри тахометра находится указатель температуры двигателя, а в спидометре – датчик уровня топлива. Центральная панель немного повернута к водителю, а на ней установлен 8-дюймовый дисплей усовершенствованной мультимедийной системы.

Как и ранее, есть версии на пять и семь мест. Кресла второго ряда оснащены горизонтальной регулировкой. Интересно, что для общения водителя с задними пассажирами предложен специальный микрофон, выводящий звук на динамики в сиденьях третьего ряда. Объем багажника в пятиместной конфигурации вырос до 1040 л, а со сложенными задними сиденьями возрастает до 1980 л.

Список опций дополнили трехзонный климат-контроль и электропривод пятой двери с сенсорным открытием. Также можно выбрать адаптивный круиз-кон-

троль с технологией автоматического замедления, системы мониторинга "слепых" зон, распознавания дорожных знаков, соблюдения полосы движения и определения усталости водителя.

На выбор для Touran предложат шесть двигателей, все они оснащены турбонаддувом, непосредственным впрыском топлива и системой глушения при остановках. Это бензиновые "четверки", объемом 1,2 л (110 л. с.), 1,4 л (150 л. с.) и 1,8 л (180 л. с.), а также турбодизели, объемом 1,6 л (110 л. с.) и 2,0 л (150 и 190 л. с.). Базовый дизельный вариант расходует в среднем 4,0 л/100 км. Мини-вэн доступен с 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач или 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями. Позже возможно появление полноприводных модификаций.

Volkswagen Touran третьего поколения дебютирует на Женевском автошоу. Продажи мини-вэна в Европе стартуют с лета, а его начальная версия будет стоить около 24 тыс. евро.



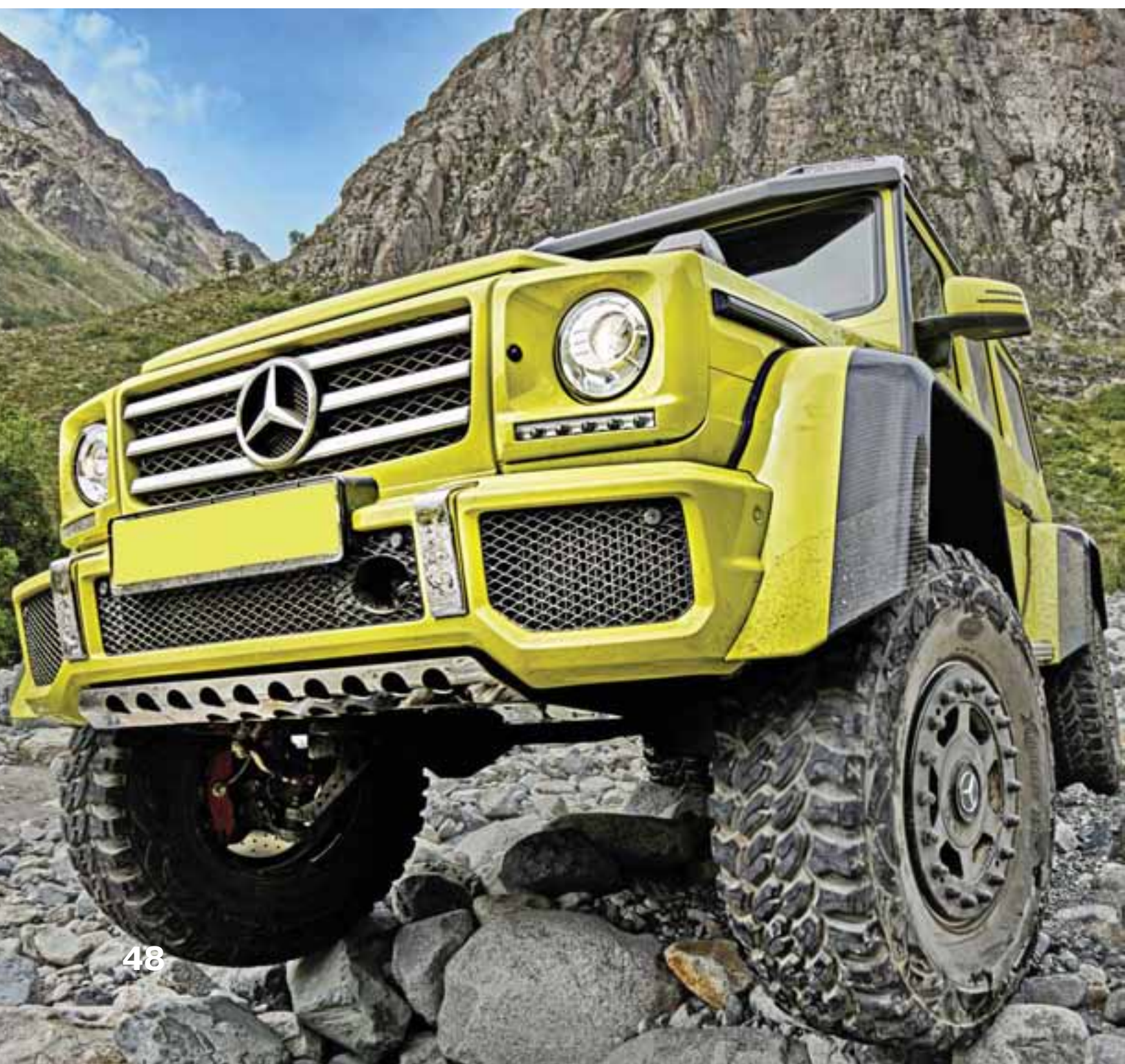




Mercedes-Benz G500 4X4²:

покоритель бездорожья

Mercedes-Benz G-Class – легендарный вседорожник. Немногим автомобилям удается продержаться на конвейере свыше трех десятилетий, особенно если речь идет о премиум-сегменте. Совсем недавно линейку G-Class пополнил невероятный шестиколесный пикап с улучшенной проходимостью. Теперь же его чертами решили наделить стандартную модификацию. Так появился концептуальный Mercedes-Benz G500 4X4².





Перед нами – знакомый угловатый вседорожник. В дизайне традиционно преобладают грани. Первое, что сразу бросается в глаза – огромный дорожный просвет: его увеличили до 450 мм. Угол въезда увеличен до 52°, а съезда – до 54°. Днище прикрыто защитными металлическими пластинами. Расширенные колесные арки из карбона указывают на увеличенную колею. Заметны и высокопрофильные 18-дюймовые покрышки с глубоким проектором. На порогах появились дополнительные светодиодные противотуманные фары на крыше и передний бампер с увеличенными воздухозаборниками от G63 AMG. Кузов и раму усилили. В результате доработок высота G500 4X4² достигла 2250 мм, а ширина – 2100 мм.

Салон декорирован особой черной кожей. Приборы установлены в отдельных колодцах и разделены цветным экраном бортового компьютера. К вертикальной центральной панели прикреплен 7-дюймовый дисплей мультимедийной системы Comand.

Бензиновый 4,0-литровый V8 с двумя турбинами знаком по Mercedes-Benz AMG GT C63 AMG, а вот G-Class пока им не оснащали. В G500 4X4² он развивает 422 л. с. и работает в паре с 7-ступенчатой автоматической трансмиссией. Пиковый крутящий момент в 610 Н·м достигается при 1750 об/мин. Выхлопные трубы выведены по бокам, у задних колес. Разгон до 100 км/ч занимает около 6,5 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 210 км/ч.

Конечно же, вседорожник получил постоянный полный привод, а также блокируемые межосевой и межколесные дифференциалы. Установлены и новые порталные мосты, позволившие поднять кузов выше. Теперь автомобиль может форсировать водные преграды глубиной до метра. А улучшить поведение G500 4X4² на асфальте призваны адаптивные амортизаторы, причем установлены они наряду с обычными (по два амортизатора на колесо).

Официальная презентация Mercedes-Benz G500 4X4² состоялась на Женевском автосалоне. Концепт-кар полностью готов к производству и, скорее всего, наладят выпуск этой версии G-Class ограниченными сериями и не только с 4,0-литровым двигателем.









Mitsubishi GC-

предвестник нового Pajero



-PHEV:

Тест-драйв:
КОНЦЕПТ-КАР

0 Mitsubishi Pajero нынешнего поколения выпускают с 2006 года, и разговоры о появлении его преемника идут уже давно. Работы над новым Pajero уже ведутся, а пока в Mitsubishi решили заинтриговать публику концепт-каром GC-PHEV. Первую его версию показывали в 2013 году, а теперь представили усовершенствованный вариант.



В дизайне Mitsubishi GC-PHEV сразу угадываются черты Pajero. У него характерный силуэт с высоким капотом, малым углом наклона лобового стекла и толстыми вертикальными задними стойками крыши. Хромированная фальшрадиаторная решетка сочетается с массивным передним бампером. Передние и задние крылья – мускулистые, расширенные. Днище прикрыто металлическими защитными пластинами, предусмотрены и хромированные подножки. Вместе с тем, заметны и современные детали вроде узких светодиодных фар. Вместо зеркал заднего вида установлены камеры. В крыше расположены четыре прозрачных секции, разделенные ребрами жесткости. Заднее стекло разделено балкой с фонарями, а выхлопные трубы интегрированы в бампер.

Салон декорирован кожей и полированным алюминием. Руль приплюснут сверху и снизу, как на болидах "Формулы-1". Показания приборов выведены на

дисплей. Кроме того, данные могут проецироваться на лобовое стекло, причем можно видеть даже карту навигационной системы и расстояние до впереди идущей машины. Внутри установлены четыре отдельных кресла. Разделяет их высокий трансмиссионный тоннель, на всю длину которого установлен огромный сенсорный экран.

GC-PHEV получил целый набор современных технологий. Он оснащен адаптивным круиз-контролем, системами автоматического торможения, определения усталости водителя, мониторинга "слепых" зон и соблюдения полосы движения. Электроника даже способна определять случаи, когда водитель случайно нажал педаль акселератора вместо тормоза и замедлять вседорожник. По средствам беспроводного Интернета водитель получает информацию о пробках и погоде, а Mitsubishi способен контактировать с другими машинами. Кроме того, установлена технология определения неполадок автомобиля.

Вседорожник оснащен гибридной силовой установкой. Бензиновый 3,0-литровый V6 с механическим компрессором развивает 335 л. с. и работает в паре с 94-сильным электромотором. В смешанном цикле расход топлива составляет 6,7 л/100 км, а дальность пробега на электротяге составляет 40 км. К тому же, GC-PHEV может выполнять роль передвижной электростанции и питать электричеством небольшой дом, например, в случае стихийного бедствия. Автомобиль получил 8-ступенчатую автоматическую трансмиссию. А у Mitsubishi Lancer Evolution позаимствована система полного привода Super All-Wheel Control с электронными межосевым и передним дифференциалами, а также технологией изменения вектора тяги.

Доработанный Mitsubishi GC-PHEV представлен на автосалоне в Чикаго. Что касается нового Pajero, то его следует ожидать в 2016 году.













Kia Trailster:

вседорожный Soul



Kia Soul всегда отличался вседорожным дизайном, да и дорожный просвет у него был высокий. Однако полный привод ни первое, ни второе поколение модели так и не получило. Это решили исправить и подготовили концептуальный Kia Trailster.



Издали Trailster можно принять за Kia Soul. У него характерный двухобъемный силуэт с высоким капотом и вертикальными задними стойками крыши. Вместе с тем, концепт-кар наделили вседорожными чертами. Бамперы, пороги и колесные арки прикрыты черными пластиковыми накладками, появилась и защита днища. Предусмотрены 19-дюймовые легкосплавные диски и покрышки Pirelli размером 245/45 R19 с глубоким протектором. Дорожный просвет вырос до 210 мм. Из других деталей следует отметить светодиодную переднюю оптику: каплевидные фары в стиле седана

Quoris и круглые "противотуманки". Автомобиль получил сдвижную тканевую крышу, по бокам от которой находятся крепления для багажника.

Салон декорирован особой кожей и полированным алюминием, присутствуют и черные лакированные вставки. Рулевое колесо, приборы и центральная панель остались без изменений, зато заметен новый селектор трансмиссии. Установлен и 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы UVO.

Полный привод Trailster реализован по средствам гибридной силовой установки. Передние колеса приводит в движение

1,6-литровый бензиновый турбомотор мощностью 185 л. с. Тягу на заднюю ось передает 36-сильный электродвигатель. Суммарно они развивают 221 л. с. и 386 Н·м крутящего момента. Концепт-кар способен проехать 5 км на электротяге и примерно на 30% экономичнее, чем Soul с этой же бензиновой "четверкой". Также установлены 6-ступенчатая автоматическая трансмиссия и система регенеративного торможения.

Kia Trailster представлен на автошоу в Чикаго. Вполне возможно, что вскоре гибридный вседорожник станет серийным.









Opel Corsa OPC:

самый мощный
в линейке

С конца 90-х предлагает линейку заряженных моделей от придворной компании Opel Performance Center (OPC). Такими версиями обзавелись Astra, Insignia и даже мини-вэн Zafira. Выпускают и Corsa OPC. Поскольку недавно презентовали полностью новый Opel Corsa, то теперь пришло время и для свежего "горячего" хэтчбэка.





Opel Corsa OPC доступен только в трехдверном исполнении. Он сохраняет черты стиля предшественника – большой угол наклона лобового стекла и аркообразную форму крыши. Широкая решетка радиатора в виде улыбки сочетается со стреловидными фарами. Отличить версию OPC можно по дополнительным воздухозаборникам в бампере и на "носу". Колесные арки расширены, а в них заметны 17-дюймовые легкосплавные диски с покрышками размером 215/45 R17. На порогах появились аэродинамические накладки, а дорожный просвет уменьшен на 10 мм. Третья дверь сверху прикрыта спойлером, а из заднего бампера выглядывают две выхлопные трубы.

В салоне сразу бросается в глаза рулевое колесо с плоским ободом снизу. Оно обшито перфорированной кожей. Также заменен рычаг трансмиссии, а на педалях появились металлические накладки. На центральной панели находится 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Предусмотрены и спортивные передние сиденья с улучшенной боковой поддержкой.

Как и модель прошлого поколения, Corsa OPC оснащен 1,6-литровым бензиновым турбомотором. Но его мощность увеличена до 207 л. с., а максимальный крутящий момент вырос до 280 Н•м при 2250 об/мин. С 6-ступенчатой "механикой" хэтчбэк разгоняется до 100 км/ч за

6,8 с и развивает 230 км/ч. Расход топлива уменьшен до 7,5 л/100 км в смешанном цикле.

Автомобиль получил адаптивные амортизаторы, разработанные совместно с компанией Koni. Систему стабилизации ESP дополнили спортивным режимом. Установлены новые пружины подвески и тормоза. А опционный пакет Performance включает дифференциал повышенного трения, 18-дюймовые колесные диски и тормозные механизмы Brembo большего диаметра – 330 мм.

Opel Corsa OPC дебютирует на автосалоне в Женеве. Цена хэтчбэка составит чуть больше 20 тыс. евро.





Chevrolet Equinox



Х: обновление

Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА





Chevrolet Equinox известен с 2004 года: он пришел на смену модели Tracker. Пять лет спустя появилось второе поколение вседорожника, а теперь модель прошла плановое обновление.

Equinox обрел черты Chevrolet Cruze и Malibu. Его новая решетка радиатора в виде улыбки разделена горизонтальной балкой с логотипом марки. Заменена и передняя оптика: фары теперь каплевидные, а в "противотуманках" появились светодиоды. А передний бампер стал массивнее. Дверные ручки, оконные рамки и пятая дверь украшены хромом. Предложены 17-дюймовые полированные диски свежего дизайна, а за доплату доступны 18-дюймовые колеса. Сзади

заметны новые узкие фонари и прямоугольные наконечники выхлопных труб.

В салоне улучшена ткань отделки. Передняя панель напоминает распростертые крылья. Шкалы приборов Equinox – новые, заменен и экран бортового компьютера. Сами циферблаты установлены в отдельные колодцы с серебристыми ободками. У вседорожника новый рычаг трансмиссии. Наклоненная центральная панель по бокам окружена узкими вентиляционными дефлекторами, а клавиши на ней несколько изменены. Кроме того, там появилась небольшая полочка. Базовая комплектация теперь включает 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы и камеру

заднего вида. Список опций дополнили беспроводной Интернет, технологии автоматического замедления, соблюдения полосы движения и слежения за "слепыми" зонами.

Как и ранее, начальный Equinox оснащен 2,4-литровой бензиновой "четверкой" мощностью 182 л. с. Можно выбрать и 3,6-литровый 301-сильный V6. Все модификации укомплектованы 6-ступенчатым "автоматом", есть варианты с передним и полным приводом.

Освеженный Chevrolet Equinox официально представили на Чикагском автосалоне. Он поступит в продажу с осени по цене от 25 тыс. долларов.







BMW 2 Series Gran Tourer: теперь и семиместный



До недавнего времени в линейке BMW не было мини-вэнов. Но ситуация изменилась: год назад появилась модель 2 Series. Сначала увидел мир пятиместный Active Tourer, а теперь к нему присоединился и семиместный Gran Tourer.



У автомобиля стремительный двухобъемный профиль с рельефными боковинами и большим углом наклона лобового стекла. Знакомая разделенная пополам решетка радиатора сочетается с раскосыми фарами, а передний бампер выполнен V-образным. Задние стойки практически вертикальные, а на крыше установлен спойлер. По краям кузова установлены крупные фонари. Gran Tourer на 215 мм длиннее стандартной модели (4556 мм), а его колесная база прибавила 110 мм (до 2780 мм).

Внутри преобладают горизонтальные линии, а центральная панель повернута к водителю. Приборы украшены сереб-

ристыми ободками и ярко-красной подсветкой. Базовое оснащение включает 6,5-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Сиденья второго ряда оснащены горизонтальной регулировкой – могут сдвигаться назад на 130 мм. Третий ряд рассчитан преимущественно на детей. В пятиместной конфигурации объем багажника составляет 645 л, а со сложенными задними сиденьями возрастает до 1905 л. Список опций включает беспроводной Интернет, парковочный автопилот, адаптивный круиз-контроль, технологии автоматического замедления, слежения за "слепыми" зонами,

распознавания дорожных знаков и соблюдения полосы движения.

Все доступные двигатели оснащены турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. Это бензиновые моторы объемом 1,5 л (136 л. с.) и 2,0 л (192 л. с.), турбодизели объемом 1,5 л (116 л. с.) и 2,0 л (150 и 190 л. с.). Можно выбрать 6-ступенчатую механическую или 8-ступенчатую автоматическую трансмиссию, передний либо полный привод.

BMW 2 Series Gran Tourer поступит в продажу весной по цене примерно от 29 тыс. евро.









Lotus Evora 400: **самый мощный в истории**



В Lotus всегда оставались верными девизу основателя компании Колина Чэпмэна "Динамика благодаря малому весу". Модели британской компании легкие и быстрые. Впрочем, это не значит, что они не получают прибавки в мощности. Подтверждение тому – модернизированный Lotus Evora.

марки







Lotus Evora 400 – самый мощный в истории британской марки. Цифровое обозначение в названии указывает на мощность 3,5-литрового компрессорного V6 – 400 л. с. при 7000 об/мин. Максимальный крутящий момент увеличен до 410 Н·м при 3500 об/мин. Такого результата добились за счет установки нового механического нагнетателя. Теперь купе разгоняется до 100 км/ч за 4,2 с и развивает 300 км/ч.

На выбор предложены 6-ступенчатые механическая или роботизированная трансмиссии. Стандартным является дифференциал повышенного трения.

У Evora перенастроена подвеска, а диаметр тормозных дисков увеличен до 370 мм спереди и 350 мм сзади.

Дизайн купе получился более агрессивным. В переднем бампере заметно увеличены воздухозаборники, а фары дополнили светодиодными ходовыми огнями. Сзади заметно новое трехсекционное антикрыло, позволившее увеличить прижимную силу до 32 кг при 240 км/ч. Базовая комплектация теперь включает 19-дюймовые передние и 20-дюймовые задние легкосплавные диски. Инженеры не забыли и о девизе Колина Чэпмэна, а потому снизили массу Evora на 22 кг (до 1415 кг).

В салоне перемены более радикальны. Купе получило новое компактное рулевое колесо из магниевых сплавов, обшитое перфорированной кожей. Его обод выполнен плоским снизу. Циферблаты приборов теперь помещены в отдельные колодцы. Также заменены клавиши на центральной панели и установлен дисплей мультимедийной системы. Для облегчения посадки и высадки пороги кузова сделаны ниже. К тому же, заменены передние сиденья. Как и ранее, есть двухместная и четырехместная модификации Evora.

Lotus Evora 400 представят на Женевском автосалоне, а его производство начнется летом. Цена купе составит около 85 тыс. евро.









Acura RDX:

освежение





RDX – первый компактный вседорожник в линейке Acura. Появился он в 2006 году, а с 2012 года выпускается его второе поколение. Хотя оно появилось совсем недавно, модель решили обновить.

Внешние изменения не слишком кардинальные. У Acura RDX по-прежнему стремительный профиль с аркообразной линией крыши и рельефными боковинами. Лучше всего новые детали заметны при взгляде на вседорожник в анфас. В частности, заметна новая хромированная решетка радиатора в виде клюва. Фары стали немного уже, а их оптика теперь полностью светодиодная. Передний бампер сделали более выпуклым. Предложены и 18-дюймовые колесные диски свежего дизайна. Сзади можно увидеть освеженные Г-образные фонари, соединенные серебристым молдингом, и новый бампер.

В салоне несколько изменена отделка, стало больше алюминиевых вставок. Между спидометром и тахометром теперь установлен цветной монитор бортового компьютера. А в более дорогих версиях доработана центральная панель. Теперь на ней сразу два экрана. Верхний, 8-дюймовый, предназначен для навигационной системы, а нижний сенсорный дисплей с диагональю 7 дюймов отвечает за мультимедийную систему AcuraLink. Такое решение позволило существенно уменьшить количество переключателей блоков аудиосистемы и круиз-контроля. Список опций дополнили системы автоматического

экстренного торможения, соблюдения полосы движения и слежения за "слепыми" зонами.

Бензиновый 3,5-литровый V6 доработан и теперь развивает 279 л. с. В паре с ним отныне работает 9-ступенчатая автоматическая коробка переключения передач. Благодаря ей, расход топлива снижен до 12,4 л/100 км в городском цикле и 8,4 л/100 км – в загородном. Кроме того, доработана система полного привода и перенастроено рулевое управление.

Модернизированный Acura RDX представили на автосалоне в Чикаго. Продажи вседорожника начнутся с лета по цене от 35 тыс. долларов в США.











Citroen DS5:

В 2009 году в Citroen создали линейку более дорогих моделей DS, а с 2011 года выпускается хетчбэк D-класса DS5. Теперь, четыре года спустя, модель прошла обновление.

модернизация

У Citroen DS5 сохранен стремительный двухобъемный профиль с рельефными бовинами и капотом. У лобового стекла – большой угол наклона. Сразу заметна новая трапецевидная решетка радиатора, обрамленная хромом – такая же, как на вседорожнике Citroen DS6 WR. Заменены и фары: теперь они биксеноновые и со светодиодными лампами дневного света. Передние крылья украшены серебристыми стреловидными накладками. Оконная линия делает изгиб в районе задних стоек крыши, а пятая дверь сверху прикрыта спойлером. Несколько изменен задний бампер, а в него интегрированы продолговатые наконечники выхлопных труб.

В салоне улучшены материалы отделки, а за доплату предложены новые сорта кожи. Обод рулевого колеса плоский снизу, а приборы помещены в отдельные колодцы. Показания могут выводиться и на лобовое стекло. На наклоненной центральной панели установлен новый сенсорный дисплей мультимедийной системы: благодаря ему количество переключателей удалось уменьшить. Список опций пополнила система слежения за "слепыми" зонами.

Линейка двигателей претерпела изменения. Теперь для DS5 предлагают 1,6-литровые бензиновые турбомоторы мощностью 165 и 210 л. с. Кроме того, отныне доступны усовер-

шенствованные 2,0-литровые турбодизели, развивающие 120, 150 и 180 л. с. Даже самый мощный из них расходует в среднем 4,3 л/100 км. Как и ранее, можно выбрать и 200-сильный гибридный вариант с полным приводом. Также хэтчбэк получил новые амортизаторы, призванные улучшить комфорт езды.

Модернизированный Citroen DS5 покажут на автосалоне в Женеве. Стоимость хэтчбэка в Европе составит от 30 500 евро.











Audi RS3: "pa



«Камаро» С-класса



Спортивное подразделение Audi Quattro уже свыше 30 лет создает гоночные автомобили и заряженные версии дорожных моделей. Его первенец Sport Quattro 1982 года получил полный привод и пятицилиндровый турбомотор. Эта формула сохранена до наших дней и ее можно увидеть в новом Audi RS3. Как заведено, автомобиль с обозначением RS стал флагманом линейки Audi A3 нового поколения.

Как и прежде, Audi RS3 предложен исключительно в пятидверном исполнении, хотя в будущем возможно появление еще и седана. Конечно, фирменный строгий дизайн сохранен: заметны и стреловидные фары со светодиодными ходовыми огнями, и профилированные боковины. Но отдельные детали все же позволяют отличить хэтчбек от стандартного A3. Большинство изменений носят функциональный характер. Так, дополнительные вентиляционные отверстия в переднем бампере призваны улучшить охлаждение интеркулера и тормозов. Раздутые крылья указывают на расширенную колею. Передний спойлер в стиле болидов "Формулы-1" и рельефный задний бампер улучшают прохождение воздуха под днищем. Также установлены аэродинамические накладки на боковинах, а спойлер на крыше увеличен в размерах. Заметны и два овальных сопла выхлопной системы. Наконец, широкая черная решетка радиатора украшена надписью Quattro, а зеркала окрашены в серебристый цвет.

Поскольку автомобиль построен на новой модульной платформе MQB, то он на

55 кг легче предшественника – 1520 кг. Уменьшить массу можно и с помощью опционального карбонового капота. Дорожный просвет уменьшен на 25 мм, чтобы понизить центр тяжести. Стандартными являются 19-дюймовые легкосплавные диски с покрышками размером 235/35 R19.

Во внутренней отделке сочетаются кожа, алькантара и полированный алюминий, а за доплату предложены даже вставки из углеволокна. На порогах и педалях появились металлические накладки. Подсветка салона – ярко-красная. Круглые вентиляционные дефлекторы похожи на турбины. Обод трехспицевого рулевого колеса плоский снизу. Установлены и новые приборы: внутри спидометра находится указатель уровня топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру расположен экран бортового компьютера, который дополнили новыми функциями: он предоставляет данные о давлении наддува, температуре масла либо времени прохождения круга по автодрому.

Центральная панель RS3 немного повернута к водителю, что подчеркивает ориентацию салона на него. Сверху из нее

выдвигается 7-дюймовый дисплей мультимедийной системы MMI. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика либо по средствам опциональной сенсорной панели. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь немного, а потому привыкание к ним будет недолгим.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Спортивные передние сиденья комфортабельные и хорошо удерживают спину. Предусмотрена и функция их подогрева. В качестве опции предложены ковшеобразные кресла с улучшенной боковой поддержкой. На трансмиссионном тоннеле установлен подлокотник с боксом внутри.

RS3 остается практичным спортивным автомобилем. На втором ряду достаточно места для двоих взрослых среднего роста. Пространство для ног стало несколько больше, чем у предшественника. Да и объем багажника увеличен до 340 л.

Комплектация хэтчбека включает ксеноновые фары, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, магнитоолу с USB-портом, датчики освещения и дож-



дя, парктроник, связь Bluetooth. Также предусмотрены 7 подушек безопасности и система стабилизации ESP. За доплату предложены навигационная система с жестким диском на 64 Гб, парковочный автопилот, беспроводной Интернет, аудиосистема мощностью 705 Вт. Кроме того, RS3 можно оснастить адаптивным круиз-контролем с системой автоматического экстренного замедления, технологиями определения усталости водителя, слежения за "слепыми" зонами, распознавания дорожных знаков и соблюдения полосы движения.

Под капотом – все тот же 2,5-литровый бензиновый турбомотор, но после доработки турбины, установки новых систем впуска и выхлопа он стал мощнее – 367 л. с. при 5500 об/мин. Это рекордный показатель для С-класса. Двигатель отзывается на малейшее нажатие педали акселератора и легко раскручивается до 7000 об/мин. При этом он очень тяговит на "низах" и эластичен, ведь максимальные 465 Н•м крутящего момента доступны в широком диапазоне 1625-5550 об/мин. При резком старте с пробуксовкой борет-

ся технология Launch control. RS3 достигает 100 км/ч за 4,3 с и даже на четвертой передаче разгоняется с 80 до 120 км/ч за 5,8 с. Максимальная скорость ограничена на отметке 250 км/ч, но за доплату этот порог можно поднять до 280 км/ч. Двигатель не очень громкий, хотя после открытия перепускного клапана в выхлопной системе его звук становится более насыщенным. Вместе с тем, благодаря системе глушения мотора при остановках автомобиль стал экономичнее – 8,3 л/100 км в смешанном цикле.

Передачи в 7-ступенчатой трансмиссии с двумя сцеплениями переключаются молниеносно, пусть и с толчками. Есть и подрулевые лепестки. Конечно, обязательным является и постоянный полный привод Quattro. Его доработали и теперь на заднюю ось может приходиться от 50 до 100% крутящего момента.

Quattro – залог отличного сцепления с дорогой. Даже на льду RS3 остается легко контролируемым. Лишь с отключенной системой стабилизации можно добиться легкого скольжения. В то же время разработчики постарались уменьшить недоста-

точную поворачиваемость с помощью технологии изменения вектора тяги. Полностью искоренить ее не удалось, но хэтчбэк стал более послушным. Теперь траекторию в вираже можно легче корректировать с помощью педали акселератора. Рулевое управление с электроусилителем точное и наполнено тяжестью, но не самое информативное. Подвеску сделали несколько мягче, поэтому автомобиль комфортнее. За доплату предложены адаптивные амортизаторы и карбоново-керамические передние тормозные диски. Впрочем, и стандартные тормоза обеспечивают неплохое замедление. Также установлена технология Audi drive select, позволяющая изменять настройки двигателя, шасси и трансмиссии. В спортивном режиме руль становится острее, мотор – бодрее, а передачи переключаются при более высоких оборотах.

Audi RS3 начнут продавать с лета. В Европе хэтчбэк будет стоить от 50 тыс. евро. Это, конечно, немало за модель С-класса, но другие автомобили с подобными характеристиками еще дороже.













Технические характеристики Audi RS3	
Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1520
Длина/ширина/высота, мм	4343/1800/1411
Колесная база, мм	2630
Колея передняя/задняя, мм	1559/1514
Клиренс (дорожный просвет), мм	115
Объем багажника, л	340/1180
Диаметр разворота, м	10,9
Двигатель	
Рабочий объем, см3	2480
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 5
Количество клапанов/распредвалов, шт.	20/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	367 при 5500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	465 при 1625-5550
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/55
Трансмиссия	
Тип привода	постоянный полный
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	235/35 R19
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,3
Максимальная скорость, км/ч	280
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	11,4
– загородный цикл	6,5
– смешанный цикл	8,3
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	50 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Volvo XC90:

На родине Volvo, в Швеции, погодные условия порой очень суровые. Тем не менее, в истории марки не так уж и много внедорожников. Как правило, подобную технику (вроде Volvo TP 21 Hogster) выпускали для армии. Первой же "гражданской" внедорожной моделью стал XC90 2002 года. Он получился настолько успешным, что выпускался на протяжении 12 лет, и за это время заводские цеха покинуло свыше 600 тыс. автомобилей. Теперь наконец пришло время для второго поколения. Модель называют знаковой для Volvo: с нее начнется "перезагрузка" всей линейки шведской марки.

перезагрузка





Радикальные перемены заметны уже при первом взгляде на Volvo XC90. Внешне новичок мало чем напоминает предшественника, а больше смахивает на предсерийные концепт-кары Volvo Estate XC и Coupe. Разве что остался характерный двухобъемный профиль с малыми углами наклона стоек крыши. Дизайн вседорожника стал элегантнее, а углы скруглены. Капот стал длиннее, а вот свесы кузова, наоборот, укорочены. Широкая решетка радиатора декорирована хромом. Свидетельство знакомости модели заметно и здесь: именно на XC90 дебютирует освеженный логотип Volvo. Еще одной визитной карточкой шведской марки станут узкие светодиодные фары. А Т-образные ходовые огни созданы под вдохновением от скандинавской мифологии, ведь напоминают молот легендарного бога Тора. Днище прикрыто металлическими пластинами, а пороги можно украсить серебристыми накладками. Пятая дверь прикрыта спойлером, а в задних стойках размещены узкие фонари. Среди опций есть аэродинамический и вседорожный обвесы.

Автомобиль построен на полностью новой модульной платформе, которую вскоре будут использовать почти все Volvo. Он заметно крупнее предшественника: длина прибавила 145 мм (до 4950 мм), а

колесная база – 125 мм (до 2984 мм). Кроме того, XC90 шире на 100 мм (2008 мм) и немного ниже (1776 мм). Вместе с тем, он на 125 кг легче (1940 кг в базовой версии). Начальное оснащение включает 18-дюймовые колесные диски, а заказать можно колеса диаметром до 22 дюймов.

В салоне господствует лаконичный скандинавский стиль. Материалы внутренней отделки улучшены: уже в базовой версии сочетаются кожа и полированный алюминий, а подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Селектор трансмиссии инкрустирован натуральным хрусталем. Можно выбрать и вставки из дерева и металлические накладки на педали. На ободке трехспицевого рулевого колеса в районе хвата рук предусмотрены наплывы. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый экран, а за доплату данные могут проецироваться на лобовое стекло.

Центральная панель немного повернута к водителю. Большую ее часть занимает огромный 9,5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Она заведует практически всем: от спутниковой навигации до климат-контроля. Именно поэтому традиционных кнопок здесь осталось немного – всего восемь.

Передние сиденья – мягкие и комфортабельные. Они оснащены электроприво-

дом, а у рулевой колонки очень широкий диапазон регулировок по высоте и вылету. Предусмотрена и функция подогрева, а за доплату можно выбрать спортивные кресла с улучшенной боковой поддержкой. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Поскольку вместо "ручника" теперь маленький рычажок электромеханического стояночного тормоза, то освободилось больше места для подлокотника с отделением внутри. Обзор вперед несколько затруднен из-за длинного капота. Зато парковаться помогает стандартная камера заднего вида.

На втором ряду места для ног и над головой стало больше, хотя и ранее оно было весьма щедрым. Предусмотрена и горизонтальная регулировка сидений, а по центру может выдвигаться встроенное детское кресло. Третий ряд теперь рассчитан на взрослых среднего роста, здесь теперь гораздо просторнее. К тому же, задние кресла установлены несколько выше, чем передние, чтобы пассажиры могли любоваться дорогой через лобовое стекло. Объем багажника в обычном состоянии вырос до 314 л, в пятиместной конфигурации он составляет 692-721 л (в зависимости от положения кресел второго ряда), а со сложенными сиденьями – 1951 л. Пятая дверь уже в базовой версии

получила электропривод с сенсорным открытием.

Начальная версия XC90 Kinetic оснащена довольно богато. Она получила систему доступа без ключа, адаптивные фары, электропакет, двухзонный климат-контроль, аудиосистему с 10 динамиками, связь Bluetooth, датчики освещения и дождя, круиз-контроль с ограничителем скорости. Во флагманском варианте Inscription добавлены четырехзонный климат-контроль и панорамная крыша с возможностью изменения степени тонировки. Среди опций есть камеры кругового обзора, парковочный автопилот, обогрев рулевого колеса и сидений второго ряда.

Отдельного упоминания заслуживает безопасность вседорожника. В Volvo взяли обязательство: к 2020 году люди не должны гибнуть в автомобилях шведской марки. Даже предыдущий XC90 до сих пор отвечает самым современным нормам безопасности, а новичок, естественно, превзошел его. Жесткость кузова возросла, а его силовой каркас усилен. Помимо 6 подушек безопасности, систем стабилизации и контроля давления в шинах, базовая комплектация включает технологии определения усталости водителя, соблюдения полосы движения, распознавания дорожных знаков и автоматического замедления (она способна тормозить, если Volvo поворачивает на перекрестке перед встречной машиной). Новшеством является система Run-off, натягивающая ремни безопасности, если автомобиль

слетает с трассы в кювет. За доплату можно установить технологии слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения.

На первых порах предложат на выбор два 2,0-литровых четырехцилиндровых двигателя. Бензиновый турбомотор развивает приличные 320 л. с. и обладает немалым крутящим моментом в 400 Н·м при 2200 об/мин. У него спокойный характер и хорошие тяговые характеристики в среднем диапазоне оборотов. Обгон на трассе происходит легко и непринужденно. "Четверка" работает тихо и плавно. С ней вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 6,5 с и достигает 230 км/ч. В городском цикле он расходует 9,8 л/100 км, а в загородном – 7,0 л/100 км.

Альтернатива – 225-сильный турбодизель. Он также очень тихий и слышен разве что при резком разгоне. Его главное преимущество – немалая тяга с малых оборотов, ведь пиковые 470 Н·м крутящего момента у него в распоряжении уже при 1750 об/мин. Это позволяет легко буксировать прицеп весом 2,7 тонны. Конечно, динамика похуже, чем у бензиновой версии – 7,8 с до 100 км/ч и максимальные 220 км/ч. Но зато двигатель гораздо экономичнее: 6,2 л/100 км в городе и 5,4 л/100 км – на трассе.

Вскоре палитру модификаций расширят. Первым появится гибридный XC90 T8, в котором 320-сильный турбодвигатель работает в паре с 80-сильным электромотором. Вседорожник сможет проехать

40 км на электротяге и будет расходовать в среднем 2,7 л/100 км. Затем появятся новые 2,0-литровые версии: 254-сильная бензиновая и 190-сильная дизельная.

Все XC90 оснащены 8-ступенчатой автоматической трансмиссией. Переключения происходят практически незаметно, хоть и не очень быстро. Полный привод, дорожный просвет в 238 мм и система помощи на крутом спуске помогают справиться с легким бездорожьем. Вседорожнику под силу и броды глубиной 45 см.

Ходовая автомобиля более ориентирована на комфорт. Подвеска плавно поглощает большинство выбоин и даже с 21-дюймовыми колесами езда остается весьма мягкой. А за доплату доступна пневмоподвеска, буквально сглаживающая неровности. Причем, в этом случае можно еще и клиренс изменять в пределах 187-267 мм. Предусмотрены спортивный и комфортный режимы, хотя разница между ними небольшая. Сцепление с дорогой очень хорошее, а крены в поворотах умеренные. Рулевое управление точное, но при этом чересчур легкое. К тому же, немного больше обратной связи ему не помешало бы. Зато у XC90 очень качественная шумоизоляция: на больших скоростях сторонние звуки не дают о себе знать.

Volvo XC90 – действительно революционная модель для шведской марки. Вседорожник поступает в продажу с весны. В Европе базовая версия будет стоить 53 500 евро, а гибридный T8 оценили в 80 тыс. евро.











Технические характеристики Volvo XC90		
Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/7	
Снаряженная/полная масса, кг	2978/2630	2082/2630
Длина/ширина/высота, мм	4950/2008/1775	
Колесная база, мм	2984	
Колея передняя/задняя, мм	1668/1671	
Клиренс (дорожный просвет), мм	187-267	
Объем багажника, л	314/1951	
Диаметр разворота, м	12,5	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1969	1969
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	320 при 5700	225 при 4250
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	400 при 2200-5400	470 при 1750-2500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/71	Дт/71
Трансмиссия		
Тип привода	подключаемый полный	
Коробка передач	8-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSTC, HDC	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Размер шин	235/60 R18	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,5	7,8
Максимальная скорость, км/ч	230	220
Расход топлива, л/100 км		
– городской цикл	9,8	6,2
– загородный цикл	7,0	5,4
– смешанный цикл	8,0	5,7
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	53 500 – 80 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	



BMW X6 M:

резвый гигант

Подразделение BMW Motorsport с 1972 года занимается доводкой серийных и гоночных моделей немецкой марки. В последнее время линейку этих заряженных версий расширили. Так, с 2010 года выпускают и спортивные модификации внедорожников X5 и X6. Поскольку недавно появился X6 второго поколения, то пришла очередь нового BMW X6 M.

Как и ранее, BMW X6 сочетает в себе черты вседорожника и купе. У него остался знакомый клиновидный профиль с длинным капотом, ниспадающим силуэтом крыши, высокой оконной линией и приподнятой задней частью. Конечно же, сохранена и фирменная разделенная пополам решетка радиатора, по бокам от которой – продолговатые фары. Оптика, кстати, светодиодная и адаптивная. Набор изменений позволяет легко отличить X6 M от стандартной модификации. В массивном бампере появились сразу три широких воздухозаборника, призванные охлаждать двигатель (для этого установили сразу 10 радиаторов). Дополнительные отверстия предусмотрены в крыльях – они отводят тепло от тормозов. У зеркал заднего вида более аэродинамическая форма. Боковины выполнены рельефными, а задние крылья расширены. На порогах появились накладки, а сзади – небольшой спойлер. Сразу заметны и четыре сопла выхлопной системы.

В конструкции вседорожника использованы алюминиевые и магниевые сплавы, но он все равно весьма тяжелый – 2340 кг. Дорожный просвет уменьшен на 10 мм –

до 200 мм. Комплектация включает 20-дюймовые легкосплавные диски, а за доплату предложены колеса диаметром 21 дюйм.

Во внутренней отделке сочетаются кожа (ею декорированы как сиденья, так и передняя панель), алюминий и алькантара. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов, а на педалях и порогах появились металлические накладки. За доплату предложены вставки из карбона. На передней панели господствуют прямые линии. У X6 M новое трехспицевое рулевое колесо с наплывами на ободе в районе хвата рук, а также особый селектор трансмиссии. Заменены и циферблаты приборов. Спидометр и тахометр разделены цветным дисплеем бортового компьютера, а по краям приборной панели находятся датчики остатка топлива и температуры двигателя. Среди опций есть система проецирования данных на лобовое стекло.

Широкая центральная консоль немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен 10,25-дюймовый экран мультимедийной системы iDrive. Предусмотрено голосовое управление, можно воспользоваться и круглым джойстиком.

Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и удобные в пользовании.

Вседорожник получил новые спортивные сиденья с улучшенной боковой поддержкой. Они комфортабельные и дополнены подогревом и электроприводом регулировок. Сидящих спереди разделяет высокий трансмиссионный тоннель с подлокотником, прячущим внутри бокс для поклажи. Приподнятая задняя часть несколько осложняет обзор, поэтому опциональная камера заднего вида не будет лишней.

X6 M – практичный спортивный автомобиль. На втором ряду пространство для ног весьма щедрое, пусть запас места над головой не очень большой. Если у обычного X6 сзади может быть трехместный диван, то здесь – два отдельных сиденья. Да и багажник приличный: 580 л в обычном состоянии и 1525 л – со сложенными задними креслами. Пятая дверь оснащена





электроприводом с сенсорным открытием: для его срабатывания достаточно провести ногой под бампером.

Вседорожник богато оснащен: есть система бесключевого доступа, двухзонный климат-контроль, электропакет, мощная аудиосистема, связь Bluetooth, датчики освещения и дождя, парктроник, спутниковая навигация. Адаптивный круиз-контроль дополнен функцией движения в заторах. Обязательными являются 6 подушек безопасности, система стабилизации, технологии слежения за "слепыми" зонами, соблюдения полосы движения и автоматического замедления. В перечне опций предусмотрены четырехзонный климат-контроль, камеры кругового обзора, вентиляция передних и задних сидений, панорамная крыша, парковочный автопилот, технологии ночного видения и распознавания дорожных знаков.

Двигатель знаком по предшественнику, но прошел модернизацию. Теперь 4,4-литровый V8 с двумя турбинами развивает 575 л. с. при 6000 об/мин. Он очень быстро раскручивается и легко достигает максимальных 7000 об/мин. Но лучше всего "восьмерка" проявляет себя в среднем диапазоне оборотов. Ее тяга просто

огромная: максимальные 750 Н·м крутящего момента доступны при 2200-5000 об/мин. Отзыв на малейшее нажатие педали акселератора – мгновенный, турбопауза отсутствует. А когда в выхлопной системе открывается перепускной клапан, то салон наполняется сочным низкочастотным рыком. X6 M разгоняется до 100 км/ч за 4,2 с без малейшей пробуксовки – это заслуга технологии Launch control. Максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч, но за доплату этот порог можно поднять до 280 км/ч. Интересно, что при этом вседорожник стал экономичнее на 20% – расходует 14,7 л/100 км в городском цикле и 9,0 л/100 км – в загородном. Снижает "аппетит" система глушения мотора при остановках.

Новый 8-ступенчатый "автомат" также способствует экономичности. Но его главное преимущество – быстрые и плавные переключения передач. А в ручном режиме можно воспользоваться подрулевыми лепестками.

Большой и тяжелый вседорожник демонстрирует завидную управляемость. Полный привод обеспечивает отличное сцепление с дорогой. По умолчанию 60% тяги приходится на заднюю ось, что

способствует лучшему поведению в виражах. Активный задний дифференциал и система изменения вектора тяги позволили свести к минимуму недостаточную поворачиваемость. На извилистых дорогах X6 M отлично себя проявляет: его траекторию можно исправить с помощью педали "газа". Хотя с отключенной ESP сорвать "корму" в занос очень просто. Крены кузова, к удивлению, небольшие – это заслуга активных стабилизаторов поперечной устойчивости. Рулевое управление с адаптивным электроусилителем точное и острое, хотя обратной связи ему не хватает. Тормоза обеспечивают молниеносное замедление.

Подвеску X6 M сделали несколько мягче, чем у предшественника, а сзади установлены пневмоэлементы. Поэтому даже если перевести адаптивные амортизаторы в спортивный режим, езда не слишком жесткая. А в положении Comfort дорожные неровности менее ощутимы. Также следует отметить хорошую шумоизоляцию пассажирского отсека.

BMW X6 M – недешевый автомобиль, в Европе он стоит 117 700 евро. Но это один из самых быстрых серийных вседорожников.









Технические характеристики BMW X6M	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная/полная масса, кг	2340/2950
Длина/ширина/высота, мм	4909/1989/1689
Колесная база, мм	2933
Колея передняя/задняя, мм	1666/1667
Клиренс (дорожный просвет), мм	200
Объем багажника, л	580/1525
Диаметр разворота, м	12,8
Двигатель	
Рабочий объем, см3	4395
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	575 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	750 при 2200-5000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/85
Трансмиссия	
Тип привода	постоянный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Количество подушек безопасности, шт	6
Размер шин	285/40 R20 спереди, 325/35 R20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,2
Максимальная скорость, км/ч	280
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	14,7
– загородный цикл	9,0
– смешанный цикл	11,1
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	117 700
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Daihatsu Terios



Daihatsu Terios довольно высокий
и при этом не слишком широкий

**ПОЛНЫЙ
привод –
не главное**

У Nissan Juke весьма оригинальный
дизайн передней части



Nissan Juke



У Skoda Yeti сразу бросаются
в глаза необычные круглые
противотуманные фары

Skoda Yeti

Хотя в наши дни вседорожники пользуются большой популярностью, статистика говорит, что их, как правило, покупают не для рейдов по бездорожью. Многие владельцы очень редко съезжают на них с асфальта на грунт или песок. А свой выбор останавливают на таких моделях в виду увеличенного дорожного просвета или удобной высокой посадки за рулем. Даже вместительность не всегда играет главную роль, ведь популярностью пользуются и компактные вседорожники. Конечно, полный привод – не лишний, но в большинстве случаев можно обойтись и без него. Поэтому мы решили сравнить переднеприводные версии небольших Daihatsu Terios, Nissan Juke и Skoda Yeti.

Daihatsu Terios – долгожитель в этой тройке, нынешнее его поколение известно с 2007 года. Хотя он и маленький, сразу становится понятно, что перед нами – представитель вседорожного семейства. Он довольно высокий (1730 мм) и с короткими свесами кузова. Во внешнем виде преобладают простые прямые линии. Фары по форме напоминают лепестки цветов. На крыше размещены рейлинги для багажника. Задние стойки крыши окрашены в черный цвет, поэтому стекло кажется панорамным. К пятой двери крепится запасное колесо.

Nissan Juke – самый эмоциональный в этой тройке, он выглядит ярко и подтянуто. У вседорожника мускулистые раздутые крылья, линия крыши в стиле купе Nissan GT-R, спрятанные в стойках задних дверей. Очень интересно спроектирована оптика автомобиля: размещенные в бампере круглые фары головного света сочетаются с клиновидными указателями поворотов, которые установлены по бокам от капота. Воздухозаборник выполнен в виде трех круглых желобов. Панорамное заднее стекло отличается большим углом наклона, а L-образные фонари напоминают оптику модели 370Z.

Skoda Yeti отличается строгим стилем с вертикальными задними стойками крыши. Хотя дизайнеры нашли способ выделить вседорожник. Его крупные фары сочетаются с необычными круглыми "противотуманками". Фирменная черная решетка радиатора Skoda состоит из вертикальных "зубьев". Спереди и сзади днище прикрывают защитные пластины. Из всех стоек крыши лишь центральные окрашены в цвет кузова, поэтому сливаются с тонированными окнами. Бамперы, пороги и колесные арки прикрывают черными защитными пластинами.

Yeti – немного больше своих соперников: 4223 мм в длину против 4095 мм у Terios и 4135 – у Juke. Вместе с тем, у маленького Daihatsu самая большая колесная база – 2580 мм, тогда как у Skoda – 2578 мм, а у Nissan – 2530 мм. Terios весит меньше конкурентов – 1180 кг (Juke – 1215 кг, а Yeti – 1370 кг).

В салоне Daihatsu господствует лаконичный стиль. Трехспицевое рулевое колесо имеет небольшой диаметр, а циферблаты на приборной панели установлены в трех желобах и украшены хромированными ободками. Центральное место занимает спидометр, а по бокам от него – тахометр, указатели уровня топлива и температуры



Daihatsu самый компактный в этой тройке – 4095 мм в длину, но у него большая колесная база



Ручки задних дверей Nissan спрятаны в стойках крыши



Skoda крупнее соперников – 4223 мм в длину



К пятой двери Terios крепится запасное колесо



L-образные фонари Juke воплощены в стиле купе 370Z



Заднее стекло Yeti издали кажется панорамным

двигателя. Центральная панель покрыта серебристым пластиком, а венчает ее дисплей бортового компьютера. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и удобные в пользовании, а разделяют их дефлекторы системы вентиляции. Рулевая колонка изменяется только по высоте, но зато у водительского сиденья широкий диапазон регулировок. Кресла комфортабельные, но их спинки чересчур плоские. Высокая посадка и тоненькие стойки кузова способствуют хорошему обзору вперед и по сторонам, а вот при парковке его ограничивает запасное колесо.

Под стать внешнему виду салон Nissan также яркий и эмоциональный, с обилием "раздутых" поверхностей. Компактное трехспицевое рулевое колесо обшито перфорированной кожей. В оформлении присутствуют мотоциклетные мотивы. Так, циферблаты спидометра и тахометра помещены в отдельные глубокие колодцы, а трансмиссионный тоннель напоминает бензобак. Его, кстати, окрашивают в цвет кузова. Центральная панель декорирована лакированным пластиком, а на ней размещены сразу два цветных дисплея. На верхний выведены показания мультимедийной системы, а на нижний – данные аудиосистемы и даже такой экзотический показатель, как боковое ускорение в поворотах. Рулевая колонка Juke также регулируется только по высоте. Сиденья водителя и переднего пассажира мягкие и обладают хорошей боковой поддержкой. Они оснащены функцией подогрева. Следует отметить, что толстые задние стойки и небольшое стекло ограничивают обзор назад.

Skoda внутри – пример рационального подхода. Строгости здесь не меньше, чем в дизайне Terios. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по другим моделям чешской марки, на его ободе размещены удобные наплывы в районе хвата рук. Спидометр и тахометр установлены в глубокие желоба, а их шкалы выполнены в классическом стиле. Между ними – экран бортового компьютера. Клавиши на центральной панели хорошо упорядочены и декорированы хромом. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля четко разделены друг от друга. Селектор трансмиссии размещен высоко и находится как раз под рукой. У рулевой колонки изменяются как высота, так и глубина, а широкий диапазон регулировок водительского сиденья (в том числе и поясничного подпора) позволяет легко настроить его для себя. Сами кресла в меру упругие, но немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Обзорность во всех направлениях хорошая.

Если сравнивать пространство на втором ряду сидений, то самое большое оно в Yeti. Здесь достаточно места как для ног, так и над головой, да и ширина салона самая большая. Кроме того, задние кресла оснащены горизонтальной регулировкой и изменяемым углом наклона спинок. В Terios и Juke ощущается недостаток пространства в районе плеч, поэтому сзади комфортнее двоим. В Nissan рослые пассажиры почувствуют недостаток места над головой.

Преимуществом Skoda является и вместительный багажник: в зависимости от положения задних кресел его объем составляет 410-510 л. У Terios этот показатель равен 380 л, а в Juke всего 251 л. Сиденья второго ряда Yeti можно полностью извлечь, что создаст 1760-литровый отсек – больший, чем у Daihatsu (720 л) и Nissan (550 л). Интересно, что у Terios пятая дверь открывается не вверх, а в сторону.

Для сравнения выбраны комплектации приблизительно одинаковой стоимости – Daihatsu Terios 1,5 Top, Nissan Juke 1,6 SE+ Sport и Skoda Yeti 1,2 Active. Все автомобили оснащены центральным замком, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, CD-плеером, антиблокировочной системой тормозов ABS. У Skoda предусмотрено 2 подушки безопасности, у Daihatsu – 4, а у Nissan – 6. Yeti оснастили кондиционером, тогда как его конкурентов – климат-контролем. Juke укомплектован богаче, чем два других вседорожника: он получил систему стабилизации ESP, круиз-контроль, связь Bluetooth и камеру заднего вида.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми четырехцилиндровыми двигателями. Мотор Terios объемом 1,5 л развивает 105 л. с. при 6000 об/мин. Однако ему не хватает тяги: крутящий момент небольшой (140 Н·м) и доступен только при высоких 4400 об/мин. Поэтому его приходится часто раскручивать, а на высоких оборотах он становится чересчур громким. Поэтому и динамика не самая лучшая – 13 с до 100 км/ч и максимальные 150 км/ч. Отчасти ее ухудшает не самый быстрый 4-ступенчатый "автомат". К тому же, Daihatsu самый "прожорливый" – 9,6 л/100 км в городском цикле и 6,3 л/100 км – в загородном.

Под капотом Juke установлена 1,6-литровая "четверка". Она самая мощная в тройке – 117 л. с. при 6000 об/мин. Пик крутящего момента в 158 Н·м достигается при 4000 об/мин. Вседорожник демонстрирует лучшую динамику, чем его соперники – 11,5 с до 100 км/ч и максимальные 170 км/ч. Если выбрать спортивный режим, то педаль акселератора становится отзывчивее, а вариатор CVT "держит" высокие обороты двигателя при разгоне. А в экономном режиме мотор и трансмиссия ведут себя спокойнее, что позволяет снизить расход топлива до 8,3 л/100 км в городе и 5,2 л/100 км – на загородной трассе. В Украине также можно приобрести Nissan с 1,6-литровым 190-сильным турбомотором.

Рабочий объем двигателя Yeti меньше – 1,2 л, но он оснащен турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. Мощность у него такая же, как и у Daihatsu (105 л. с.), но достигается она при низких 4500 об/мин. А приличный максимальный крутящий момент в 175 Н·м доступен всего с 1500 об/мин, поэтому мотор очень тяговит на "низах". Он обладает резвым характером и очень эластичен, да и работает плавно. В паре с ним – 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями, отли-



Приборы Daihatsu установлены в трех отдельных желобах



Трансмиссионный тоннель Nissan по форме напоминает бензобак мотоцикла



Шкалы приборов Yeti выполнены в классическом стиле



Салон Terios узкий в районе плеч



В Juke рослые пассажиры почувствуют недостаток места над головой



На втором ряду Yeti места больше всего, а кресла регулируются

чающаяся быстротой реакций и переключений. Поэтому динамика неплохая, учитывая большой вес Yeti – 12 с до 100 км/ч и максимальные 173 км/ч. В городском цикле вседорожник расходует 7,8 л/100 км, а в загородном – 5,7 л/100 км. Skoda у нас также доступен с 1,8-литровым 163-сильным бензиновым турбомотором или 2,0-литровым турбодизелем мощностью 140 л. с.

Daihatsu отлично чувствует себя на городских улицах. У компактного вседорожника самый маленький в этой тройке диаметр разворота – 9,8 м против 10,2 м у Yeti и 10,7 м Juke. Поэтому Terios легко маневрирует, а его руль очень легкий. Дорожный просвет автомобиля выше, чем у соперников – 190 мм против 180. Езда весьма комфортабельная и большинство выбоин легко "проглатываются", несмотря на зависимую заднюю подвеску. Однако обратной стороной таких настроек подвески являются заметные крены кузова в поворотах. К тому же, на больших скоростях высокий вседорожник чувствителен к боковому ветру. Также тормоза не настолько эффективны, как у соперников, ведь сзади у Daihatsu – барабаны, тогда как у двух других машин – диски.

Ходовая Nissan настроена на динамичную езду. Поэтому подвеска достаточно жесткая, что особенно ощутимо в данной версии, ведь она укомплектована 17-дюймовыми колесами. Зато у Juke низкий центр тяжести и в поворотах его крены относительно небольшие. Руль с адаптивным электроусилителем точный, но немного больше информативности ему не помешало бы. Он легкий в городских условиях, но в режиме Sport наливается тяжестью. Впрочем, ему не помешало бы больше информативности. Кроме того, на больших скоростях проявляются шумы ветра и шин. Зато сцепление с дорогой хорошее.

Skoda предлагает компромисс между управляемостью и комфортом. Конечно, его подвеска несколько упругая, но жесткой ее не назовешь. Серьезно ощутимы только большие выбоины, а большинство неровностей плавно поглощаются. А в поворотах крены кузова, на удивление, маленькие. Это заслуга многорычажной задней подвески. Сцепление с дорогой – на высоте, даже несмотря на отсутствие полного привода. Рулевое управление точное и самое информативное в этой тройке. Yeti также обладает хорошей шумоизоляцией: на больших скоростях можно разговаривать с задними пассажирами, не повышая голоса.

Daihatsu Terios 1,5 Top самый доступный в этой тройке – 575 000 гривен. Он привлекает внимание компактными размерами и маневренностью. Nissan Juke 1,6 SE+ Sport стоит 657 000 гривен, его преимущества – богатое оснащение и хорошая динамика. Цена Skoda Yeti 1,2 Active – 673 700 гривен, автомобиль отличается просторным салоном и хорошо настроенным шасси.



Объем багажника Daihatsu – 380 л

Багажник Nissan самый маленький – 251 л

В зависимости от положения задних сидений объем багажника Skoda составляет 410 – 510 л

Технические характеристики			
Модель	Daihatsu Terios	Nissan Juke	Skoda Yeti
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1180/1720	1215/1675	1370/1915
Длина/ширина/высота, мм	4095/1695/1730	4135/1765/1565	4223/1793/1691
Колесная база, мм	2580	2530	2578
Колея передняя/задняя, мм	1450/1460	1525/1525	1541/1537
Клиренс (дорожный просвет), мм	190	180	180
Объем багажника мин/макс, л	380/720	251/550	410/1760
Диаметр разворота, м	9,8	10,7	10,2
Двигатель			
Рабочий объем, см³	1495	1598	1197
Тип	бензиновый		бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	105 при 6000	117 при 6000	105 при 4500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	140 при 4400	158 при 4000	175 при 1500-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50	Аи-95/46	Аи-95/60
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	4-ст. автоматическая	вариатор	7-ст. автоматическая, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	зависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости	независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	барабанные	дисковые	дисковые
Количество подушек безопасности, шт.	4	6	2
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD,	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD,
Размер шин	215/65 R16	215/55 R17	215/60 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	13,0	11,5	12,0
Максимальная скорость, км/ч	150	170	173
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	9,6	8,3	7,8
– загородный цикл	6,3	5,2	5,7
– смешанный цикл	7,5	6,3	6,4
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	575 000	657 000	673 700
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Компактные и экономичные

**Opel
Corsa**

Воздухозаборник в бампере Opel Corsa
напоминает улыбку



**Peugeot
208**

"Нос" Peugeot 208 украшен
логотипом марки



**Suzuki
Swift**

Продолговатые фары Suzuki Swift
растянуты на крылья



Хетчбэки В-класса пользуются огромной популярностью прежде всего в Европе, но и в наших краях спрос на них постоянно растет. Традиционно подобные модели больше выбирают жители больших городов с интенсивным движением и ограниченным пространством для парковки. Конечно, их преимуществами являются компактность, маневренность и экономичность, но украинцев также интересует такой немаловажный фактор, как цена. Сегодня героями нашего сравнительного тест-драйва будут именно такие три хетчбэка – Opel Corsa, Peugeot 208 и Suzuki Swift.

Opel Corsa – настоящий долгожитель на фоне соперников, ведь показали его в 2006 году и вскоре начнется выпуск нового его поколения. Впрочем, дизайн его остается современным. Во внешнем виде преобладают грани. Фирменная узкая решетка радиатора декорирована хромом, а с ней сочетаются крупные фары. Широкий воздухозаборник в бампере напоминает улыбку. Лобовое стекло имеет весьма большой угол наклона. Изогнутое заднее стекло сверху прикрыто небольшим спойлером. А задние фонари, размещенные по краям кузова, напоминают по форме лепестки цветов.

Peugeot 208 – появился в Украине относительно недавно. Автомобиль обозначает приход нового стиля французской марки, что особенно видно по его "лицу". Трапециевидная радиаторная решетка обрамлена хромом, а с ней сочетаются раскосые фары. Капот украшен хромированным логотипом марки. Хетчбэк отличается выраженным клиновидным профилем. Боковины 208 слегка профилированы, а задние крылья раздуты. На крыше установлен спойлер. В оригинальных С-образных фонарях размещены светодиодные лампы.

Дизайн Suzuki Swift отличается консервативностью, ведь он радикально не меняется на протяжении двух поколений модели. Узкая решетка радиатора по форме напоминает соты. Большие продолговатые фары растянуты на крылья, а капот выполнен рельефным. В переднем бампере размещен небольшой продолговатый воздухозаборник. Широкие задние стойки крыши практически вертикальные, а панорамное стекло сверху прикрыто спойлером. Расширенные "плечи" задних крыльев Swift подчеркнуты изогнутыми светодиодными фонарями.

Swift несколько меньше своих конкурентов – достигает 3850 мм в длину при колесной базе в 2430 мм. У Corsa эти показатели равны 3999 и 2511 мм, соответственно. Длина 208 составляет 3962 мм, а расстояние между осями у него больше, чем у соперников – 2538 мм. Преимуществом Suzuki является его малый вес – 960 кг против 975 кг у Peugeot и 1145 кг у Opel.

В салоне Corsa преобладает строгий, сдержанный стиль. Передняя панель декорирована крупнозернистым пластиком. На трехспицевом рулевом колесе и круглых вентиляционных дефлекторах присутствуют серебристые вставки "под



Opel самый большой в тройке – 3999 мм в длину



У Peugeot наибольшая колесная база – 2538 мм



Swift компактнее, а потому легче соперников – 960 кг



Задние фонари Corsa похожи на лепестки цветов



В С-образных фонарях 208 размещены светодиодные лампы



Панорамное стекло Swift сверху прикрыто спойлером

алюминий". Такого же цвета и ободки циферблатов приборов. Между крупными спидометром и тахометром установлены экран бортового компьютера и датчик остатка топлива в баке. Шкалы выполнены в классическом стиле, а подсветка – ярко-желтая. Компактная центральная панель увенчана небольшим монохромным экраном часов. Клавиши блока аудиосистемы немного мелковаты, а вот переключатели блока климатической установки крупные и удобные в пользовании. У рулевой колонки изменяются высота и глубина, можно отрегулировать высоту и у водителя кресла. Передние сиденья широкие и удобные, они неплохо удерживают спину. Следует отметить, что толстые передние стойки крыши несколько ограничивают обзор по сторонам.

В Peugeot подошли с оригинальностью к внутреннему оформлению 208. Сразу бросается в глаза, что трехспицевое рулевое колесо получилось очень маленьким. А комбинацию приборов вынесли на самый верх передней панели, поэтому она находится как раз на уровне глаз. По центру установлен экран бортового компьютера, по бокам от него – крупные спидометр и тахометр, а по краям – указатели остатка топлива в баке и температуры охлаждающей жидкости. Нежно-синяя подсветка не режет глаза. Центральная панель немного наклонена, а на ее вершине установлен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Он, кстати, заменяет часть клавиш блока аудиосистемы и, таким образом, уменьшает количество кнопок. Переключатели блока климат-контроля четко отделены, они просты и предельно понятны. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, однако в своем верхнем положении обод рулевого колеса перекрывает нижнюю часть приборной панели. Кресла первого ряда мягкие и комфортабельные, однако, немного больше боковой поддержки им не помешало бы.

Внутри Suzuki сделан акцент на спортивность. Черный пластик в отделке щедро разбавлен вставками, имитирующими полированный алюминий. Трехспицевое рулевое колесо имеет небольшой диаметр (хотя он все же больше, чем у Peugeot) и обшито кожей. Циферблаты приборов получили серебристые ободки. Крупные спидометр и тахометр разделены экраном бортового компьютера, а по краям приборной панели – указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. На V-образной центральной консоли – сразу два монохромных дисплея. Клавиши здесь крупные и удобные в пользовании, привыкание к ним не займет много времени. У рулевой колонки изменяется только высота. Передние сиденья размещены достаточно высоко, что обеспечивает хорошую обзорность вперед и по сторонам. В отличие от соперников, кресла Swift оснащены функцией подогрева. Они довольно упругие, но зато отлично удерживают спину, да и диапазон их регулировок широкий.

На втором ряду пространство для ног в Opel и Peugeot несколько больше, чем в Suzuki. Зато у Swift (а также у Corsa) пространство над головой побольше, чем в 208. Во всех трех автомобилях сзади комфортнее двоим пассажирам, чем троим. Объем багажника у Peugeot и Opel одинаковый – 285 л, а вот у Suzuki он заметно меньше – 211 л. Со сложенными задними сиденьями он возрастает до 1076, 1050 и 528 л, соответственно. Кроме того, у Swift слишком большая погрузочная высота.

Для объективного сравнения выбраны приблизительно равноценные версии моделей – Opel Corsa 1,2 Enjoy, Peugeot 208 1,2 Active и Suzuki Swift 1,2 GL. Все они укомплектованы центральным замком, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, CD-плеером, кондиционером, антиблокировочной системой тормозов. У Corsa также предусмотрен круиз-контроль, а у Swift – система стабилизации. Кроме того, у Suzuki сразу семь подушек безопасности (одна из них – в рулевой колонке), а у его соперников – по две.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми 1,2-литровыми двигателями. "Четверка" Opel развивает 85 л. с. при 5600 об/мин, а максимальный крутящий момент в 115 Н·м доступен с 4000 об/мин. Поэтому она лучше проявляет себя на высоких оборотах. Этот двигатель работает очень тихо и плавно. Механическая 5-ступенчатая трансмиссия отличается неплохой точностью работы. Однако динамика хуже, чем у соперников, что, скорее всего, продиктовано большей массой автомобиля. Corsa разгоняется до 100 км/ч за 13,6 с и развивает 172 км/ч. Да и расход топлива у него самый большой – 7,2 л/100 км в городском цикле и 4,5 л/100 км – в загородном. Также для модели в Украине доступны двигатели объемом 1,0 л (65 л. с.) и 1,4 л (100 л. с.).

Мотор Peugeot – трехцилиндровый, его мощность составляет 82 л. с. при 6000 об/мин. У него весьма бодрый характер, а главное его преимущество – хорошая тяга в среднем диапазоне оборотов. Пиковые 118 Н·м крутящего момента достигаются при довольно низких 2750 об/мин. Это обеспечивает лучшие в тройке динамические характеристики – 12,2 с до 100 км/ч и максимальные 175 км/ч. Однако шум и вибрации у этого двигателя ощутимы довольно часто. Да и 5-ступенчатой "механике" немного не хватает точности, а педаль сцепления слишком длинноходная. Зато 208 самый экономичный – 5,5 л/100 км в городе и 3,9 л/100 км – на трассе. Кроме этого двигателя, у нас для хэтчбэка предлагают бензиновые моторы объемом 1,0 л (68 л. с.) и 1,6 л (120 л. с.), а также 1,6-литровый 92-сильный турбодизель.

Четырехцилиндровый двигатель Suzuki самый мощный – 94 л. с. при 6000 об/мин. Это высокооборотистый мотор, который нужно постоянно раскручивать, хотя делает это он быстро и весьма резво. Максимальный крутящий момент в



В салоне Opel преобладает сдержанный стиль



Комбинация приборов Peugeot вынесена на самый верх передней панели



Рулевое колесо Suzuki обшито кожей



На втором ряду Corsa просторнее всего



В 208 не слишком много места над головой



В Swift пространство для ног сзади меньше, чем у соперников

118 Н·м достигается только при 4800 об/мин. По мере набора оборотов ощутимы легкие вибрации, хотя в то же время "четверка" весьма тихая. Разгон до 100 км/ч занимает 12,3 с, а предельная скорость – 165 км/ч. Отлично проявляет себя 5-ступенчатая механическая трансмиссия: передачи переключаются точно, а ход рычага короткий. Автомобиль расходует 6,1 л/100 км в городском цикле и 4,4 л/100 км – на шоссе.

Corsa демонстрирует уверенную, безопасную управляемость. Сцепление с дорогой у него хорошее, да и курсовая устойчивость на высоте. Руль хетчбэка очень легкий, но точный, хотя немного больше обратной связи в околонулевой зоне ему не помешало бы. Энергоемкая подвеска без труда справляется с большей частью дорожных неровностей, хотя слишком мягкой ее не назовешь. Однако в скоростных поворотах крены кузова довольно-таки ощутимы. При езде по шоссе на больших скоростях в салоне достаточно тихо – это заслуга неплохой шумоизоляции. Преимуществом Opel на наших дорогах является неплохой клиренс – 165 мм против 129 мм у 208 и 140 мм у Swift.

Peugeot более ориентирован на комфорт, хотя и управляемость у него довольно неплохая. У 208 "нос" получился очень легкий, а потому автомобиль уверенно чувствует себя в виражах и недостаточная поворачиваемость почти не проявляется. Подвеска плавно поглощает большинство выбоин на дороге, но происходит это довольно громко. Вместе с тем в поворотах хетчбэк ощутимо кренится. Его руль хоть и слишком легкий, но радует точностью, пусть он и не самый информативный. А вот на скорости свыше 100 км/ч становится отчетливо слышим шум ветра.

Swift получился, пожалуй, самым увлекательным в управлении. Его руль острый и наполнен тяжестью, а электроусилитель неплохо настроен, поэтому информативность на высоте. Хетчбэк демонстрирует отличное сцепление с дорогой и уверенно держит траекторию в поворотах. Да и маневренность отличная: диаметр разворота Swift – 9,4 м, тогда как у Corsa – 10,2 м, а у 208 – 10,4 м. А вот на трассе автомобиль несколько подвержен боковому ветру, от которого страдает курсовая устойчивость. Кузов Suzuki меньше всего демонстрирует нежелательные движения в поворотах. Конечно, этого добились благодаря упругой подвеске, но она и не слишком жесткая. На больших скоростях нередко дает о себе знать шум ветра.

Peugeot 208 1,2 Active – самый доступный в этой тройке, он стоит 476 800 гривен. Среди других его преимуществ – хорошая динамика и малый расход топлива. Цена Opel Corsa 1,2 Enjoy – 522 600 гривен, он привлекает наибольшим внутренним пространством. Suzuki Swift 1,2 GL обойдется в 487 500 гривен, его сильные стороны – хорошая управляемость и богатое оснащение.



Объем багажника Opel – 285 л

У Peugeot также в распоряжении 285 л

Багажник Suzuki несколько меньше – 211 л

Технические характеристики

Технические характеристики			
Модель	Opel Corsa	Peugeot 208	Suzuki Swift
Тип кузова	хетчбэк		
Количество дверей/мест, шт	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1145/1565	975/1527	960/1480
Длина/ширина/высота, мм	3999/1737/1488	3962/1739/1460	3850/1695/1510
Колесная база, мм	2511	2538	2430
Колея передняя/задняя, мм	1485/1478	1475/1471	1490/1495
Клиренс (дорожный просвет), мм	165	129	140
Объем багажника мин/макс, л	285/1050	285/1076	211/528
Диаметр разворота, м	10,2	10,4	9,4
Двигатель			
Рабочий объем, см³	1229	1199	1242
Тип	бензиновый		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4	в ряд, 3	в ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	12/2	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	85 при 5600	82 при 6000	94 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	115 при 4000	118 при 2750	118 при 4800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/44	Аи-95/50	Аи-95/42
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	барабанные		
Количество подушек безопасности, шт.	2	2	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD,	ABS, EBD	ABS, EBD, ESP
Размер шин	185/65 R15	175/65 R15	175/65 R15
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	13,6	12,2	12,3
Максимальная скорость, км/ч	172	175	165
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	7,2	5,5	6,1
– загородный цикл	4,5	3,9	4,4
– смешанный цикл	5,5	4,5	5,0
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	522 600	476 800	487 500
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		



Ford Thunderbird:

60-летие буревестника

В истории Ford было немало знаменитых моделей. Это и первый в мире массовый автомобиль Ford T, и доступный Ford V8 с мощной "восьмеркой" под капотом, и культовый Mustang. В этой плеяде достойное место занимает и знаменитый Ford Thunderbird, празднующий в этом году свой 60-летний юбилей.

История Ford Thunderbird берет свое начало на рубеже 40-50-х годов XX века. Совет директоров Ford решил расширить модельный ряд. Причем, наряду с доступными автомобилями постановили создать и более дорогие. Первым из них стал Ford Thunderbird. К его появлению подтолкнули мелкосерийные европейские производители спортивных машин. Поскольку в США уровень жизни был выше, чем в послевоенной Европе, то скоростные Aston Martin, Ferrari, Jaguar, Porsche начали поставлять за океан. Американцам нечего было им противопоставить, и они взялись наверстывать упущенное.

Первыми с задачей справились в General Motors: в 1953 году представили Chevrolet Corvette. Его появление подстегнуло инженеров Ford, и те ускорили работы над его конкурентом. Сначала подготовили прототип Ford Vega, но он оказался слишком спартанским и дорогостоящим в производстве. Генри Форд II поставил задачу разработать новый автомобиль – небольшой двухместный кабриолет с двигателем V8. Однако если Corvette был чистокровным "спортсменом", то его соперник должен был стать более ориентированным на комфорт.

Автомобиль разработали в рекордные сроки – менее чем за год. Уже в августе 1954 года был готов первый прототип, а затем модель сотворила настоящий фурор на Чикагском автосалоне. С 1955 года началось ее производство. Элегантный 4,5-метровый кабриолет назвали Thunderbird,



Ford Thunderbird 1961 года



Ford Thunderbird 1966 года



Ford Thunderbird 1974 года получил громадный 7,5-литровый двигатель.



Ford Thunderbird 1977 года

Ford Thunderbird 1957 года получил 340-сильный компрессорный V8





Ford Thunderbird 1983 года



Ford Thunderbird 1989 года



Ford Thunderbird 2002 отличался классическим дизайном

что в переводе с английского означает "буревестник" (так индейцы именовали огромную мифическую птицу). Изображение птицы поместили и на "нос" машины. Она привлекала внимание плавными обводами кузова и обилием хромированных деталей. Круглые фонари напоминали сопла ракет. Базовое оснащение включало радиоприемник и съемный жесткий верх, а среди опций были мягкая тканевая крыша с электроприводом, кондиционер и автоматическая трансмиссия. Новинку оснастили 4,8-литровым V8 мощностью 200 л. с. С ним Thunderbird разогнался до 100 км/ч за 11 с и развивал 185 км/ч.

Модель сразу добилась успеха: уже за первый год вместо ожидаемых 10 тыс. машин удалось продать свыше 16 тыс. Один из первых кабриолетов приобрела себе кинодива Мэрилин Монро. Интересно, что главный соперник Corvette нашел лишь 700 покупателей. Следующий год был не менее успешным – 15,6 тыс. Thunderbird. Затем автомобиль немного обновили: удлиннили заднюю часть и установили новый 5,1-литровый V8. В базовом исполнении мотор развивал 225 л. с., но при желании его можно было дополнить механическим компрессором, что поднимало мощность до 300 или даже 340 л. с. Флагманский Thunderbird легко достигал 100 км/ч за 6 с, а его максимальная скорость составляла 240 км/ч. Результат не заставил себя долго ждать – 21 300 выпущенных кабриолетов.

Но в Ford не почивали на лаврах и уже в 1958 году представили полностью новый Thunderbird. Наряду с кабриолетом впервые предложили и купе. Они стали более ориентированными на комфорт и заметно выросли – достигли 5,2 м в длину. Масса при этом прибавила около 400 кг. Тем не менее, динамика осталась хорошей благодаря новому V8 – 5,8-литровому 300-сильному и 7,0-лит-



Ford Thunderbird Convertible 1959 года



Ford Thunderbird Convertible, 1964 год



Ford Thunderbird второго поколения, 1958 год

ровому 350-сильному. Салон декорировали кожей. Автомобиль стал еще популярнее: в 1960 году, например, произвели почти 93 тыс. Thunderbird, что является отличным результатом для спортивной модели.

Показанный в 1961 году Thunderbird третьего поколения выглядел стремительнее и, благодаря заостренному "носу", в профиль напоминал пулю. Начальную комплектацию пополнил усилитель руля, а в перечне дополнительного оборудования появились электроприводы стеклоподъемников и сидений. Новый 6,4-литровый V8 развивал 300 либо 345 л. с. Thunderbird удостоился чести быть автомобилем безопасности в гонке "500 миль Индианаполиса" и открывать парад, посвященный новому президенту Джону Кеннеди. Один кабриолет приобрел себе Элвис Пресли.

Модель 1964 года ознаменовала приход нового граненого стиля. Однако, несмотря на внешнее отличие, платформа осталась прежней, как и двигатели. Из новшеств следует отметить лишь передние дисковые тормоза. Радикальные перемены пришли в 1967 году. Новый Thunderbird был доступен не только как купе и кабриолет, но и в четырехдверном исполнении. Это обозначило остаточный переход в премиум-сегмент, хотя модель по-прежнему была дешевле, чем Lincoln. Интересно, что у седана двери выполнили распашными. Еще одна деталь – выдвигаемые фары. Предложили и 7,0-литровый 360-сильный V8, который значительно улучшил динамику. Один из кабриолетов отобрали для съемок в фильме о приключениях агента 007 Джеймса Бонда "Голдфингер".



Ford Thunderbird, 1980 год



Ford Thunderbird 1970 года



В 1961 году Ford Thunderbird стал автомобилем безопасности в гонке 500 миль Индианаполиса



В 1992 году Ford Thunderbird выиграл чемпионат NASCAR



Круглые фонари напоминали сопла ракет



Первый Ford Thunderbird 1955 года



Концепт-кар Vega 1953 года

С каждым новым поколением Thunderbird продолжал увеличиваться в размерах. Вершиной стала внушительная модель 1972 года длиной 5,7 м. Под капотом установили огромный 7,5-литровый двигатель. Впрочем, из-за новых экологических стандартов его мощность составила всего 220 л. с. Зато в списке опций появились сигнализация, климат-контроль, антиблокировочная система тормозов ABS (одна из первых в мире) и даже датчик освещения.

Резкое повышение цен на нефть в середине 70-х годов заставило американцев пересмотреть отношение к большим и "прожорливым" автомобилям. Со временем Thunderbird стал компактнее и легче. Это положительно сказалось на популярности модели: в 1978 году она установила рекорд продаж – 352 тыс. машин. Три года спустя новое поколение впервые получило шестицилиндровый двигатель, а флагманский 4,9-литровый V8 развивал 210 л. с. В целях экономии топлива Thunderbird 1983 года сделали более обтекаемым и

Первый и последний Ford Thunderbird очень схожи





Прототип Ford Thunderbird,
1954 год

оснастили 2,3-литровой 190-сильной "четверкой" с турбонаддувом. У нее не только "аппетит" был меньше: с ней купе развивало приличную скорость в 230 км/ч.

В 1989 году увидел мир Ford Thunderbird десятого поколения. Купе стало изящнее и легче, а улучшить управляемость были призваны независимая подвеска всех колес и дифференциал повышенного трения. На выбор предложили 3,8-литровый компрессорный V6 мощностью 230 л. с. или 4,6-литровый 205-сильный V8. В таком виде автомобиль выпускали до 1997 года. Он оказался не только долгожителем, но и успешно проявил себя в гонках: в 1992 году помог Алану Кулвики выиграть кузовной чемпионат NASCAR.

Затем в истории модели наступила пятилетняя пауза, ведь новый Thunderbird представили только в 2002 году. Стилисты решили вернуться к истокам, а потому дизайн получился классическим. С виду автомобиль очень напоминал оригинальную модель 1955 года. Вернулись и круглые фонари, и хромированная решетка радиатора, даже съемный жесткий верх предложили. Новый 4,0-литровый V8 позаимствовали у Jaguar: сначала он развивал 252 л. с., а после модернизации – 280 л. с. Этого хватало, чтобы развивать 240 км/ч. Появился и новый 5-ступенчатый "автомат". Однако кабриолет получился недешевым и постепенно терял популярность. Даже появление Thunderbird в новой киноленте об агенте 007 Джеймсе Бонде не помогло. Поэтому руководство Ford в 2005 году приняло решение прекратить производство модели и не создавать ее новое поколение.

Ford Thunderbird за полвека на конвейере не раз менял и дизайн, и характеристики. Но всегда оставался имиджевой спортивно-туристической моделью.



Седан Ford Thunderbird 1967 года



Этот Ford Thunderbird принял участие в съемках фильма о Джеймсе Бонде

**www.afp.
com.ua**

Прием объявлений
(**бесплатно**) на сайте

АВТО
сфото
ПРОДАЖА

Каталог для тех, кто покупает
или продает автомобиль

Всеукраинская газета

**АВТО
ПРОДАЖА**

СРЕДА

ВСЕУКРАИНСКАЯ
ГАЗЕТА

выпускает 4 группы

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**