

Тест-Драйв

Май 2015



Автосалон в Нью-Йорке-2015 • Ford Galaxy • Volkswagen T6
Lincoln Continental • Mercedes-Benz GLE • Cadillac CT6
Chevrolet Malibu • Kia Novo • Honda S660 • Seat Alhambra
Peugeot 308 R Hybrid • Qoros 2 SUV PHEV • Audi Prologue Allroad
Citroen Aircross • Mercedes-Benz Concept GLC Coupe
Audi Q7 • Mazda CX-3 • Opel Corsa OPC • Porsche Cayman GT4
Citroen C4, Renault Megane, Toyota Auris • Audi A4 Avant,
Mercedes-Benz C-Class Estate, Volvo V60 • Chevrolet Aveo,
Ford Fiesta, Volkswagen Polo • Ford Mondeo, Honda Accord,
Mazda 6 • Pininfarina

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

Май 2015

www.testdrive.com.ua



Над номером работали:

Брязгунов Тарас

Каратаев Вячеслав

Косоголов Александр

Олейник Виктория

Пироженко Юлия

Фитисова Юлия

Главный редактор

Краев Василий

Свидетельство о регистрации КВ 7445 от 17.06.03.

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

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

Адрес редакции: 04136, г. Киев, а/я 88.

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

Отдел распространения: (067) 547-85-20

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



4

Автосалон

Автосалон в Нью-Йорке-2015: не хуже, чем в Детройте



22

Премьера

Ford Galaxy: дубль третий



28

Премьера

Volkswagen T6: переиздание



34

Концепт-кар

Lincoln Continental: возрождение



40

Премьера

Cadillac CT6: новый флагман марки



44

Премьера

Chevrolet Malibu: девятое поколение



50

Премьера

Mercedes-Benz GLE: обновление со сменой названия



56

Концепт-кар

Kia Novo: предвестник нового Cerato



62

Премьера

Honda S660: темпераментный "малыш"



68

Премьера

Seat Alhambra: модернизация



74

Концепт-кар

Peugeot 308 R Hybrid: мощный и экономичный



80

Концепт-кар

Qoros 2 SUV PHEV: в преддверии нового вседорожника



- 84** **Концепт-кар**
Audi Prologue Allroad:
предваряет новый А8



- 90** **Концепт-кар**
Citroen Aircross:
предвестник нового вседорожника



- 96** **Концепт-кар**
Mercedes-Benz Concept GLC Coupe:
почти серийный



- 100** **Дебютант**
Audi Q7:
знакомый внешне, новый – внутри



- 110** **Дебютант**
Mazda CX-3: младший брат CX-5



- 120** **Дебютант**
Opel Corsa OPC: "горячий" хетчбэк



- 128** **Дебютант**
Porsche Cayman GT4:
создан для гоночного трека



- 136** **Сравнительный тест-драйв**
Citroen C4, Renault Megane, Toyota Auris:
сравнение хетчбэков С-класса



- 142** **Сравнительный тест-драйв**
Audi A4 Avant, Mercedes-Benz C-Class Estate, Volvo V60:
практично и со вкусом



- 148** **Сравнительный тест-драйв**
Chevrolet Aveo, Ford Fiesta, Volkswagen Polo:
завсегда и В-класса



- 154** **Сравнительный тест-драйв**
Ford Mondeo, Honda Accord, Mazda 6:
практичные и с характером



- 160** **Страницы истории**
Pininfarina: мастера автостилия

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

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

2015 NEW YORK INTERNATIONAL AUTO SHOW



Автосалон в Нью-Йорке-2015: не хуже, чем в Детройте

Самым масштабным и важным автосалоном на североамериканском континенте по праву считается Детройтское автошоу NAIAS. Впрочем, в последнее время другие подобные выставки в США становятся не менее интересным и уже могут соперничать с NAIAS. Так, нынешний автосалон в Нью-Йорке оказался очень богатым на новинки.

Нью-Йоркский автосалон – старейший в США и всей Америке, его проводят с 1900 года, соответственно нынешняя выставка – 115-я по счету. Конечно, за более чем сто лет автошоу прошло путь от небольшой экспозиции четырехколесных экипажей до масштабного события в огромных павильонах Центра Джейкоба Джейвитца общей площадью свыше 62 тыс. кв. м.

Нынешний автосалон стал многоликим и разнообразным, а общее количество мировых и североамериканских премьер превысило 30. Среди них – и роскошные модели премиум-сегмента, и недорогие бюджетные автомобили. Традиционно всех их представили в первые два дня выставки, отведенные для прессы и специалистов отрасли.

Конечно, одними новинками дело не обошлось. К услугам посетителей – специальный трек с препятствиями для тест-драйва вседорожников и экспозиция старинных автомобилей из музея города Такома. Специальный день отведен для студентов. А поскольку Нью-Йоркский автосалон позиционируется как семейное мероприятие, то для родителей с детьми организовали сразу несколько интересных программ.

Cadillac

В Нью-Йорке дебютировал СТ6 – новый флагман Cadillac. Заднеприводный седан длиной свыше 5,1 м построен на новой платформе и весит всего 1675 кг благодаря использованию алюминиевых сплавов. Он сохраняет фирменный граненый дизайн с широкой хромированной решеткой радиатора. Изогнутые фары полностью светодиодные, а узкие фонари напоминают "кили" Cadillac 50-х годов. В салоне показания приборов выведены на дисплей, а на центральной панели установлен 10,2 дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Как передние, так и задние сиденья оснащены электроприводом, подогревом, вентиляцией и функцией массажа. Среди опций есть четырехзонный климат-контроль, беспроводной Интернет, камеры кругового обзора, парковочный автопилот, системы ночного видения и автоматического торможения. На первых порах для Cadillac СТ6 предложат 2,0-литровую 265-сильную бензиновую "четверку" с турбонаддувом, V6 объемом 3,0 л (400 л. с.) и 3,6 л (335 л. с.), а позже появится новый V8. Седан оснащен 8-ступенчатой автоматической трансмиссией, адаптивными амортизаторами и подруливаемыми задними колесами, а за доплату доступен полный привод. Cadillac СТ6 поступит в продажу в декабре по цене от 70 тыс. долларов.



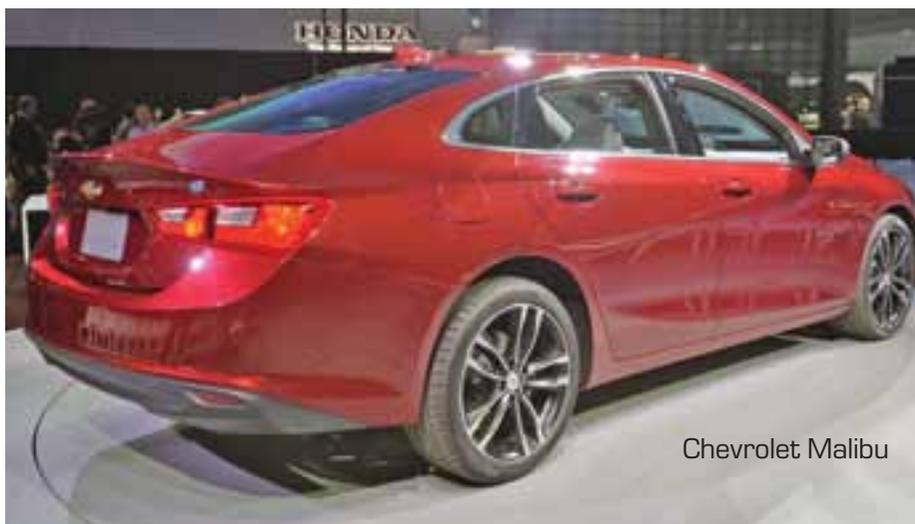
Cadillac CT6



Chevrolet

В Chevrolet не привезли в Нью-Йорк долгожданное купе Camaro, но зато представили девятое поколение седана Malibu. Автомобиль использует новую платформу. Его длина выросла до 4917 мм, а колесная база – до 2829 мм, но масса при этом снижена на 135 кг. Дизайн выполнен в стиле Chevrolet Impala – с ниспадающим силуэтом крыши и высокой оконной линией. Решетка радиатора разделена горизонтальной балкой, а узкие фары могут быть светодиодными. В салоне отказались от приборов в отдельных колодцах, а на центральной панели установлен 8-дюймовый сенсорный дисплей. На втором ряду увеличено пространство для ног. Перечень опций пополнили беспроводной Интернет, вентиляция передних сидений, парковочный автопилот, адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления, технологии соблюдения полосы движения и слежения за "слепыми" зонами. Предложена и система Teen Driver: она глушит музыку в магнитоле и отключает смартфон от мультимедийной системы, если водитель не пристегнут. Сначала предложат бензиновые турбомоторы объемом 1,5 л (160 л. с.) и 2,0 л (250 л. с.), а затем появится 182-сильная гибридная версия. Самый мощный вариант оснащен 8-ступенчатый "автоматом". Chevrolet Malibu поступит в продажу осенью по цене от 23 тыс. долларов.

Рядом на стенде расположился новый Chevrolet Spark. Хэтчбек построен на платформе Opel Karl и схожесть двух автомобилей заметна при взгляде на них в профиль. Впрочем, дизайн Spark – более мускулистый – с рельефными боковинами и раздутыми колесными арками. В бампере заметен широкий воздухозаборник, а фары растянуты на крылья. Как и ранее, ручки задних дверей спрятаны в стойках крыши. В салоне установлена новая цифровая комбинация приборов, доступен и 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Базовая комплектация включает камеру заднего вида, а среди опций появились беспроводной Интернет, системы автоматического замедления, слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения. На первых порах Chevrolet Spark будет доступен только с 1,4-литровым 98-сильным бензиновым мотором, хотя позже может появиться и 1,0-литровый 75-сильный двигатель. На смену автоматической трансмиссии пришел бесступенчатый вариатор. Хэтчбек поступит в продажу осенью по цене от 12 500 долларов.



Chevrolet Malibu



Chevrolet Malibu



GMC

GMC Terrain прошел обновление вслед за своим собратом Chevrolet Equinox. У него изменена решетка радиатора, новые фары, бамперы и фонари, а также заменен капот. В салоне можно заметить доработанную центральную панель с новыми переключателями и другой селектор трансмиссии. Сиденья обшиты более качественной тканью. Список опций пополнили беспроводной Интернет, технологии автоматического замедления, соблюдения полосы движения и слежения за "слепыми" зонами. Как и ранее, на выбор предложены 2,4-литровая бензиновая "четверка" мощностью 182 л. с. или 3,6-литровый 300-сильный V6. Базовый GMC Terrain стоит 24 тыс. долларов.



GMC Terrain





Honda

Концепт-кар Honda Civic предваряет появление нового поколения купе. У него выражен клиновидный профиль с приподнятой задней частью. В дизайне преобладают рубленые линии. По бокам широкой решетки радиатора размещены узкие светодиодные фары, а в бампере расположен широкий воздухозаборник. Также заметны выпуклые передние крылья. Фонари растянуты на всю ширину кузова, а на крышке багажника установлено антикрыло. Оснащение включает системы автоматического замедления, мониторинга "слепых" зон и соблюдения полосы движения. Под капотом купе – 1,5-литровый бензиновый турбомотор, работающий в тандеме с вариатором. Серийное купе Honda Civic появится осенью.



Honda Civic Concept



Infiniti

Infiniti EX при обновлении переименовали в QX50. Его можно отличить по большой прямоугольной решетке радиатора, увеличенному воздухозаборнику в переднем бампере, новым фарами и фонарям. Кроме того, на 80 мм удлиненная колесная база, что обеспечило больше пространства для ног на втором ряду сидений. В салоне заметны цветной экран бортового компьютера и новый 8-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Базовая версия теперь получила подогрев кресел и люк в крыше. Как и ранее, на выбор предложены бензиновые V6 объемом 2,5 л (222 л. с.) и 3,7 л (325 л. с.), а также 3,0-литровый 240-сильный турбодизель. Цена Infiniti QX50 в США – от 35 тыс. долларов.



Infiniti QX50





Jaguar

В Jaguar выбрали Нью-Йорк для премьеры нового XF. Второе поколение седана построено на платформе младшего брата XE. Автомобиль стал несколько компактнее, но зато его колесная база выросла до 2960 мм. Масса снижена сразу на 190 кг за счет широкого использования алюминиевых сплавов. Jaguar XF сохраняет характерный стремительный дизайн с длинным капотом. Остались и широкая решетка радиатора, и раскосые фары, которые теперь светодиодные. В салоне показания приборов выведены на дисплей, а на центральной панели – 10,2-дюймовый сенсорный экран. Можно заметить и фирменный круглый селектор трансмиссии. На выбор предложены бензиновые двигатели объемом 2,0 л (200 и 240 л. с.) и 3,0 л (380 л. с.), турбодизели объемом 2,0 л (163 и 180 л. с.) и 3,0 л (300 л. с.). Седан доступен с 6-ступенчатой механической или 8-ступенчатой автоматической трансмиссией, задним либо полным приводом. Среди опций есть адаптивные амортизаторы. Продажи Jaguar XF начнутся осенью по цене от 47 тыс. евро.



Jaguar XF



Kia

В Нью-Йорке дебютировало новое поколение Kia Optima. Седан стал шире (1860 мм), а его колесная база выросла до 2804 мм. Автомобиль сохранил стиль предшественника: остались и пропорции с длинным капотом и укороченным багажником, и аркообразная форма крыши. Узкая решетка радиатора хромирована, а с ней сочетаются раскосые фары. Сзади бросаются в глаза продолговатые фонари. В салоне улучшены материалы отделки. Обод рулевого колеса выполнен плоским снизу, а центральная панель повернута к водителю. Количество клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля уменьшено. В перечне опций появились камеры кругового обзора и адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления. У Optima новый базовый двигатель – 1,6-литровая 180-сильная бензиновая "четверка" с турбонаддувом, работающая в паре с 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями. Также доступны моторы объемом 2,0 л (250 л. с.) и 2,4 л (185 л. с.), им положен 6-ступенчатый "автомат". Позже для Европы предложат 1,7-литровый 136-сильный турбодизель. Kia Optima начнут продавать с лета по цене от 22 тыс. долларов.



Kia Optima



Lexus

На стенде Lexus состоялась премьера нового RX. Четвертое поколение вседорожника стало агрессивнее на вид. В дизайне теперь преобладают рубленые линии, появилась и огромная веретенообразная решетка радиатора. Линия крыши стала более покатой, а пятая дверь сверху прикрыта спойлером. Оптика Lexus RX – полностью светодиодная. Кроме того, автомобиль вырос до 4890 мм в длину при колесной базе в 2789 мм. Показали и вариант F Sport с аэродинамическим обвесом и 20-дюймовыми легкосплавными дисками. Внутри приборы с оптической подсветкой разделены цветным экраном бортового компьютера, появилась и система проецирования данных на лобовое стекло. На центральной панели установлен 12,3-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. На втором ряду стало просторнее, а за доплату задним пассажирам предложены два 11,6-дюймовых монитора. Бензиновый 3,5-литровый V6 дополнили непосредственным впрыском топлива, что увеличило мощность до 300 л. с. Столько же развивает и гибридная силовая установка в Lexus RX 450h. Вседорожник получил новый 8-ступенчатый "автомат", а за доплату доступны адаптивные амортизаторы. Продажи Lexus RX начнутся осенью по цене от 45 тыс. долларов в США.



Lexus RX





Lincoln

Концептуальный Lincoln Continental предваряет возрождение одноименной серийной модели. Полноразмерный представительский седан привлекает элегантным классическим дизайном с обилием хрома: им декорированы решетка радиатора, пороги и оконные рамки. В то же время оптика современная – светодиодная с активной матрицей. Салон декорирован кожей и алькантарой, а центральная панель полностью покрыта полированным алюминием. Показания приборов выведены на дисплей. Внутри установлены четыре отдельных кресла, а для задних пассажиров предусмотрены монитор и охлаждаемое отделение в подлокотнике с бутылкой шампанского. У панорамной крыши изменяется степень тонировки. Lincoln Continental оснащен 3,0-литровым бензиновым V6 с двумя турбинами. Серийная модель, скорее всего, будет полноприводной.



Lincoln Continental



McLaren

McLaren 570S – новая и самая доступная модель британской марки стоимостью 185 тыс. долларов. Купе сохраняет фирменный стиль со сдвинутым вперед салоном, изогнутыми светодиодными фарами и большими воздухозаборниками в боковинах. Двери традиционно поднимаются вверх. Автомобиль длиной 4,5 м весит всего 1313 кг благодаря карбоновому монококу. Салон декорирован кожей и углеволокном, а показания приборов выведены на дисплей. Еще один экран установлен на центральной панели. Бензиновый 3,8-литровый V8 с двойным турбонаддувом развивает 570 л. с. и обладает 600 Н•м крутящего момента. С 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями McLaren 570S разгоняется до 100 км/ч за 3,2 с и развивает 328 км/ч. При этом средний расход топлива небольшой – 9,2 л/100 км. Оснащение включает адаптивные амортизаторы и карбоново-керамические тормоза.



McLaren 570S



McLaren 570S



McLaren 570S

Mercedes-Benz

Mercedes-Benz ML-Class при обновлении сменил название на GLE. Решетка радиатора вседорожника увеличена в размерах, у него также новые бамперы и оптика. В салоне заменено рулевое колесо, а к центральной панели прикреплен усовершенствованный 8-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Базовое оснащение теперь включает систему автоматического торможения, а в списке опций появились камеры кругового обзора. Двигатели остались прежними, но бензиновый 4,7-литровый V8 теперь развивает 435 л. с., а 5,5-литровый мотор (его устанавливают на GLE63 AMG) предложен в вариантах мощностью 557 и 585 л. с. Кроме того, появилась 442-сильная гибридная модификация. Дизельные версии получили новую 9-ступенчатую автоматическую трансмиссию. Начальная версия Mercedes-Benz GLE стоит 57 тыс. евро.



Mercedes-Benz GLE





Mitsubishi Outlander

Mitsubishi

Mitsubishi Outlander предстал в Нью-Йорке в обновленном виде. Дизайн вседорожника стал выразительнее, особенно в передней части. Хромированная решетка радиатора сочетается с широким воздухозаборником в бампере. Новые трапециевидные фары, которые могут быть полностью светодиодным. Также несколько изменена пятая дверь и установлены крупные фонари. В салоне улучшены материалы отделки и шумоизоляции, а также заменено рулевое колесо. Версии с двигателями объемом 2,0 л (145 л. с.) и 2,4 л (166 л. с.) получили новый вариатор, а 3,0-литровый 224-сильный вариант комплектуют 6-ступенчатым "автоматом". Останется в линейке и гибридная версия. Обновленный Mitsubishi Outlander поступит в продажу в США с лета по цене от 24 500 долларов.





Nissan Maxima



Nissan Maxima



Nissan Maxima

Nissan

Новое поколение Nissan Maxima преобразилось внешне. Дизайн седана стал динамичнее – с изогнутой оконной линией и аркообразной формой крыши, как у купе. Решетка радиатора дополнена V-образным хромированным молдингом, а стреловидные фары дополнены светодиодными ходовыми огнями. У Maxima выраженные мускулистые крылья, причем задние подчеркнуты крупными фонарями. Длина автомобиля выросла до 4897 мм, высота уменьшена до 1435 мм, а масса снижена на 37 кг. В салоне обод рулевого колеса плоский снизу, а центральная панель повернута к водителю. Циферблаты спидометра и тахометра разделены цветным дисплеем бортового компьютера. В базовой версии предусмотрена мультимедийная система с 8-дюймовым сенсорным экраном. Список дополнительного оборудования дополнили адаптивный круиз-контроль, системы автоматического торможения, определения усталости водителя и мониторинга "слепых" зон. Nissan Maxima оснащен 3,5-литровым бензиновым V6 мощностью 300 л. с. и бесступенчатым вариатором. Цены начинаются с отметки в 32 500 долларов.

Porsche

Porsche Boxster Spyder – самая мощная версия кабриолета. Ее 3,8-литровая оппозитная "шестерка" развивает 375 л. с. и работает в паре с 6-ступенчатой механической трансмиссией. Разгон до 100 км/ч занимает 4,5 с, а максимальная скорость составляет 290 км/ч. У Boxster Spyder перенастроено рулевое управление, установлены более жесткие пружины подвески, а дорожный просвет уменьшен на 20 мм. Тормоза позаимствованы у Porsche 911 Carrera S. Отличить Porsche Boxster Spyder можно, прежде всего, по обтекателям за спинками сидений и новой мягкой крыше, которая складывается вручную. Кроме того, заменены бамперы и установлен заостренный спойлер. В салоне появились спортивные сиденья и рулевое колесо меньшего диаметра, но в целях снижения веса убраны кондиционер и аудиосистема. Стоимость кабриолета – 80 тыс. евро.



Porsche Boxster Spyder





Scion iA

Scion

Scion iA – компактный седан В-класса, созданный на базе Mazda 2. Он отличается весьма интересным дизайном с ниспадающей формой крыши и укороченной задней частью. Раскосые фары сочетаются с широкой "пастью" решетки радиатора. В салоне заметно небольшое трехспицевое рулевое колесо, а циферблат тахометра на приборной панели соседствует с двумя дисплеями по бокам. Базовое оснащение включает круиз-контроль и систему автоматического замедления. Под капотом Scion iA – 1,5-литровый бензиновый мотор мощностью 106 л. с., расходующий в среднем 6,3 л/100 км. На выбор предложены 6-ступенчатые механическая или автоматическая трансмиссия. Начальная версия стоит 16 тыс. долларов.





Subaru STI Performance

Subaru

Концептуальный Subaru STI Performance намекает на возможное появление заряженной версии купе BRZ. От стандартного BRZ его можно отличить по увеличенному воздухозаборнику в переднем бампере, расширенным колесным аркам, аэродинамическому обвесу и огромному антикрылу. Также установлены 19-дюймовые легкосплавные диски. В салоне появились спортивные сиденья и дисплей на центральной панели, на который выведены данные о боковом ускорении, давлении в шинах, времени прохождения гоночного круга. Под капотом купе – 2,0-литровый оппозитный турбомотор мощностью около 300 л. с. Subaru STI Performance получил новые пружины подвески и амортизаторы, а его дорожный просвет уменьшен.





Toyota

Toyota RAV4 прошел небольшую модернизацию. Его можно отличить по узкой решетке радиатора, новым фарам и огромному воздухозаборнику в бампере. Также несколько изменена пятая дверь. В салоне улучшены материалы отделки и установлен новый селектор трансмиссии. В перечне опций появились камеры кругового обзора. Кроме того, впервые представлена гибридная модификация Toyota RAV4: ее 2,5-литровая бензиновая "четверка" работает в паре с электромотором, а суммарно они развивают 194 л. с.

Toyota RAV4



Ford Galaxy:

дубль третий



С 1995 года в линейке Ford присутствует мини-вэн Galaxy. Эту модель изначально создали в рамках партнерства Ford и Volkswagen, и она была близким родственником Volkswagane Sharan. Но с 2006 года сотрудничество двух концернов прекратилось, и Ford Galaxy ушел в свободное плавание. Теперь дебютирует уже третье по счету поколение модели.

Новый Ford Galaxy издали можно принять за предшественника. У него схожий однообъемный силуэт с большим углом наклона лобового стекла и вертикальными задними стойками крыши. Но при более детальном осмотре можно увидеть фирменную хромированную решетку радиатора, знакомую по Ford Fiesta, Focus и Mondeo. Продолговатые фары растянуты на крылья, а за доплату в них установят светодиодные лампы. Боковины остаются профилированными, а вот оконная линия несколько ниже, чем у модели предыдущего поколения. Заднее стекло увеличено в размерах и прикрыто сверху спойлером. По краям кузова установлены каплевидные фонари.

Как и ранее, мини-вэн использует платформу Ford Mondeo. Колесная база осталась неизменной – 2850 мм, а вот длина и высота немного выросли.

В отделке салона стало больше вставок "под алюминий". Рулевое колесо немного уменьшено в диаметре. Показания прибо-

ров теперь выведены на 10-дюймовый жидкокристаллический дисплей. Центральная панель наклонена, а венчает ее 8-дюймовый сенсорный экран новой мультимедийной системы SYNC 2. Передние сиденья Ford Galaxy теперь могут быть оснащены электроприводом, подогревом, вентиляцией и функцией массажа. На втором и третьем рядах кресел увеличено пространство над головой. В багажнике появилось 20-литровое отделение под полом, а пятая дверь может быть дополнена электроприводом с сенсорным открытием (для его срабатывания достаточно пошевелить ногой под задним бампером).

Перечень дополнительного оборудования Galaxy значительно расширен. Можно выбрать электропривод рулевой колонки, трехзонный климат-контроль, ограничитель скорости, парковочный автопилот. Также предложены системы автоматического замедления, распознавания дорожных знаков, соблюдения полосы движения и мониторинга "слепых" зон.

Все доступные двигатели оснащены турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. Это бензиновые "четверки" объемом 1,5 л (160 л. с.) и 2,0 л (237 л. с.), а также 2,0-литровые турбодизели мощностью 150, 180 и 210 л. с. У флагманской дизельной версии разгон до 100 км/ч занимает 8,8 с при расходе топлива в 5,5 л/100 км в смешанном цикле. На выбор предложены 6-ступенчатые механическая коробка переключения передач или трансмиссия с двумя сцеплениями, а за доплату предложат полный привод. Впервые мини-вэн получил заднюю подвеску с интегрированными рычагами.

Ford Galaxy третьего поколения поступит в продажу с лета. Стоимость базового мини-вэна в Европе составит 33 тыс. евро.









Технические характеристики Ford Galaxy

Тип кузова	мини-вэн
Количество дверей/мест, шт.	5/7
Колесная база, мм	2850
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1997
Тип	дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	210 при 3500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	450 при 1750-3000
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	7
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,8
Максимальная скорость, км/ч	214
Расход топлива, л/100 км	
– смешанный цикл	5,5
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	33 000 – 45 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Volkswagen T6:

переиздание

Volkswagen выпускает вэны с 1950 года, а родоначальником линейки стал легендарный T1, созданный на базе Volkswagen Beetle. За 65 лет выпущено свыше 12 миллионов таких автомобилей пяти поколений. Теперь пришло время для "переиздания": представлен новый Volkswagen T6.





С виду новичок мало чем отличается от предшественника Volkswagen T5. Он сохраняет угловатый однообъемный дизайн. Вместе с тем, его наделили чертами концепт-кара Tristar. Поэтому решетка радиатора шире и декорирована хромом, а фары стали крупнее. За доплату предложена полностью светодиодная оптика. В переднем бампере T6 увеличен воздухозаборник, а боковины стали более профилированы. Сдвижные задние двери могут быть дополнены электроприводом. Пятая дверь украшена хромированной накладкой, а по ее бокам – прямоугольные фонари. Как и ранее, вэн предложен в грузовом, грузопассажирском и пассажирском вариантах, в версиях Transporter, Caravelle и Multivan.

Качество материалов внутренней отделки стало выше. В самых дорогих вер-

сиях салон декорирован кожей и алькантарой, появились и черные лакированные вставки. Трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу и циферблаты приборов позаимствованы у Volkswagen Golf. На центральной панели установлен 6,3-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы, есть отверстие и для карт памяти. Рычаг трансмиссии традиционно находится высоко. Volkswagen T6 может вмещать до девяти человек. Также предложен раскладной столик для задних пассажиров, а кресла второго ряда могут разворачиваться. Для вэна в качестве опций предложены 18-дюймовые легкосплавные диски, трехзонный климат-контроль, камера заднего вида, DVD-проигрыватель, парктроник, система слежения за "слепыми" зонами. А теперь можно выбрать еще и адаптивный круиз-

контроль, технологии определения усталости водителя и автоматического замедления.

Для Volkswagen T6 предложены на выбор шесть 2,0-литровых четырехцилиндровых двигателей, все они оснащены системой глушения при остановках. Это бензиновые моторы мощностью 150 и 204 л. с., турбодизели, развивающие 84, 102, 150 или 204 л. с. Вэн может быть оснащен 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач или трансмиссией с двумя сцеплениями DSG. Среди дополнительного оборудования – полный привод и адаптивные амортизаторы.

Volkswagen T6 поступает в продажу сразу после презентации. Автомобиль стал немного дешевле, чем предшественник. Коммерческий Transporter будет стоить в Европе от 23 300 евро, а более роскошный Multivan – от 30 тыс. евро.







Технические характеристики Volkswagen T6

Тип кузова	Мини-вэн
Количество дверей/мест, шт.	5/8
Колесная база, мм	3000
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1968
Тип	дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	204 при 3500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	380 при 1750
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	6
Эксплуатационные показатели	
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	23 000 – 50 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Lincoln Continental:

возрождение

Lincoln Continental – знаковая модель американской марки, известная еще с 1939 года. Долгое время это был флагман в линейке Lincoln, но с 2002 года его не выпускают. Теперь, по-видимому, Continental решили возродить, о чем говорит одноименный концепт-кар.





Перед нами – немаленький (свыше 5 м в длину) седан с весьма солидным дизайном. Во внешнем виде сочетаются классические черты и современные детали. Так, хромированная решетка радиатора знакома по многим Lincoln прошлого, а вот фары современные – светодиодные, с активной матрицей. Капот и боковины профилированы, а крылья Continental раздуты. Оригинально выглядят небольшие дверные ручки, для их срабатывания достаточно нажать на кнопку. Пороги и дверные рамки украшены хромированными

молдингами, серебристая накладка соединяет и узкие фонари. Под стать им – 21-дюймовые полированные диски. Выхлопные трубы интегрированы в бампер.

Во внутренней отделке сочетаются кожа и алькантара. Здесь также весьма много хрома: в частности, им полностью декорирована центральная панель. Показания приборов выведены на дисплей. Отдельный выдвижной экран предусмотрен и для задних пассажиров. Он выдвигается из консоли между сиденьями второго ряда. А рядом в подлокотнике спрятана бутылка

шампанского. Оснащение включает камеры кругового обзора, парковочный автопилот и систему автоматического торможения. Панорамная крыша дополнена функцией изменения тонировки.

Под капотом Continental – 3,0-литровый бензиновый V6 EcoBoost с турбонаддувом. Седан также оснастили адаптивным электроусилителем рулевого управления.

Премьера Lincoln Continental запланирована на автошоу в Нью-Йорке. Вполне возможно, что через два года мы увидим серийную версию этого концепт-кара.











Cadillac CT6: новый флагман марки



Cadillac стал известен, прежде всего, благодаря своим представительским моделям. Знаменитые Cadillac V16 и Fleetwood очень ценятся коллекционерами. До недавнего времени в линейке Cadillac не было флагмана, но теперь ситуация изменилась: дебютирует новый Cadillac CT6.



Cadillac CT6 – седан F-класса длиной 5184 мм, шириной 1879 мм и высотой 1472 мм при колесной базе в 3106 мм. Построен он на новой заднеприводной платформе, а в конструкции широко использованы алюминиевые сплавы, поэтому масса составляет 1675 кг. CT6 сохраняет фирменный строгий дизайн с обилием граней. Знакомой является и широкая хромированная решетка радиатора. А вот изогнутые светодиодные фары – новая черта. В крышку багажника интегрирован спойлер, а узкие фонари напоминают "кили", популярные на Cadillac 50-х годов.

Салон декорирован кожей и деревом. Показания приборов выведены на экран, также предусмотрена система проецирования данных на лобовое стекло. На центральной панели уста-

новлен 10,2-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы CUE. Как передние, так и задние сиденья оснащены подогревом, вентиляцией и функцией массажа. Кресла второго ряда также дополнены горизонтальной регулировкой и изменяемым углом наклона спинок. Задним пассажирам предложены два 10-дюймовых монитора. За доплату Cadillac CT6 можно оснастить четырехзонным климат-контролем, аудиосистемой с 34 динамиками, беспроводным Интернетом, камерами кругового обзора с возможностью записи снятого материала, парковочным автопилотом, системами ночного видения и автоматического торможения.

Поначалу на выбор предложат три бензиновых двигателя. Турбированная

2,0-литровая "четверка" развивает 265 л. с., а 3,6-литровый атмосферный V6 – 335 л. с. Также предложен новый 3,0-литровый 400-сильный V6 с двумя турбинами. Позже CT6 получит и традиционный V8, это будет мотор нового поколения.

Все версии оснащены 8-ступенчатой автоматической коробкой переключения передач, а в списке опций есть полный привод. Кроме того, предусмотрены адаптивные амортизаторы и система подруливания задних колес (благодаря ей диаметр разворота небольшой – 11,4 м).

Cadillac CT6 – одна из важнейших премьер Нью-Йоркского автосалона. Продажи седана начнутся в конце года по цене примерно от 60 тыс. долларов.



Chevrolet Malibu

Chevrolet
меняла и
Malibu –
уже девят



Малibu: девятое поколение

Malibu впервые представили еще в 1964 году. За полвека модель не раз изменила имидж, и компоновку. Если ранее это было заднеприводное купе, то теперь переднеприводный седан D-класса. К автосалону в Нью-Йорке подготовили девятое поколение.



Седан построен на новой платформе. Длина Chevrolet Malibu выросла до 4917 мм, а колесная база – до 2829 мм, но при этом он стал легче на 136 кг. Внешне автомобиль напоминает старшего брата Chevrolet Impala. Его дизайн стал динамичнее благодаря аркообразной форме крыши и высокой оконной линии. Фирменная разделенная решетка радиатора соседствует с продолговатыми фарами. В более дорогих версиях вся оптика светодиодная. Капот и боковины стали профилированными. В крышку багажника интегрирован спойлер, а по краям кузова сзади установлены крупные фонари.

Внутри улучшены материалы отделки и стало больше хромированных деталей.

Циферблаты приборов с нежно-голубой подсветкой разделены цветным экраном бортового компьютера. На центральной панели установлен 8-дюймовый дисплей мультимедийной системы MyLink. Пространство для ног на втором ряду прибавило 33 мм.

Базовая комплектация включает 10 подушек безопасности, а список опций пополнили вентиляция передних сидений, беспроводной Интернет, парковочный автопилот, адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления, технологии соблюдения полосы движения и слежения за "слепыми" зонами. Кроме того, появилась интересная система Teen Driver: она глушит музыку в магнито-

ле и отключает смартфон от мультимедийной системы, если водитель не пристегнут ремнем безопасности.

На первых порах Chevrolet Malibu будут предложены на выбор бензиновые турбомоторы объемом 1,5 л (160 л. с.) и 2,0 л (250 л. с.). Интересно, что первый комплектуется 6-ступенчатым "автоматом", а второй – 8-ступенчатым. Позже появится 182-сильная гибридная модификация с 1,8-литровой бензиновой "четверкой" и электродвигателем, расходующая в среднем 5,2 л/100 км.

Chevrolet Malibu поступит в продажу осенью. Стоимость базовой версии седана в США составит примерно 23 тыс. долларов.









Mercedes-Benz

обновление со сменой на



Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА

GLE: азвания





В Mercedes-Benz решили изменить названия нескольким своим вседорожникам. Вскоре GLK переименуют в GLC, а GL – в GLS. Mercedes-Benz M-Class решили назвать GLE, а смену имени приурочили к обновлению модели.

Mercedes-Benz GLE внешне слишком радикально не изменился и сохраняет граненый дизайн. Отличить вседорожник можно по новой широкой решетке радиатора. Несколько изменены и фары (они теперь со светодиодной оптикой), а в переднем бампере увеличены воздухозаборники. Сзади заметны свежие крупные фонари. Также предложен пакет AMG, включающий аэродинамический обвес и 20-дюймовые литые диски.

В салоне, прежде всего, бросается в глаза новое трехспицевое рулевое колесо. Циферблаты приборов, как и ранее, размещены в отдельных колодцах. К широкой центральной панели прикреплен улучшенный 8-дюймовый дисплей мультимедийной системы Comand. Базовое оснащение отныне включает систему автоматического замедления, а за доплату впервые предложили камеры кругового обзора.

Двигатели знакомы по Mercedes-Benz M-Class, но некоторые прошли модернизацию. Все они оснащены турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. Начальная версия оснащена 3,0-литровым бензиновым V6 мощностью 333 л. с.

V8 объемом 4,7 л теперь развивает 435 л. с., а 5,5-литровый мотор (его устанавливают на GLE 63 AMG) – 557 или 585 л. с. Есть в предложении и турбодизели – 2,1-литровый 204-сильный и 3,0-литровый 258-сильный. Впервые можно заказать 442-сильную гибридную модификацию.

Дизельные версии получили новый 9-ступенчатый "автомат". Все GLE – полноприводные. В перечне опций есть пневмоподвеска, адаптивные амортизаторы и активные стабилизаторы поперечной устойчивости.

Mercedes-Benz GLE представлен на автосалоне в Нью-Йорке. Стоимость вседорожника в Европе – от 57 тыс. евро.







Kia Novo:

предвестник нового Cerato

В ближайшем будущем представят новое поколения седана Kia Cerato и хэтчбэка See'd. О том, как они могут выглядеть, нам дает понять концептуальный Kia Novo.





С виду Novo очень похож на представленный на Нью-Йоркском автосалоне новый Kia Optima. У него аркообразный силуэт крыши и высокая изогнутая оконная линия. Фирменная "пасть" решетки радиатора хромирована, а по бокам расположены раскосые светодиодные фары. Воздухозаборник в бампере напоминает улыбку. Двери седана распашные, а центральные стойки крыши отсутствуют. В крышку багажника интегрирован спойлер, а фонари растянуты на всю ширину кузова. Колесные диски диаметром 20 дюймов изготовлены из карбона.

Салон автомобиля ориентирован на водителя, что подчеркивает повернутая к нему центральная панель. В отделке сочетаются кожа и углеволокно, присутствуют и черные лакированные вставки. Обод рулевого колеса плоский снизу. Показания приборов выведены на дисплей, еще один экран установлен на центральной консоли. Навигация в меню мультимедийной системы осуществляется с помощью сенсорной панели, способной распознать отпечатки пальцев владельца.

Передние сиденья с интегрированными подголовниками разделены высоким трансмиссионным тоннелем.

Под капотом Novo – 1,6-литровый бензиновый турбомотор мощностью 175 л. с. В паре с ним работает 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями, передающая крутящий момент на передние колеса.

Kia Novo представлен на автосалоне в Сеуле.









Honda S660:

темпераментный "малыш"

История автомобилей Honda начиналась в 60-е годы с небольших двухместных кабриолетов S500 и S600. В разное время выпускались и другие компактные модели с мягкой крышей – такие как Beat. Теперь японский автопроизводитель решил возродить эту традицию – в производство поступает новый Honda S660.





Honda S660 – миниатюрный автомобиль длиной всего 3395 мм, шириной 1470 мм и высотой 1180 мм при колесной базе в 2285 мм. Весит новичок 850 кг. Внешне он практически полностью повторяет показанный полтора года назад предсерийный концепт-кар. В дизайне преобладают строгие прямые линии. Широкая решетка радиатора в виде улыбки сочетается с раскосыми фарами. У S660 – выраженный клиновидный профиль, что подчеркивают штампованные линии на боковинах. Мягкая крыша складывается вручную, а за спинками сидений предусмотрены обтекатели, прячущие дуги безопасности. Треугольные фонари растянuty на крыльях, а по центру бампера расположена выхлопная труба.

В салоне преобладает спортивный стиль. Водителя и пассажира разделяет

наклоненная центральная консоль, а обод трехспицевого рулевого колеса плоский снизу. Предусмотрена и кнопка запуска двигателя. Главное место на приборной панели занимает большой циферблат тахометра с цифровым спидометром внутри, а по бокам расположены два дисплея. S660 также получил мультимедийную систему с 6,1-дюймовым сенсорным экраном. Установлены и спортивные сиденья с интегрированными подголовниками. Базовая комплектация включает 4 подушки безопасности и климат-контроль, а в списке опций есть система автоматического торможения.

Кабриолет – среднемоторный и заднеприводный, а цифровое обозначение в названии указывает на объем трехцилиндрового двигателя – 660 куб. см. Благодаря турбонаддуву мощность составляет

64 л. с., а максимальный крутящий момент – 104 Н•м. Средний расход топлива – всего 4,7 л/100 км. На выбор предложены 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач или вариатор.

Улучшить управляемость призвана система изменения вектора тяги. У кабриолета низкий центр тяжести и неплохое соотношение веса по осям: 45% на передние колеса и 55% – на задние. Интересно, что спереди колеса 15-дюймовые, а сзади – 16-дюймовые. Среди дополнительного оборудования есть перфорированные тормозные диски.

В Японии Honda S660 поступает в продажу с апреля. Там кабриолет стоит от 2 млн. иен (16 500 долларов). Вскоре новинка появится и в Европе, причем в версии S1000 – с 1,0-литровым 130-сильным турбомотором.









Seat Alhambra: м



Alhambra – первый мини-вэн в истории Seat. Появился он в 1996 году. Сейчас выпускается второе поколение модели, и после пяти лет на конвейере пришло время для его обновления.

Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА

Модернизация



Seat Alhambra легко узнать по характерному однообъемному силуэту. Внешние изменения не слишком большие, но сразу заметны. Так, автомобиль получил новую решетку радиатора, а его фары крупнее, чем ранее, и дополнены светодиодными ходовыми огнями. Сзади бросаются в глаза освеженные фонари.

В салоне, прежде всего, обращает на себя внимание новое рулевое колесо. Между циферблатами спидометра и тахометра установлен цветной дисплей борто-

вого компьютера. Освежена центральная панель, а переключатели на ней заменены. Кроме того, там установлен 7-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы – он стандартный для всех Alhambra. На трех рядах сидений поместятся семь человек. Список опций пополнила технология слежения за "слепыми" зонами.

Все двигатели Alhambra теперь отвечают экологическим нормам Евро-6 и стали на 15% экономичнее. Бензиновые турбомоторы стали мощнее: 1,4-литровый раз-

вивает 150 л. с., а 2,0-литровый – 220 л. с. Также предложены 2,0-литровые турбодвигатели мощностью 150 и 184 л. с. На выбор доступны 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач или трансмиссия с двумя сцеплениями, а среди опций есть полный привод. Кроме того, теперь мини-вэн можно оснастить адаптивными амортизаторами.

Seat Alhambra поступит в продажу с лета. Стоимость начальной версии в Европе составит 30 тыс. евро.











Peugeot 308 R

МОЩНЫЙ И ЭКОНОМИЧНЫЙ



Hybrid:

В Peugeot продолжают развитие гибридных технологий и стремятся показать, что такими силовыми установками могут быть оснащены и спортивные модели. Подтверждение тому – концептуальный Peugeot 308 R Hybrid.

В основе новинки лежит хэтчбек Peugeot 308 R. Автомобиль получил новую решетку радиатора и увеличенные воздухозаборники в переднем бампере, а его фары дополнены светодиодными ходовыми огнями. Дополнительные отверстия появились на капоте. Также заметны аэродинамический обвес и расширенные колесные арки, а на крыше установлен большой спойлер. Кроме того, дорожный просвет уменьшен и установлены 19-дюймовые легкосплавные диски с покрышками размером 235/35 R19.

Салон декорирован кожей и полированным алюминием. Здесь появились четыре отдельных спортивных кресла с интегрированными подголовниками. Рулевое колесо обшито перфорированной кожей. Показания приборов могут выводиться на лобовое стекло.

Гибридная силовая установка состоит из 1,6-литрового 270-сильного бензинового турбодвигателя, приводящего в движение передние колеса и двух 115-сильных электромоторов, один из которых передает тягу на заднюю ось. Таким образом реализована еще и система полного привода. Суммарно три мотора

развивают 500 л. с., а максимальный крутящий момент равен 730 Н•м. Это позволяет разогнаться до 100 км/ч за 4 с и развивать 250 км/ч. При желании мощность силовой установки можно ограничить на отметке в 300 или 400 л. с., 308 R Hybrid может передвигаться и на электротяге.

У хэтчбэка доработаны подвеска и рулевое управление, а диаметр тормозных дисков увеличен до 380 мм спереди и 290 мм сзади. Кроме того, установлена система регенеративного торможения.

Peugeot 308 R Hybrid представили на автосалоне в Шанхае.









Qoros 2 SUV PH

В непревзойденной новизне всего



EV

Китайско-израильская компания Qoros за несколько лет совершила немалый прогресс и неплохо себя зарекомендовала. В отличие от большинства производителей из Поднебесной, она даже попала на европейский рынок. Линейку марки собираются постепенно расширять. К седану и хэтчбэку уже присоединилась модель повышенной проходимости, а вскоре появится и полноценный внедорожник. Предваряет его концептуальный Qoros 2 SUV PHEV.

внедорожника





Над концепт-каром работали девять молодых дизайнеров, и каждый оставил на нем свой автограф. Qoros 2 SUV PHEV получился относительно небольшим – 4181 мм в длину при колесной базе в 2600 мм. Он отличается весьма необычным рубленным дизайном. У него выражен двухобъемный профиль и короткие свесы кузова. Широкая решетка радиатора дополнена хромированной полосой, а узкие фары растянуты на крылья. Боковины выполнены рельефными, а в порогах заметны небольшие вентиляционные отверстия. Оконная линия достаточно высокая. Прозрачная крыша украшена

традиционным китайским узором, а среди причудливых линий спрятался QR-код. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером. Фонари подчеркивают выраженные "кили", как на американских автомобилях 50-х годов. Интересно, что серый цвет выполнен в стилистике китайского фарфора.

В салоне господствуют лаконичные горизонтальные линии. Показания приборов выведены на дисплей. Внутри установлены четыре отдельных кресла, а оснащение включает четырехзонный климат-контроль.

Qoros 2 SUV PHEV получил гибридную силовую установку и полный привод.

Передние колеса приводятся в движение бензиновым двигателем, а задние – электромотором. Вседорожник может передвигаться и на электротяге, а его аккумуляторные батареи можно подзарядить от электросети. Интересно, что штекер для зарядки расположен у нижней кромки лобового стекла и напоминает горловину топливного бака самолетов, предназначенную для заправки в воздухе.

Премьера Qoros 2 SUV PHEV состоялась на автосалоне в Шанхае. Что касается серийного вседорожника, то его стоит ожидать в ближайшие два года.



Audi Prologue Allroad: предваряет новый A8



В Audi вовсю ведут работы над новым поколением флагманского A8. Его появлению предшествует серия концепт-каров Prologue. Ранее показали купе и универсал, а теперь подготовили автомобиль повышенной проходимости Audi Prologue Allroad.



Как и предыдущие концепт-кары, Audi Prologue Allroad сохраняет строгий угловатый дизайн. Универсал достигает 5,13 м в длину при колесной базе в 3,04 м. Широкая радиаторная решетка сочетается с узкими светодиодными фарами и двумя воздухозаборниками в бампере. Дорожный просвет составляет около 200 мм, а пороги и колесные арки прикрыты защитными пластиковыми накладками. Установлены 22-дюймовые легкосплавные диски. У задних стоек – большой угол наклона, а пятая дверь сверху прикрыта спойлером. Фонари растянуты на всю ширину кузова.

Салон декорирован кожей, деревом, алюминием и алькантарой. Приборной панелью служит жидкокристаллический дисплей. Сразу два экрана поместили на центральной консоли, еще пара мониторов – в спинках передних кресел (они могут сниматься и превращаться в планшеты). Внутри установлены четыре отдельных сиденья, а по центру их разделяет высокий трансмиссионный тоннель.

Prologue Allroad получил гибридную силовую установку. Бензиновый 4,0-литровый V8 с двумя турбинами работает в паре с электромотором: суммарно они развивают 734 л. с. и обеспечивают 900 Н•м

крутящего момента. Автомобиль разгоняется до 100 км/ч за 3,5 с, а его максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Он способен проехать 54 км на электротяге и расходует в среднем всего 2,4 л/100 км.

Универсал получил 8-ступенчатую автоматическую трансмиссию и полный привод. Его также оснастили пневмоподвеской, адаптивными амортизаторами и карбоново-керамическими тормозными дисками. А задние колеса могут поворачиваться вместе с передними.

Audi Prologue Allroad представили на автосалоне в Шанхае. А вот серийный A8 появится через год.





Shared
Fourth Dimension

行车路线
浙江省舟山市 上海市
287 km 3 h 46 min

AUTO
+2
20.5
LOW W*





Citroen Aircross:

предвестник нового вседорожника



В Citroen подумывают о разработке большого вседорожника – наследника модели C-Crosser. Предваряет его концептуальный Citroen Aircross.

Aircross выполнен в стилистике Citroen C4 Cactus. Он достигает 4580 мм в длину, но при этом очень широкий (2100 мм) и высокий (1800 мм). У него схожий мускулистый дизайн с высоким капотом и малыми углами наклона стоек крыши. Схожие и узкие фары, а решетка радиатора разделена. Перешла в наследство от Cactus и технология Airbump: на бамперах и боковинах можно заметить широкие резиновые накладки с заполненными воздухом секциями – они защищают кузов от повреждений. Колесные арки расширены, а в них видны 22-дюймовые легкосплавные диски. Двери вседорожника распашные, а центральные стойки кузова отсутствуют. Панорамное заднее стекло сверху прикрыто спойлером. Расширенные "плечи" задних крыльев

подчеркнуты продолговатыми фонарями.

В салоне руль плоский сверху и снизу, а показания приборов выведены на дисплей. Второй экран установлен на центральной панели. Еще два 12-дюймовых монитора предусмотрены для задних пассажиров, причем один из них снимается и, таким образом, превращается в планшет. Внутри установлены четыре отдельных кресла, разделенных высоким трансмиссионным тоннелем. Интересно, что в каждом кресле Citroen Aircross предусмотрены микрофон и динамики, чтобы водитель и пассажиры могли лучше слышать друг друга.

Aircross получил гибридную силовую установку и полный привод. Передние колеса приводятся в движение 1,6-литровым 218-сильным бензиновым турбомото-

ром, а задние – 95-сильным электродвигателем. Суммарная мощность достигает 313 л. с., а максимальный крутящий момент – 475 Н·м. Вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 4,5 с и расходует в среднем 1,7 л/100 км. Он способен проехать 50 км на электротяге, а аккумуляторные батареи можно подзарядить и от бытовой электросети – это займет три часа.

Citroen Aircross представят на автосалоне в Шанхае. Что касается серийного вседорожника, то его стоит ожидать не раньше 2016 года.











Mercedes-Benz Co

почти серийный



Concept GLC Coupe:





Линейка вседорожников Mercedes-Benz достаточно широкая, но все равно в Штутгарте продолжают создавать все новые подобные модели. Совсем недавно представили "вседорожное купе" GLE Coupe, а теперь уже ведется разработка его младшего брата. На автосалоне в Шанхае дебютировал предсерийный Mercedes-Benz Concept GLC Coupe.

Как следует из названия, новичок будет использовать платформу Mercedes-Benz GLC – наследника модели GLK. Его длина примерно на 200 мм меньше, чем у GLE Coupe – 4730 мм, а колесная база составляет 2830 мм. Вседорожник очень широкий (2000 мм) и не слишком высокий – 1593 мм.

С виду Mercedes-Benz Concept GLC Coupe очень напоминает GLE Coupe. Он привлекает стремительным дизайном

с аркообразным силуэтом крыши и высокой оконной линией. У него длинный капот и заостренная задняя часть. Широкая решетка радиатора украшена по центру большой трехлучевой звездой, а по бокам установлены крупные светодиодные фары с изогнутыми ходовыми огнями. Днище защищено металлическими пластинами, а нижняя часть кузова декорирована черными пластиковыми накладками. Капот и боковины выполнены профилированными, а колесные арки раздуты. У боковых окон отсутствуют рамки, а дверные ручки выдвигаются при нажатии на них. Предусмотрены 21-дюймовые легкосплавные диски с покрышками размером 255/50 R21 спереди и 285/45 R21 сзади. Сзади заметны узкие фонари в стиле Mercedes-Benz S-Class Coupe, а из бампера выглядывают четыре выхлопных трубы.

Детали салона пока держат в секрете, но известно, что он декорирован кожей и алюминием. Внутри установлены четыре отдельных кресла, а по центру их разделяет высокий трансмиссионный тоннель.

Под капотом Mercedes-Benz Concept GLC Coupe – 3,0-литровый бензиновый V6 с двойным турбонаддувом. Он развивает 367 л. с. при 5500 об/мин, а максимальный крутящий момент равен 520 Н*м при 1400-4000 об/мин. Вседорожник получил 9-ступенчатую автоматическую коробку переключения передач и постоянный полный привод.

По сути, в Шанхае публике представили практически серийную модель. Mercedes-Benz GLC Coupe будет не слишком отличаться от концепт-кара и станет на конвейер ориентировочно в следующем году.



Audi Q7:

Audi Q7 o
Модель п
находилас
принимает
на январс

Знакомый внешне, новый -



стал первым вседорожником в истории немецкой марки. Представили в 2005 году, и она стала долгожителем — в производстве почти десятилетие. Теперь эстафету полностью новый Q7 второго поколения, представленный на автосалоне в Детройте.

— Внутри



На Q7 дебютирует новая модульная платформа MLB, которую будут использовать большинство будущих Audi (от A4 до A8), а также Porsche Cayenne, Volkswagen Touareg и даже внедорожник Bentley Bentayga. Вопреки современным тенденциям автомобиль не подрос, а немного уменьшился в размерах по сравнению с предшественником. Его длина составляет 5052 мм, а колесная база – 2994 мм. Ширина составляет 1968 мм, а высота – 1741 мм. Благодаря более широкому использованию алюминиевых сплавов массу удалось снизить сразу на 375 кг – до 1970 кг в базовой версии. А коэффициент лобового сопротивления теперь составляет 0,32.

Впрочем, внешние изменения не столь радикальны – в плане дизайна Audi остаются консерваторами. Вот почему сохранен характерный силуэт – разве что у задних стоек крыши меньший угол наклона. Плавные линии уступили место граням и прямым. Пожалуй, самое заметное новшество – широкая шестиугольная решетка радиатора. Прямоугольные фары

могут быть светодиодными и с активной матрицей, то есть способны изменять направление и интенсивность пучка света. Знаковыми являются и расширенные колесные арки, и обволакивающая пятая дверь, прикрытая сверху спойлером. В общий стиль неплохо вписались и продолговатые фонари. Автомобили с пакетом S line можно узнать по аэродинамическому обвесу и 21-дюймовым колесным дискам вместо стандартных 18-дюймовых.

Горизонтальные линии преобладают и в салоне. В отделке сочетаются кожа и полированный алюминий. Интересная деталь: вентиляционные дефлекторы растянуты на всю переднюю панель. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый дисплей, причем водитель может изменять его конфигурацию и просматривать, например, карту через навигационную систему. Данные могут проецироваться на лобовое стекло.

Из центральной панели Audi Q7 сверху выдвигается дисплей мультимедийной системы MMI (в зависимости от версии

его диагональ составляет 7,0 или 8,3 дюйма). Навигация в меню осуществляется с помощью сенсорной панели, распознающей начертания букв пальцами. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они рационально упорядочены.

Диапазон регулировок рулевой колонки и передних сидений расширен. Кресла комфортабельные и неплохо удерживают спину, а базовое оснащение включает электропривод и подогрев. Пакет S line подразумевает наличие спортивных сидений с улучшенной боковой поддержкой. Поскольку стойки крыши стали тоньше, то улучшилась обзорность. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлены необычный селектор трансмиссии и подлокотники, прячущие бокс для мелкой поклажи.

Покупатель может выбрать формат второго ряда – трехместный диван или два отдельных кресла. В обоих случаях предусмотрена горизонтальная регулировка (они сдвигаются назад на 110 мм).





Места для ног и над головой стало немного больше, чем ранее. К тому же, третий ряд сидений теперь рассчитан не только на детей, но и на взрослых среднего роста. Объем багажника Audi Q7 составляет 295 л в обычном состоянии, в пятиместной конфигурации он возрастает до 770 л, а в двухместной – до 2075 л. Пятая дверь оснащена электроприводом, а при желании ее можно дополнить функцией сенсорного открытия.

Базовое оснащение включает систему бесключевого доступа, электропакет, двухзонный климат-контроль, датчики освещения и дождя, CD-чейнджер, парктроник, адаптивный круиз-контроль с ограничителем скорости, системами автоматического замедления и движения в заторах. Обязательными являются 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. Среди дополнительного оборудования – четырехзонный климат-контроль, функция массажа передних и подогрев задних сидений, панорамная крыша, аудиосистема мощностью 1920 Вт, камеры кругового обзора, парковочный автопилот, беспроводной Интернет, пара съемных планшетов для задних пассажиров. Также можно выбрать системы ночного видения, распознавания дорожных знаков и соблюдения полосы движения.

На первых порах для Audi Q7 предложат на выбор пару проверенных 3,0-литровых V6. Бензиновый компрессорный двигатель развивает 333 л. с. Механический

нагнетатель обеспечивает ему хорошее поведение в среднем диапазоне оборотов. Максимальный крутящий момент в 440 Н·м доступен при 2900-5300 об/мин. Такой вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 6,3 с, а ограничитель скорости срабатывает при 250 км/ч. Расход топлива уменьшен до 9,4 л/100 км в городском цикле и 6,8 л/100 км – в загородном.

Мощность турбодизеля подняли до 272 л. с., а его максимальный крутящий момент теперь составляет 600 Н·м при 1500 об/мин. Поэтому тяги на "низах" более чем достаточно, да и эластичность неплохая. Q7 способен буксировать прицеп весом 3,5 тонны. При этом мотор работает тише и более плавно, хотя и ранее он не был слишком громким. Разгон до 100 км/ч занимает 6,5 с, а максимальная скорость – 234 км/ч. Двигатель стал экономичнее: в городе автомобиль расходует 6,2 л/100 км, а на трассе – 5,4 л/100 км.

Более экономичной обещает быть 218-сильная версия этого турбодизеля, которая появится позже. Кроме того, Q7 впервые получит четырехцилиндровый двигатель объемом 2,0 л и мощностью 252 л. с. Появится и гибридная 373-сильная модификация Q7 e-tron, способная проехать 56 км на электротяге и расходующая всего 1,7 л/100 км в смешанном цикле.

Усовершенствованная 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия работает быстрее и позволяет поддерживать меньшие обороты двигателя при движении по

трассе. Все Q7 получили постоянный полный привод с функцией изменения вектора тяги. А вот вседорожный пакет пока не предлагают. Адаптивная пневмоподвеска позволяет изменять клиренс в пределах 145-235 мм.

У автомобиля полностью новые многорычажные передняя и задняя подвески, установлен и адаптивный электроусилитель руля. Правда, информативность рулевого управления несколько ухудшилась. Уменьшенная масса и пониженный на 50 мм центр тяжести способствуют лучшему поведению Q7 на извилистых дорогах. Пневмоподвеску сделали несколько мягче в комфортном режиме и немного жестче – в спортивном. В последнем случае крены кузова заметно уменьшаются. Также улучшена шумоизоляция – в салоне тихо даже при 150 км/ч.

Новшеством стали управляемые задние колеса. На малых скоростях они поворачиваются в сторону, противоположную передним колесам, что помогает уменьшить диаметр разворота сразу на метр – до 11,1 м. На больших скоростях задние колеса отклоняются в одну сторону с передними – это дает возможность победить недостаточную поворачиваемость.

Audi Q7 сохраняет знакомый внешний вид, но обретает новые технологии. Вседорожник уже поступил в продажу. В Европе стоимость начальной версии составляет 61 тыс. евро.











Технические характеристики Audi Q7		
Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/7	
Снаряженная масса, кг	1970	1995
Длина/ширина/высота, мм	5052/1968/1741	
Колесная база, мм	2994	
Колея передняя/задняя, мм	1679/1691	
Клиренс (дорожный просвет), мм	145-235	
Объем багажника, л	295/2075	
Диаметр разворота, м	11,1	
Двигатель		
Рабочий объем, см ³	2995	2967
Тип	бензиновый, с механическим компрессором	дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно	
Расположение и количество цилиндров	V6	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	333 при 5500	272 при 3250
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	440 при 2900-5300	600 при 1500-3000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/85	Дт/85
Трансмиссия		
Тип привода	постоянный полный	
Коробка передач	8-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Размер шин	255/60 R18	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,3	6,5
Максимальная скорость, км/ч	250	234
Расход топлива, л/100 км		
– городской цикл	9,4	6,2
– загородный цикл	6,8	5,4
– смешанный цикл	7,7	5,7
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	61 000 – 80 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Mazda CX-3: младший брат CX-5

Компактные всесезонные условия, новый сегмент - Honda HR-V. Пройдя осеннее серийное производство



едорожники с каждым годом прибавляют в популярности. Они удобные в город-
экономичные и весьма доступные. За последнее время сформировался
таких автомобилей, использующих платформы моделей В-класса. Среди
-V, Nissan Juke, Jeep Renegade. Теперь к ним присоединился новый Mazda CX-3.
ью его представили на автосалоне в Лос-Анджелесе, а теперь начинается его
водство.





Внешний вид новичка выдержан в соответствии с канонами фирменного стиля Mazda Kodo, что в переводе с японского означает "энергия в движении". Действительно, дизайн Mazda CX-3 получился весьма динамичным. У него атлетичный профиль с длинным капотом, высокой изогнутой оконной линией и короткими свесами кузова, а крышу выполнили аркообразной. Широкая решетка радиатора напоминает улыбку и обрамлена хромом, а с ней сочетаются раскосые фары. Оптика за доплату может быть полностью светодиодной. В бампере также заметен не маленький воздухозаборник. Капот вседорожника профилирован, выражены и выпуклые передние крылья. На порогах кузова и колесных арках заметны защитные пластиковые накладки. Панорамное заднее стекло сверху прикрыто небольшим спойлером, а ширину кузова подчеркивают продолговатые фонари.

CX-3 использует платформу хэтчбека Mazda 2. Колесная база двух автомобилей одинаковая – 2570 мм, но вседорожник заметно крупнее – 4275 мм в длину. Ширина равна 1765 мм, а высота – 1535 мм. Автомобиль получился весьма легким – базовая переднеприводная версия весит

всего 1155 кг. Базовое оснащение включает 16-дюймовые легкосплавные диски, а 18-дюймовые предложены в более дорогих версиях.

Во внутренней отделке присутствуют черные лакированные вставки, а также накладки "под карбон". За доплату салон может быть декорирован кожей и замшей. Передняя панель по форме напоминает крыло самолета, а круглые вентиляционные дефлекторы напоминают реактивные двигатели. Трехспицевое рулевое колесо – небольшое, а в районе хвата рук на его ободе предусмотрены напльвы. На приборной панели центральное место – у циферблата тахометра, внутри которого – небольшой цифровой спидометр. По бокам – два экрана, на которые выведены остальные показания. Среди опций есть система проецирования данных на лобовое стекло.

К центральной панели сверху прикреплен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы MZD-Connect. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь немного, они крупные и удобные в пользовании.

У рулевой колонки Mazda CX-3 изменяются высота и глубина, а у водительского

сиденья – довольно широкий диапазон регулировок. Передние кресла неплохо удерживают спину и при этом комфортабельные. Узкое заднее стекло несколько ограничивает обзорность при парковке. На высоком центральном тоннеле установлен подлокотник, прячущий внутри бокс для мелкой поклажи.

На втором ряду места для ног не очень много (сказывается платформа компактного В-класса), а рослые люди могут почувствовать недостаток пространства над головой. Сзади комфортнее двоим пассажирам, но при надобности поместятся и трое. Зато объем багажника не маленький – 350 л в обычном состоянии и 1260 л – со сложенными задними сиденьями. Пол в отсеке – двухуровневый.

Mazda CX-3 достаточно богато оснащена: в базовой версии SE есть электростеклоподъемники, электропривод и обогрев зеркал заднего вида, кондиционер, магнитола, связь Bluetooth, круиз-контроль. Также предусмотрены 6 подушек безопасности и система стабилизации. В самом дорогом варианте Top добавлены система бесключевого доступа, климат-контроль, парктроник, подогрев передних кресел, датчики освещения

и дождя, навигационная система, технология автоматического замедления и соблюдения полосы движения. Среди опций – 236-ваттная аудиосистема с 7 динамиками, парковочный автопилот, технологии мониторинга "слепых" зон и управления ближним и дальним светом фар.

Поначалу на выбор предложат два двигателя с непосредственным впрыском топлива. Бензиновая 2,0-литровая "четверка" с очень высокой (14,0:1) степенью сжатия может развивать 120 или 150 л. с. Мотор неплохо проявляет себя в среднем диапазоне оборотов, ведь в обеих версиях максимальные 204 Н·м крутящего момента достигаются при 2800 об/мин. Он быстро раскручивается, но после 4500 об/мин становится весьма шумным. У 150-сильного CX-3 разгон до 100 км/ч занимает 8,7 с, а его максимальная скорость – 200 км/ч. Благодаря системе глушения мотора при остановках расход

топлива составляет 8,1 л/100 км в городском цикле и 5,5 л/100 км – в загородном.

Кроме того, предложен 1,5-литровый 105-сильный турбодизель. Конечно, он не столь мощный, зато весьма тяговит на "низах", так как пиковый крутящий момент в 270 Н·м доступен уже с 1600 об/мин. Однако, и этот двигатель нельзя назвать тихим, да и вибрации порой ощутимы. Такой вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 10,5 с и развивает 173 км/ч. Зато он экономичный – 4,9 л/100 км в городе и 4,6 л/100 км – на трассе.

Механическая 6-ступенчатая трансмиссия Mazda CX-3 отличается точностью работы и коротким ходом рычага. Альтернатива – 6-ступенчатый "автомат". Начальная версия – переднеприводная, а полный привод с системой изменения вектора тяги предложен за доплату.

Полноприводный CX-3 демонстрирует лучшее сцепление с дорогой, хотя

каких-либо выдающихся вседорожных способностей, учитывая клиренс в 160 мм, от него ждать не стоит. Ходовая автомобиля настроена на динамичную езду. Рулевое управление с электроусилителем острое и точное, но немного больше обратной связи ему не помешало бы. Езда довольно упругая и дорожные неровности ощутимы (особенно с 18-дюймовыми колесами), но зато крены кузова в поворотах небольшие. У дизельной модификации "нос" тяжелее, а потому иногда проявляется недостаточная поворачиваемость. На больших скоростях порой слышны аэродинамические шумы, хотя в общем в салоне тихо.

Mazda CX-3 поступает в продажу с апреля. Начальная версия в Европе будет стоить 18 тыс. евро.













118

Технические характеристики Mazda CX-3		
Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная/полная масса, кг	1235/1760	1275/1800
Длина/ширина/высота, мм	4275/1765/1535	
Колесная база, мм	2570	
Колея передняя/задняя, мм	1525/1520	
Клиренс (дорожный просвет), мм	160	
Объем багажника, л	350/1260	
Диаметр разворота, м	10,6	
Двигатель		
Рабочий объем, см ³	1998	1498
Тип	бензиновый	дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно	
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	150 при 6000	105 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	204 при 2800	270 при 1600-2500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/44	Дт/44
Трансмиссия		
Тип привода	подключаемый полный	
Коробка передач	6-ст. механическая, 6-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Размер шин	215/60 R16	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,7 (9,6)*	10,5 (11,9)
Максимальная скорость, км/ч	200 (195)	173 (172)
Расход топлива, л/100 км		
– городской цикл	8,1 (7,8)	4,9 (5,6)
– загородный цикл	5,5 (5,5)	4,6 (4,9)
– смешанный цикл	6,4 (6,3)	4,7 (5,2)
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	18 000 – 27 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

* В скобках – данные для версий с автоматической трансмиссией

Opel Corsa OPC:

"горячий" хетчбэк

С 1997 года доработкой моделей Opel занимается придворная компания OPC (Opel Performance Center). За почти два десятилетия они создавали спортивные версии Opel Astra, Vectra, Insignia и даже мини-вэна Zafira. Одной из самых популярных "горячих" модификаций является Opel Corsa OPC. Поскольку недавно показали новое поколение Corsa, то теперь пришло время и для очередного заряженного хетчбэка.





Как и прежде, Opel Corsa OPC предложен только в трехдверном исполнении. С виду автомобиль очень напоминает предшественника. Особенно схож силуэт с аркообразной формой крыши и клиновидной оконной линией. Передняя часть выполнена в стиле Opel Adam. Широкая решетка радиатора в виде улыбки по центру украшена большим логотипом марки, а по бокам расположены стреловидные фары. Отличить Corsa OPC от стандартной модели можно по новому бамперу с увеличенными воздухозаборниками и дополнительному вентиляционному отверстию на капоте. Также предусмотрены аэродинамический обвес и спойлер на крыше (их, кстати, два вида). Дорожный просвет уменьшен на 10 мм. Боковины профилированы, а расширенные задние крылья подчеркнуты крупными фонарями. Из бампера выглядывают две больших выхлопных трубы.

При длине в 4021 мм, ширине 1775 мм и высоте 1479 мм хэтчбэк несколько круп-

нее предшественника, хотя его колесная база такая же – 2510 мм. При этом масса Opel Corsa OPC уменьшена примерно на 15 кг и составляет 1293 кг. Базовое оснащение включает 17-дюймовые легкосплавные диски, а пакет Performance подразумевает наличие 18-дюймовых колес.

Внутреннюю отделку щедро разбавляют вставки "под алюминий" и черные лакированные детали, а за доплату доступны накладки, имитирующие карбон. Заметны и алюминиевые педали. Ярко-красная подсветка салона осуществляется с помощью светодиодов. Хэтчбэк получил новое трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу. Оно обшито перфорированной кожей, а в районе хвата рук на нем предусмотрены наплывы. Циферблаты приборов также заменены, они глубоко врезаны в панель. Между спидометром и тахометром находятся экраны бортового компьютера, указателей остатка топлива в баке и температуры двигателя.

Наклоненная V-образная центральная панель увенчана 7-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы IntelliLink. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного, а потому разобраться в них нетрудно. Заметен и новый рычаг коробки переключения передач с логотипом OPC.

У рулевой колонки изменяются высота и вылет. Corsa OPC получил особые спортивные сиденья Recaro с интегрированными подголовниками. Они обеспечивают хорошую боковую поддержку, пусть и немного упругие. Нужно учитывать, что толстые задние стойки крыши хэтчбэка несколько ограничивают обзорность.

Из-за задних стоек на втором ряду пространство над головой не слишком большое. Впрочем, пассажиры среднего роста здесь поместятся, а места для ног вполне достаточно. Сзади удобнее двоим, так как салон не очень широкий в районе плеч. Объем багажника хэтчбэка составляет 280 л в обычном состоянии и 1090 л – со сложенными задними сиденьями.



Комплектация Opel Corsa OPC включает электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контроль, обогрев лобового стекла, аудиосистему с CD-плеером, связь Bluetooth, датчики освещения и дождя. Также предусмотрены 6 подушек безопасности и система стабилизации ESP. В перечне опций значатся камера заднего вида, подогрев сидений и рулевого колеса, парковочный автопилот, панорамная крыша. Кроме того, предложены адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления, технологии распознавания дорожных знаков, соблюдения полосы движения и слежения за "слепыми" зонами.

Под капотом, как и ранее, расположен 1,6-литровый бензиновый турбомотор. После доработки его мощность выросла до 207 л. с. при 5800 об/мин. Кроме того, эта "четверка" стала эластичнее, а пико-

вые 245 Н?м крутящего момента доступны в более широком диапазоне оборотов – 1900-5800 об/мин. К тому же, можно активировать функцию Overboost, и тогда кратковременно (не более 5 с) будут доступны максимальные 285 Н?м. Это очень удобно, например, при обгоне. Двигатель резвый, легко раскручивается до 6500 об/мин, а звук новой выхлопной системы более сочный, чем ранее. Разгон до 100 км/ч занимает 6,8 с, а максимальная скорость составляет 230 км/ч. При этом Corsa OPC стал еще и экономичнее – расходует 7,5 л/100 км в смешанном цикле.

Механическая 6-ступенчатая коробка переключения передач теперь работает точнее, а ход ее рычага стал короче. Сцепление автомобиля не слишком тяжелое.

У хэтчбэка полностью новая торсионная задняя подвеска, доработано и рулевое управление. Он хорошо проявляет себя на

извилистых дорогах. Руль точный, хотя и слишком легкий. Сцепление с асфальтом у него отличное. Комплектация включает адаптивные амортизаторы с комфортным и спортивным режимами работы. Систему стабилизации при желании можно отключить. Пакет Performance подразумевает установку дифференциала повышенного трения, который успешно борется с недостаточной поворачиваемостью. Правда, в этом случае установлены более жесткие пружины подвески и 18-дюймовая низкопрофильная резина, что не лучшим образом сказывается на плавности езды (даже в режиме Comfort). Но зато на таком Corsa OPC установлены увеличенные передние тормоза Brembo диаметром 330 мм, поэтому он лучше замедляется.

Opel Corsa OPC в ближайшее время поступит в продажу. В Европе "горячий" хэтчбэк будет стоить от 24 400 евро.









Технические характеристики Opel Corsa OPC	
Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	3/5
Снаряженная масса, кг	1293
Длина/ширина/высота, мм	4021/1775/1479
Колесная база, мм	2923
Колея передняя/задняя, мм	1472/1464
Клиренс (дорожный просвет), мм	130
Объем багажника мин./макс., л	280/1090
Диаметр разворота, м	10,6
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1598
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	207 при 5800
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	285 при 1900-5800
Топливо/емкость бака, л	А-95/44
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	6-ст., механическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая пружинная, типа McPherson со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	215/45 R17
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,8
Максимальная скорость, км/ч	230
Расход топлива, л/100 км	
– смешанный цикл	7,5
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	24 400
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000



Porsche Cayman GT4:

С момента своего появления Porsche Cayman (как и родственный кабриолет Boxster) позиционировался как начальная модель в линейке марки. Очень часто его называли младшим братом Porsche 911. Хотя у двух моделей разные компоновки, часть узлов у них действительно общая. И нередко 911-й "делится" с Boxster и Cayman отдельными деталями и агрегатами. В результате появляются особые модификации вроде Porsche Cayman GT4, который создан для гоночного трека.

**создан для
гоночного трека**

Издали Cayman GT4 не сразу отличишь от стандартной модели. Действительно, знаковый силуэт с изогнутой линией крыши и большим углом наклона задних стоек остался. В фирменном стиле выполнена передняя часть: крупные миндалевидные фары (со светодиодными ходовыми огнями) сочетаются со слегка вогнутым капотом. Боковины выполнены профилированными. Изменения несут сугубо функциональный характер. Увеличенные воздухозаборники в новом переднем бампере и задних крыльях призваны лучше охлаждать двигатель. В целях улучшения управляемости расширена колея и уменьшен на 30 мм дорожный просвет. Кроме того, Porsche Cayman GT4 получил аэродинамический обвес, новый передний спойлер и большое заднее антикрыло. Такие решения позволили увеличить прижимную силу до 100 кг. Заметны и сдвоенные сопла новой выхлопной системы.

Купе несколько увеличилось в размерах. Так, его длина выросла до 4438 мм, а ширина – до 1817 мм. А вот высота уменьшена до 1266 мм. Масса при этом сниже-

на до 1340 кг. Стандартное оснащение включает 20-дюймовые легкосплавные диски с покрышками размером 245/35 ZR20 спереди и 2s 295/30 ZR20 сзади.

В салоне сразу заметны следы "борьбы с лишним весом". На смену коже в отделке пришла легкая алькантара. Ею обшили даже рулевое колесо. Оно у Cayman GT4 новое, позаимствованное у Porsche 918. В районе хвата рук на нем установлены наплывы. На приборной панели центральное место традиционно занимает большой серый циферблат тахометра с цифровым спидометром внутри. Слева от него – аналоговый спидометр, а справа – цветной экран бортового компьютера.

Наклоненная центральная панель увенчана небольшим хронометром со счетчиком кругов, пройденных по гоночному автодрому. Ниже установлен 7-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь достаточно много и к ним добавлены кнопки управления круиз-контролем, а также кнопки отключения системы стабилизации. Они все слишком

тесно сгруппированы, поэтому привыкание к ним займет некоторое время. Зато рычаг трансмиссии установлен высоко и к нему не нужно тянуться. Он, кстати, новый – уменьшенный на 20 мм.

Диапазон регулировок сидений и рулевой колонки очень широк. Купе получило спортивные кресла с лучшей боковой поддержкой. Они регулируются вручную, но зато есть функция подогрева. За доплату доступны ковшеобразные сиденья с карбоновым каркасом, также позаимствованные у Porsche 918. Они еще лучше удерживают спину, но при этом достаточно жесткие.

Cayman GT4 показывает, что спортивный автомобиль может быть достаточно практичным. Так, багажников у него целых два. Объем переднего – 150 л, а заднего – 275 л.



Комплектация GT4 включает адаптивные биксеноновые фары, систему бесключевого доступа, электропакет, парктроник, двухзонный климат-контроль, связь Bluetooth, 185-ваттную магнитолу с CD-плеером. Также установлены 6 подушек безопасности, система стабилизации PSM и система контроля давления в шинах. Среди дополнительного оборудования – адаптивный круиз-контроль с системой автоматического экстренного замедления, 800-ваттная аудиосистема с DVD-чейнджером, электропривод и вентиляция кресел, обогрев рулевого колеса.

Двигатель у купе – новый: 3,8-литровая оппозитная "шестерка" позаимствована у Porsche 911 Carrera S. Она развивает 385 л. с. при 7400 об/мин. Мотор очень отзывчивый и обладает бодрым характером. Он легко раскручивается до максимальных 7800 об/мин. Пусть он и высокооборотистый, но более тяговит и эластичен, чем 3,4-литровый двигатель. Ведь крутящего момента у него заметно побольше – 420 Н·м при 4750 об/мин. Спортивная выхлопная система, обеспечивает отлич-

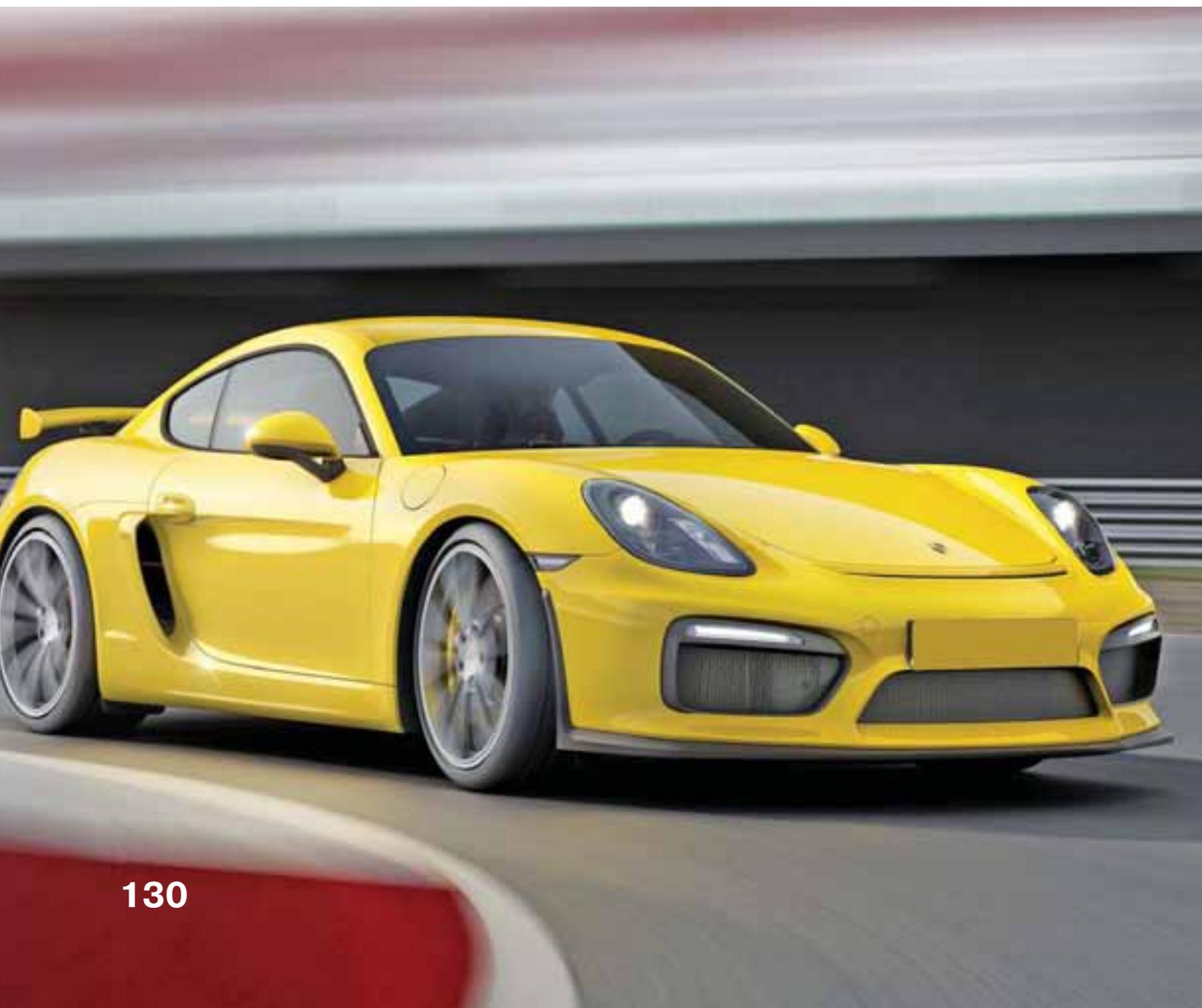
ное звуковое сопровождение. При резком старте с пробуксовкой борется технология Launch control. Саутан GT4 легко срывается с места и достигает 100 км/ч за 4,4 с, а его максимальная скорость – 295 км/ч. Расход топлива, конечно, побольше, чем у стандартной версии, но все равно довольно умеренный – 14,8 л/100 км в городском цикле и 7,8 л/100 км – в загородном.

Автомобиль доступен только с 6-ступенчатой механической трансмиссией. Она демонстрирует образцовую точность при переключениях. Ход рычага короткий, а сцепление, к удивлению, легкое.

Передняя подвеска полностью позаимствована у Porsche 911 GT3, так же как и отдельные элементы задней – амортизаторы и стойки стабилизатора. Среднемоторное купе радует отточенной управляемостью – это отлично сбалансированный автомобиль с равным распределением веса по осям. Расширенная колея и пониженный центр тяжести способствуют лучшему поведению на извилистых дорогах. Саутан GT4 демон-

стрирует нейтральную поворачиваемость благодаря дифференциалу повышенного трения с функцией изменения вектора тяги. На высоте и сцепление с дорогой: даже с отключенной системой стабилизации автомобиль легко контролируем. На автодроме Саутан уверенно ведет себя и даже прощает многие ошибки неопытному водителю. Рулевое управление сделали несколько острее и точнее, улучшилась и его информативность. Подвеска стала более упругой и теперь даже в стандартном режиме адаптивных амортизаторов езда весьма жесткая. Стандартные тормозные диски обеспечивают отличное замедление, но для настоящих гурманов теперь предлагают еще более эффективные карбоново-керамические тормоза, также от Porsche 911 GT3.

Как флагманская версия, Porsche Саутан GT4 ощутимо дороже стандартной модификации – в Европе он стоит 85 779 евро. Всего выпустят лишь 2500 таких купе, причем на них сформировалась очередь длиной в несколько месяцев.











Технические характеристики Porsche Cayman GT4	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	3/2
Снаряженная масса, кг	1340
Длина/ширина/высота, мм	4438/1817/1266
Колесная база, мм	2484
Колея передняя/задняя, мм	1526/1540
Клиренс (дорожный просвет), мм	91
Объем багажника, л	150+275
Диаметр разворота, м	11,1
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	3800
Тип	бензиновый
Расположение	в базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	оппозитно, 6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	385 при 7400
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	420 при 4750
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/54
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	6-ст. механическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, PSM
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	235/35 ZR20 спереди 295/30 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,4
Максимальная скорость, км/ч	295
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	14,8
– загородный цикл	7,8
– смешанный цикл	10,3
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	85 779
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Сравнение хетчбэков С-класса



Citroen C4

В хромированную радиаторную решетку Citroen C4 интегрирован двойной шеврон



Renault Megane

"Нос" Renault Megane украшен логотипом марки



Toyota Auris

В переднем бампере Toyota Auris – широкий воздухозаборник

Модели С-класса по праву считаются самыми массовыми в мире. Ежегодно их продают по несколько миллионов. Они относительно небольшие, экономичные и вполне доступные. Довольно популярны они и у нас. Пусть в Украине традиционно большой спрос на седаны, хетчбэки также находят все больше покупателей. Именно пятидверные модели С-класса и выбраны для нашего сравнительного тест-драйва. Это Citroen C4, Renault Megane и Toyota Auris.

Citroen C4 второго поколения представили в 2010 году, а недавно он был обновлен. Автомобиль выглядит весьма солидно и серьезно. У него рельефные боковины и капот, расширенные колесные арки. В хромированную радиаторную решетку интегрирован двойной шеврон – логотип Citroen. Передний бампер украшен немаленьким воздухозаборником. Большие изогнутые фары растянуты на крылья. Заднее стекло панорамное, а на верхней его кромке находится большой спойлер. А вот стеклоочиститель здесь установлен слишком маленький и его не всегда хватает. Г-образные фонари подчеркивают расширенные "плечи" хетчбэка.

Renault Megane третьего поколения выпускают с 2008 года, и он также прошел модернизацию. Клиновидный профиль и короткие свесы кузова придают ему динамичности. Узкая решетка радиатора по центру украшена огромным логотипом французской марки. В бампере заметен довольно широкий воздухозаборник. Крупные раскосые фары растянуты на выпуклые крылья, а капот выполнен рельефным. На порогах размещены защитные пластиковые накладки. Главным стилистическим элементом "кормы" являются огромные фонари. Панорамное стекло сверху прикрито компактным спойлером.

Смена поколений Toyota Auris произошла в 2012 году. Хетчбэк радикально преобразился внешне и стал похож на Toyota Prius. Теперь в дизайне господствуют грани и прямые линии. Узкая V-образная радиаторная решетка по бокам окружена стреловидными фарами. В бампере размещен немаленький трапециевидный воздухозаборник. У лобового стекла – большой угол наклона, в то время как задние стойки крыши практически вертикальные. На крыше установлен небольшой спойлер. Сзади по краям кузова размещены крупные фонари сложной формы, а бампер выглядит довольно массивным.

C4 несколько крупнее своих соперников – достигает в длину 4329 мм против 4295 мм – у Megane и 4275 мм – у Auris. А вот колесная база больше у Renault – 2640 мм, тогда как у Citroen – 2608 мм, а у Toyota – 2600 мм. Оба "француза" ощутимо легче "японца": C4 весит 1235 кг, Megane – 1252 кг, а Auris – 1275 кг.

Пластик в отделке салона Citroen разбавлен многочисленными вставками



C4 самый легкий в тройке – весит 1235 кг



Megane – самый компактный (4295 мм)



Передние стойки крыши Toyota наклонены на большой угол



Заднюю часть Citroen подчеркивают Г-образные фонари



Панорамное стекло Renault сверху прикрыто компактным спойлером



По краям кузова Auris размещены фонари сложной формы

"под алюминий". Интересно, что водитель нажатием кнопки может изменять цвет внутренней подсветки и тоны сигналов напоминания о незакрытых дверях или непристегнутых ремнях безопасности. Четырехспицевое рулевое колесо довольно большое, а его обод обшит кожей. Циферблаты приборов с оптической подсветкой размещены в трех отдельных желобах. Внутри спидометра – экран бортового компьютера, а в тахометре – дисплей индикатора режима автоматической трансмиссии. Центральная панель немного повернута к водителю, а кнопки и переключатели на ней крупные и удобные в пользовании. У рулевого колеса изменяются высота и вылет, а вот диапазон регулировок водительского кресла мог бы быть и больше. Зато обзорность во всех направлениях хорошая. Передние сиденья мягкие и удобные, но при этом не лучшим образом удерживают спину. Зато они оснащены подогревом.

Внутри Мегане преобладают горизонтальные линии. Впрочем, и здесь есть место для оригинальности. Так, спидометр выполнен цифровым, а экран он делит с ограничителем скорости. Слева от него – аналоговый тахометр, справа – экран бортового компьютера. Трехспицевый руль обшит кожей. На V-образной центральной панели клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля четко разделены друг от друга. Однако некоторые из них слишком маленькие и на ощупь их можно спутать. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние кресла – мягкие и удобные, а посадка – весьма низкая. При этом у них довольно неплохая поддержка в районе поясницы. А вот за подогрев придется доплатить около 1900 гривен. Также следует отметить, что между сиденьями почему-то только один подстаканник. Обзорность вперед и по сторонам неплохая, а вот при парковке мешают толстые задние стойки крыши.

В салоне Auris преобладает строгий стиль. Черный пластик разбавлен хромированными накладками. Обод трехспицевого рулевого колеса обшит кожей, а в районе хвата рук на нем предусмотрены напльвы. Циферблаты приборов украшены серебристыми ободками. Внутри спидометра установлен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру расположен экран бортового компьютера. Центральная панель – ассиметричная, а сверху на ней находится 6,1-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы Toyota Touch. Клавиши аудиосистемы и климат-контроля крупные и удобные в пользовании. У рулевой колонки изменяются угол наклона и глубина. Сиденья первого ряда мягкие и комфортабельные, но им не хватает боковой поддержки. Зато они оснащены подогревом. Обзорность вперед и по сторонам хорошая. На центральном тоннеле Toyota

установлен подлокотник с отделением внутри.

На втором ряду во всех трех автомобилях удобнее двоим пассажирам, чем троим. Больше всего места для ног у Renault, однако, у него пространство над головой не слишком большое из-за ниспадающей формы крыши. В Citroen и Toyota оно побольше, но в С4 коленям тесновато, особенно если спереди сидят рослые люди. Зато у С4 очень вместительный багажник – 408 л против 372 л у Megane и 360 л у Auris. Со сложенными задними сиденьями получается 1300, 1129 и 1200 л, соответственно.

Для сравнения выбраны модели приблизительно одного ценового диапазона – Citroen C4 1,6 Tendance, Renault Megane 1,6 Expression и Toyota Auris 1,6 Active. Все они укомплектованы центральным замком, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, легкосплавными дисками, CD-плеером и круиз-контролем, который у французских автомобилей дополнен функцией ограничителя скорости. Renault оснащен кондиционером, а два других автомобиля – климат-контролем. Зато у него есть парктроник, датчики освещения и дождя. Toyota получила камеру заднего вида. У С4 и Auris – по 6 подушек безопасности, тогда как у Megane – 4. В Renault и Toyota предусмотрена система стабилизации.

Все три тестируемых автомобиля укомплектованы бензиновыми 1,6-литровыми 16-клапанными "четверками". Мотор Citroen развивает 120 л. с. при 6000 об/мин. У него приличный крутящий момент – 160 Н·м, хотя достигается он при весьма высоких 4250 об/мин. Поэтому двигатель желательно хорошенько раскручивать. Динамика несколько хуже, чем у соперников – 12,5 с до 100 км/ч и максимальные 190 км/ч. Трансмиссия Citroen – 4-ступенчатая автоматическая, но хорошо настроена, поэтому реакции у нее довольно быстрые. А вот "аппетит" у С4 самый большой в этой тройке. В городском цикле хэтчбэк расходует 10,0 л/100 км, а в загородном – 5,1 л/100 км. В Украине также можно выбрать 110-сильную версию этого мотора и турбодизели объемом 1,6 л (92 и 110 л. с.).

Под капотом Megane – мотор мощностью 115 л. с. при 6000 об/мин. Пик крутящего момента в 155 Н·м достигается при 4250 об/мин, поэтому на "низах" тяги далеко не всегда хватает. А по мере набора оборотов двигатель становится довольно громким. Хэтчбэк разгоняется до 100 км/ч за 11,9 с при максимальной скорости в 175 км/ч. Отчасти динамику ухудшает "задумчивый" вариатор. Да и расход топлива умеренный: Renault "употребляет" 8,9 л/100 км в городском цикле и 5,2 л/100 км – на шоссе. У нас можно выбрать версию с более экономичным 1,5-литровым турбодизелем мощностью 106 л. с., а также 2,0-литровый 140-сильный бензиновый вариант.



Центральная панель С4 немного повернута к водителю



Спидометр Megane – цифровой



Центральная панель Toyota – ассиметричная



У Citroen не слишком большое пространство для коленей



В Renault не всегда хватает места над головой



На втором ряду Auris достаточно просторно

Мощность "четверки" Toyota самая большая в тройке – 132 л. с. при 6000 об/мин. А при невысоких 3800 об/мин доступны пиковые 160 Н·м крутящего момента. Motor отличается тишиной и плавностью работы, под стать ему и характер бесступенчатого вариатора Multidrive S. Впрочем, эта трансмиссия своими настройками хорошо способствует хорошим динамическим показателям. Auris разгоняется до 100 км/ч за 11,1 с и достигает 190 км/ч. Зато он экономичнее соперников: в городе расходует 7,4 л/100 км, а на трассе – 4,8 л/100 км. Модель также доступна с 1,3-литровым 100-сильным мотором и гибридной силовой установкой суммарной мощностью 136 л. с.

Ходовая Citroen более ориентирована на комфорт. Поэтому его руль очень легкий и не самый информативный и точный. Мягкая подвеска без проблем справляется с подавляющим большинством выбоин на дороге. Однако обратной стороной этих настроек являются выраженные крены кузова на извилистых дорогах. Зато сцепление с дорогой не вызывает вопросов. Преимуществом С4 является неплохая маневренность на малых скоростях. А на больших скоростях в салоне проявляется шум ветра. Замедляется хетчбэк уверенно, а усилие на педали легко дозировать.

Megane – наиболее мягкий и комфортабельный среди трех хетчбэков. Его подвеска плавно поглощает даже серьезные неровности, способствует этому и высокопрофильная резина. Руль Renault можно без проблем вращать несколькими пальцами, но информативность у него не лучшая. Однако автомобиль нередко демонстрирует недостаточную поворачиваемость и довольно сильно кренится в виражах. При езде по автостраде курсовая устойчивость на высоте, но вместе с тем в салоне ощутимо слышен шум ветра и шин. Тормоза хетчбэка обеспечивают неплохое замедление, однако, ход педали слишком длинный.

Auris также на первое место ставит комфорт. Мягкая подвеска плавно поглощает большинство неровностей, но вместе с тем автомобиль ощутимо кренится в виражах. Руль Toyota очень легкий и далеко не самый информативный. Зато хетчбэк неплохо маневрирует на малых скоростях: диаметр разворота у него – 10,4 м, тогда как у Citroen – 10,7 м, а у Renault – 10,95 м. Да и сцепление с дорогой отличное. Шумоизоляция пассажирского отсека очень хорошая, а потому при 120 км/ч в салоне достаточно тихо, разве что аэродинамические шумы иногда дают о себе знать.

Renault Megane 1,6 Expression – самый доступный в этой тройке, стоит 483 тыс. гривен. Он привлекает богатым оснащением. Цена Toyota Auris 1,6 Active – 493 тыс. гривен. Его преимущества – хорошая динамика и экономичность. Citroen C4 1,6 Tendance несколько дороже соперников – 591 тыс. гривен, а его преимущество – вместительный багажник.



Багажник C4 самый большой – 408 л



Объем багажника Megane – 372 л



У Toyota в распоряжении 360 л

Технические характеристики			
Модель	Citroen C4	Renault Megane	Toyota Auris
Тип кузова	хетчбэк		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1235/1805	1252/1755	1275/1830
Длина/ширина/высота, мм	4329/1789/1491	4295/1808/1423	4275/1760/1460
Колесная база, мм	2608	2640	2600
Колея передняя/задняя, мм	1536/1529	1546/1547	1525/1520
Клиренс (дорожный просвет), мм	140	120	140
Объем багажника мин/макс, л	408/1300	372/1129	360/1200
Диаметр разворота, м	10,7	10,95	10,4
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1598	1598	1598
Тип	бензиновый		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	120 при 6000	115 при 6000	132 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	160 при 4250	155 при 4250	160 при 3800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/60	Аи-95/60	Аи-95/50
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	4-ст. автоматическая	вариатор	вариатор
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	4	6
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD,	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, ESP
Размер шин	205/55 R16	205/60 R16	205/55 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	12,5	11,9	11,1
Максимальная скорость, км/ч	190	175	190
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	10,0	8,9	7,4
– загородный цикл	5,1	5,2	4,8
– смешанный цикл	6,9	6,6	5,7
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	591 000	483 000	493 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Практично и со вкусом



Audi A4 Avant

Широкая решетка радиатора Audi A4 Avant обрамлена хромом



Mercedes-Benz C-Class Estate

Фары Mercedes-Benz C-Class Estate дополнены изогнутыми светодиодами



Volvo V60

Радиаторная решетка Volvo V60 перечеркнута диагональным молдингом

Традиционно покупка универсала вызвана, прежде всего, соображениями практичности. Оно и понятно, ведь главное преимущество подобных моделей – вместительный багажник. Впрочем, просторность и утилитарность – не помеха яркому дизайну, богатому оснащению или хорошей динамике. Особенно это касается моделей премиум-сегмента. В D-классе присутствуют, например, Audi A4 Avant, Mercedes-Benz C-Class Estate и Volvo V60, о которых и пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

Audi A4 Avant недавно прошел плановое обновление, а вскоре его сменит модель нового поколения. Он привлекает элегантным внешним видом с плавными линиями кузова. У него аркообразная форма крыши и большой угол наклона задних стоек. Фирменная трапециевидная решетка радиатора обрамлена хромом. По ее краям установлены продолговатые фары со стреловидными светодиодными лампами дневного света. Боковины украшены штампованными линиями. Пятая дверь сверху прикрыта небольшим спойлером. Ширину кузова подчеркивают продолговатые фонари, также со светодиодной оптикой.

Mercedes-Benz C-Class Estate – новичок в этой тройке, его представили год назад. Его дизайн преобразился, стал элегантнее и динамичнее. Линия крыши стала более покатой, а у задних стоек крыши увеличен угол наклона. Широкая решетка радиатора декорирована хромом, а с ней сочетаются крупные фары с изогнутыми светодиодными ходовыми огнями. На оконных рамках и порогах кузова заметны серебристые накладки, под стать им – и молдинг на пятой двери, соединяющий овальные фонари. Заднее стекло сверху прикрыто спойлером.

Volvo V60 также модернизировали несколько месяцев назад. Универсал отличается стремительным дизайном с клиновидным профилем. Решетка радиатора по форме напоминает улыбку и разделена диагональной балкой. С ней сочетаются раскосые фары. В V-образном переднем бампере размещен узкий воздухозаборник. Капот V60 слегка выпуклый. На крыше установлен большой заостренный спойлер. Задние стойки подчеркнуты оригинальными L-образными фонарями. Бампер кажется своеобразным продолжением крыльев, а из-под него выглядывают продолговатые наконечники выхлопных труб.

Mercedes-Benz и Audi немного крупнее, чем Volvo – достигают 4700 мм в длину против 4628 мм. У C-Class Estate и колесная база самая большая – 2840 мм, тогда как у A4 Avant – 2808 мм, а у V60 – 2776 мм. Интересно, что Audi несколько легче соперников: 1530 кг против 1545 кг у Mercedes-Benz и 1574 кг у Volvo. Это объясняется использованием в конструкции алюминиевых сплавов.

Пластик в отделке салона Audi щедро разбавлен серебристыми вставками. Четырехспицевое рулевое колесо обшито



При массе в 1530 кг Audi легче соперников



У Mercedes-Benz самая большая колесная база – 2840 мм



На крыше Volvo установлен заостренный спойлер



Ширину кузова A4 Avant подчеркивают продолговатые фонари



Пятая дверь C-Class Estate украшена хромированным молдингом



L-образные фонари V60 размещены в стойках крыши

кожей, а в районе хвата рук на ободке предусмотрены напльвы. Ярко-красная подсветка добавляет эмоциональности. По центру приборной панели установлен цветной дисплей бортового компьютера, по бокам от него – большие спидометр и тахометр, а по краям – указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. Центральная панель немного повернута к водителю, а венчает ее 6,5-дюймовый дисплей мультимедийной системы MMI. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и удобные в пользовании. Рулевая колонка A4 Avant регулируется в двух плоскостях. Передние сиденья упругие и неплохо удерживают спину, а посадка достаточно низкая. На широком трансмиссионном тоннеле установлены два подстаканника и подлокотник с боксом внутри. Обзорность во всех направлениях неплохая.

Mercedes-Benz внутри декорирован синтетической кожей, присутствуют и многочисленные алюминиевые детали. На трехспицевом рулевом колесе кожа натуральная, а на рулевую колонку вынесен селектор трансмиссии. Передняя панель выполнена обволакивающей, а циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы. Центральная консоль наклонена, а сверху к ней прикреплен 7-дюймовый дисплей мультимедийной системы Comand. Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля небольшие, но их немного. Здесь же установлены и аналоговые часы. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние сиденья мягкие и удобные, а также обладают при этом хорошей боковой поддержкой. Поскольку стояночный тормоз электромеханический, то освобождено больше места для подлокотников и увеличен бокс в трансмиссионном тоннеле. Обзорность хорошая благодаря большой площади остекления и тоненьким стойкам крыши.

В салоне Volvo господствует лаконичный скандинавский стиль. Черный пластик сочетается с серебристыми вставками. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей. Комбинация приборов состоит из аналогового тахометра с цифровым спидометром внутри и двух дисплеев, на которые выведены остальные данные. Цвет подсветки изменяется нажатием кнопки. Центральная панель немного наклонена и повернута к водителю. Она выполнена сверхтонкой, а за ней расположено небольшое отделение для мелкой поклажи. Сверху установлен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиш здесь довольно много и некоторые из них чересчур мелкие, что затрудняет пользование ими на ощупь. Кресла первого ряда V60 комфортабельные и неплохо удерживают спину. Они также оснащены подогревом. Центральный подлокотник прячет внутри бокс. Обзор назад несколько ограничен из-за маленького стекла и толстых стоек.

На втором ряду больше всего места для ног у C-Class Estate. А вот салон в районе

плеч шире у V60. У Volvo рослые пассажиры сзади будут несколько стеснены, ведь пространство над головой у него несколько меньше, чем у соперников. Зато его задние кресла оснащены подогревом. Объем багажника Audi и Mercedes-Benz равен 490 л, а Volvo – 430 л. Со сложенными сиденьями второго ряда он возрастает до 1430 л, 1510 и 1241 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости Audi A4 Avant 2,0 Multitronic, Mercedes-Benz C250 T и Volvo V60 T5 Kinetic. Все они оснащены электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, климат-контролем, аудиосистемой с CD-проигрывателем, связью Bluetooth, системой стабилизации, легкосплавными 16-дюймовыми дисками. У Mercedes-Benz 9 подушек безопасности, а у двух других автомобилей – по 6. Audi также получил датчики освещения и дождя, а Volvo – круиз-контроль с ограничителем скорости и системой автоматического замедления City Safety.

Все три универсала оснащены бензиновыми 2,0-литровыми четырехцилиндровыми двигателями с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. A4 Avant получил 2,0-литровый мотор мощностью 225 л. с. при 4500 об/мин. Он самый тяговитый на "низах", ведь максимальные 350 Н·м крутящего момента в распоряжении с 1500 об/мин. У него приятный и не слишком громкий звук выхлопа. Бесступенчатый вариатор Multitronic хорошо подбирает обороты двигателя при разгоне. Автомобиль демонстрирует неплохую динамику – 7 с до 100 км/ч и максимальные 245 км/ч. Кроме того, Audi не назовешь "прожорливым" – 8,0 л/100 км в городском цикле и 5,5 л/100 км – в загородном. Также модель в Украине можно выбрать с 1,8-литровым 170-сильным бензиновым турбодвигателем, турбодизелями объемом 2,0 л (140 л. с.) и 3,0 л (245 л. с.).

Под капотом C250 T – "четверка", развивающая 210 л. с. при 5500 об/мин. Пиковый крутящий момент в 350 Н·м достигается уже при 1200 об/мин, что обеспечивает неплохую тягу на "низах" и эластичность. Двигатель отличается тишиной и плавностью работы, под стать ему и характер 7-ступенчатой автоматической трансмиссии. Динамика – лучшая в тройке: разгон до 100 км/ч занимает 6,8 с, а максимальная скорость составляет 244 км/ч. К тому же, этот универсал самый экономичный – расходует 7,6 л/100 км в городе, а на шоссе – 5,1 л/100 км. Mercedes-Benz у нас также доступен с бензиновыми моторами объемом 1,6 л (156 л. с.) и 2,0 л (184 л. с.) турбодизелями объемом 2,1 л (170 и 204 л. с.).

V60 укомплектован двигателем мощностью 240 л. с. при 5500 об/мин. Он также достаточно тяговит на низких оборотах, ведь максимальный крутящий момент в 320 Н·м доступен с 1800 об/мин. Мотор



Центральная панель Audi немного повернута к водителю



Приборы Mercedes-Benz установлены в отдельных колодцах



Тахометр Volvo соседствует с двумя дисплеями



На втором ряду A4 Avant больше всего места для ног



На втором ряду C-Class Estate больше всего места для ног



Задние кресла V60 оснащены подогревом

быстро набирает обороты, хотя после 5000 об/мин становится несколько шумным. Роботизированная 6-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует очень быструю смену передач. Универсал разгоняется до 100 км/ч за 7,7 с и развивает 230 км/ч. А вот "аппетит" у него несколько побольше, чем у соперников – 11,3 л/100 км в городском цикле и 6,6 л/100 км – за городом. Для Volvo у нас также доступны бензиновые моторы объемом 1,6 л (150 и 180 л.с.) и 3,0 л (304 л.с.), турбодизели объемом 1,6 л (115 л.с.), 2,0 л (136 и 163 л.с.), 2,4 л (215 л.с.).

Ходовая Audi настроена на компромисс между комфортом и управляемостью. Энергоемкая подвеска неплохо справляется с дорожными неровностями. При этом универсал не слишком кренится в поворотах, а недостаточная поворачиваемость редко проявляется. Курсовая устойчивость у него хорошая благодаря большой колесной базе. Рулевое управление очень точное и информативное, а на малых скоростях становится очень легким и его удобно вращать одной рукой. Шумоизоляция салона качественная, поэтому при езде по автостраде сторонние звуки не дают о себе знать.

В отличие от переднеприводных соперников, Mercedes-Benz – заднеприводный. Универсал более ориентирован на комфорт, хотя его подвеска стала более упругой, чем у модели предыдущего поколения. Но она легко и плавно поглощает даже серьезные выбоины. При этом нежелательные движения кузова редко дают о себе знать. Автомобиль демонстрирует неплохую маневренность в городских условиях: диаметр его разворота составил 11,2 м против 11,3 м у V60 и 11,5 м у A4 Avant. Руль – точный, но при этом легкий, да и обратной связи вполне достаточно. У C250 T – лучшая в тройке шумоизоляция, поэтому даже при 150 км/ч можно говорить, не повышая голоса.

Для Volvo доступны два типа настроек шасси, а стандартным является более спортивный вариант Dynamic. Поэтому езда в универсале несколько упругая, что особенно ощутимо на дорогах низкого качества. Зато V60 меньше всего кренится в виражах. Руль достаточно острый и точный, хотя не самый информативный. На больших скоростях он приятно наполняется тяжестью. Сцепление с дорогой очень хорошее. В то же время в скоростных виражах иногда проявляется недостаточная поворачиваемость. При 130 км/ч в салоне становится слышен шум ветра.

Audi A4 Avant 2,0 Multitronic несколько дороже конкурентов – 1 185 657 тыс. гривен, он привлекает большим внутренним пространством. Mercedes-Benz C250 T самый доступный – 1 098 743 гривны, его сильные стороны – неплохая динамика и экономичность. Volvo V60 T5 Kinetic стоит 1 125 628 гривен, а его козыри – богатое оснащение и хорошая управляемость.



Багажник Audi один из самых больших – 490 л



У Mercedes-Benz также в распоряжении 490 л



Объем багажника Volvo – 430 л

Технические характеристики			
Модель	Audi A4 Avant	Mercedes-Benz C250 T	Volvo V60
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1530/2100	1545/2120	1574/2130
Длина/ширина/высота, мм	4700/1826/1436	4702/1810/1457	4628/1865/1484
Колесная база, мм	2808	2840	2776
Колея передняя/задняя, мм	1564/1551	1584/1566	1588/1585
Клиренс (дорожный просвет), мм	130	120	130
Объем багажника мин/макс, л	490/1430	490/1510	430/1241
Диаметр разворота, м	11,5	11,2	11,3
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1984	1991	1999
Тип	бензиновый, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, продольно		спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	225 при 4500	210 при 5500	240 при 5500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	350 при 1500-4500	350 при 1200-4300	320 при 1800-5000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/63	Аи-95/66	Аи-95/67
Трансмиссия			
Тип привода	передний	задний	передний
Коробка передач	вариатор	7-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		независимая, 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	9	6
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, DSTC
Размер шин	225/55 R16	205/60 R16	215/55 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,0	6,8	7,7
Максимальная скорость, км/ч	245	244	230
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	8,0	7,6	11,3
– загородный цикл	5,5	5,1	6,6
– смешанный цикл	6,1	6,0	8,3
Стоимость тестируемого автомобиля (в Украине), гривен	1 185 657	1 098 743	1 125 628
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Завсегдатаи В-класса



Chevrolet Aveo

"Взгляд" Chevrolet Aveo весьма агрессивен



Ford Fiesta

Решетка радиатора Ford Fiesta декорирована хромом



Volkswagen Polo

В переднем бампере Volkswagen Polo – широкий воздухозаборник

В наши дни автомобили В-класса становятся все популярнее. Этому способствуют сразу несколько факторов. Во-первых, эти модели экономичные; во-вторых, не занимают много места и маневренные в городских условиях. Преимущества хэтчбэков В-класса оценили и в Украине, но у нас на первый план выходит еще один критерий – доступная цена (особенно сейчас, когда курс валют стремительно пошел вверх). Некоторые модели не только практичные, но и весьма стильные. Среди них – например, Chevrolet Aveo, Ford Fiesta и Volkswagen Polo.

Chevrolet Aveo второго поколения с виду немного напоминает предшественника, но выглядит гораздо агрессивнее. Особенно это заметно при взгляде в анфас. Фирменная разделенная горизонтально пополам решетка радиатора сочетается с весьма хищным "взглядом" четырех круглых фар. Усиливает впечатлительные профилированный капот. Профиль украшают клиновидные штампованные линии, а ручки задних дверей спрятаны в стойках, что делает хэтчбэк немного похожим на купе. На крыше размещен спойлер, а заднюю часть подчеркивают большие круглые фонари.

Дизайн Ford Fiesta в 2013 году слегка обновили. Хэтчбэк также отличается яркостью и воплощает собой динамизм. Он немного преобразился внешне, хотя и сохранил знакомые черты вроде рельефных боковин, расширенных колесных арок и стремительного профиля с большим углом наклона лобового стекла. Вместе с тем автомобиль получил фирменную хромированную решетку радиатора и новые узкие фары. Панорамное заднее стекло сверху прикрыто большим спойлером, а по бокам в стойках размещены крупные каплевидные фонари.

Volkswagen Polo пятого поколения также недавно немного освежили. Его стиль можно охарактеризовать как сдержанный. Во внешнем виде преобладают строгие прямые линии, а у передних и задних стоек крыши малые углы наклона. Узкая решетка радиатора с большим логотипом марки по центру и продолговатые фары роднят автомобиль со старшим братом Volkswagen Golf VII. В бампере заметен широкий воздухозаборник. Сзади по краям кузова установлены четырехугольные фонари, а на крыше – небольшой спойлер.

С каждым годом модели В-класса все больше прибавляют в размерах. Так, тот же Aveo, являющийся самым крупным в этой тройке, достигает 4039 мм в длину при колесной базе в 2525 мм. Длина Fiesta – 3969 мм, а колесная база – 2489 мм, а у Polo эти показатели составляют 3972 и 2470 мм, соответственно. Volkswagen несколько легче конкурентов: его масса равна 1107 кг, тогда как Ford весит 1122 кг, а Chevrolet – 1110 кг.

У Aveo салон выполнен в мотоциклетном стиле. Пожалуй, самая интересная его черта – комбинация приборов, состоящая из аналогового тахометра и монохромного экрана, на который выведены показате-



Aveo является самым крупным в тройке – его длина составляет 4039 мм



У лобового стекла Fiesta большой угол наклона



Volkswagen несколько легче конкурентов – 1107 кг



Заднюю часть Chevrolet подчеркивают большие круглые фонари



На крыше Ford есть большой спойлер



По краям кузова Volkswagen установлены крупные четырехугольные фонари

ния спидометра, бортового компьютера и указателя остатка топлива. Нежно-синяя подсветка приятная для глаз, но шрифт на экране не слишком контрастный, что затрудняет его считывание в солнечную погоду. Материалы отделки довольно неплохие, но по качеству уступают пластику и ткани Ford и Volkswagen. Трехспицевое рулевое колесо знакомое по старшему брату Chevrolet Cruze. На V-образной центральной панели установлен 7-дюймовый сенсорный дисплей. Переключателей здесь не очень много, поэтому разобраться с ними не трудно. У Chevrolet предусмотрены два "бардачка" (в верхнем есть USB-порт) и выдвижной ящик под сиденьем переднего пассажира. Рулевая колонка Aveo оснащена регулировками в двух плоскостях, можно изменить высоту кресла водителя. Передние сиденья мягкие и комфортабельные, хотя немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Предусмотрена и функция подогрева.

Внутри Fiesta преобладает спортивный дух. Пластик щедро разбавлен серебристыми вставками, а теперь к ним добавлены и черные лакированные поверхности. Обод трехспицевого рулевого колеса обшит кожей, а в районе хвата рук на нем предусмотрены напльвы. Циферблаты спидометра и тахометра находятся в отдельных желобах, а между ними – экран бортового компьютера. Центральная панель по дизайну напоминает мобильный телефон. Венчает ее монохромный дисплей, на который выведены показания часов, термометра и магнитолы. Клавиши здесь рационально упорядочены и четко разделены. Весьма оригинально выглядит круглый блок кнопок климатической установки. Для мелкой поклажи предусмотрены вместительный перчаточный ящик, карманы в дверях и отделения в центральной консоли. У рулевой колонки изменяются высота и глубина, можно отрегулировать высоту и у водительского сиденья. Передние кресла комфортабельные и обладают хорошей боковой поддержкой. Высокая посадка и большие зеркала заднего вида обеспечивают хорошую обзорность.

В салоне Polo также довольно много хромированных деталей. Трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу знакомо по тому же Golf VII. Циферблаты приборов отныне помещены в отдельных колодцах, причем внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры охлаждающей жидкости. По центру находится экран бортового компьютера. Переключатели на центральной панели простые и понятные, они рационально упорядочены. У рулевой колонки изменяется не только высота, но и глубина, регулировка по высоте есть и у водительского кресла. Передние сиденья неплохо удерживают спину, однако, сами они весьма упругие. Между ними установлен подлокотник, прячущий небольшой бокс, а под креслом переднего пассажира установлен

выдвижной ящик. Обзорность вперед и по сторонам хорошая.

На втором ряду пространство для ног в Chevrolet немного больше, чем в Ford и Volkswagen. Запас места над головой в трех машинах приблизительно одинаковый. Сзади комфортнее двоим пассажирам, но при надобности поместится и третий. Объем багажника Aveo составляет 290 л, у Fiesta – 295 л, а у Polo – 280 л. Со сложенными задними сиденьями он возрастает до 653, 979 и 952 л, соответственно.

Для сравнения выбраны версии моделей со схожим оснащением – Chevrolet Aveo 1,4 LTZ, Ford Fiesta 1,0 Comfort+ и Volkswagen Polo 1,2 TSI Life. У всех них есть центральный замок, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, бортовой компьютер, кондиционер (у Fiesta – климат-контроль). У Chevrolet и Ford также предусмотрены легкосплавные диски и магнитола со связью Bluetooth. Fiesta оснащен 7 подушками безопасности, а у двух других хэтчбэков их по 6 штук. У него, как и у Polo, установлена система стабилизации ESP. Зато Aveo получил круиз-контроль, парктроник и датчик света. Volkswagen же укомплектован системой контроля давления в шинах.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми двигателями. "Четверка" Aveo объемом 1,4 л развивает 100 л. с. при 6000 об/мин. Она обладает резвым характером и быстро набирает обороты, но по мере этого становится довольно громкой. Максимальный крутящий момент в 130 Н·м достигается при 4000 об/мин, то есть его нужно постоянно раскручивать. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия отличается плавностью переключений и помогает разогнаться до 100 км/ч за 13,1 с и достичь 175 км/ч. Расход топлива в городском цикле составляет 9,0 л/100 км, а в загородном – 5,4 л/100 км. Также для Aveo у нас предлагают бензиновый мотор объемом 1,6 л (116 л. с.).

Fiesta получил 1,0-литровый трехцилиндровый турбомотор EcoBoost мощностью 100 л. с. У него бодрый нрав, хотя он довольно шумный. Мотор очень тяговитый на низких оборотах, ведь пиковые 170 Н·м крутящего момента в распоряжении уже с 1400 об/мин. Трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует очень быстрые переключения передач, что способствует неплохой динамике – 10,8 с до 100 км/ч и максимальные 180 км/ч. Да и "аппетит" весьма умеренный – 6,6 л/100 км в городе и 3,9 л/100 км – на шоссе. Также можно выбрать бензиновые моторы объемом 1,0 л (80 и 125 л. с.) и 1,2 л (82 л. с.), турбодизель объемом 1,5 л (75 л. с.).

Двигатель Polo также оснащен турбонаддувом, но он четырехцилиндровый, а его объем – 1,2 л. Он развивает 90 л. с. при 4800 об/мин, а максимальный крутящий момент в 160 Н·м доступен с 1400 об/мин. То есть тяги на "низах" у него также хватает. Мотор работает тихо, да и вибраций нет. Хэтчбэк разгоняется до 100 км/ч за 10,8 с и развивает 184 км/ч. Передачи в



В салоне Aveo цифровой спидометр сочетается с аналоговым тахометром



Циферблаты приборов Fiesta помещены в отдельные колодцы



Обод руля Polo плоский снизу



Авео предлагает задним пассажирам приличное пространство для ног



На втором ряду салона Fiesta достаточно места для двоих взрослых



В салоне Polo приличное пространство над головой

7-ступенчатой трансмиссии с двумя сцеплениями переключаются молниеносно. Volkswagen самый экономичный в тройке – 5,8 л/100 км в городе и 4,1 л/100 км – на трассе. Polo также можно выбрать со 110-сильной версией этого двигателя и 1-литровым 75-сильным бензиновым мотором.

Преимущество Ford – отличная управляемость, этот хэтчбэк несомненно создавали для активных водителей. Его рулевое управление оснащено адаптивным электроусилителем, а потому очень легкое при парковке, но приятно наполняется тяжестью по мере того, как скорость возрастает. Руль точный и острый – делает всего 2,6 оборота от упора до упора. Повороты – стихия Fiesta, автомобиль отлично держит траекторию и демонстрирует хорошее сцепление с дорогой. Курсовая устойчивость также на высоте. Кузов мало кренится в виражах, при том что подвеску слишком жесткой не назовешь. Она энергоемкая – уверенно и плавно поглощает большинство выбоин, поэтому езда в хэтчбэке комфортная. Неплохая и шумоизоляция: ветер и шины становятся слышны лишь после 120 км/ч. Кроме того, у Fiesta лучшие в этом тесте тормоза – замедление со 100 км/ч происходит на отрезке в 36 м.

У Chevrolet на первом месте – комфорт. Конечно, его подвеска мягкая, но у этого есть и обратная сторона: в поворотах высокий автомобиль ощутили ошутимо кренится. Aveo оснастили гидроусилителем рулевого управления, что прибавляет ему информативности, но настройки Fiesta все же несколько лучше. Тем не менее, руль точный, а в городских условиях легкий, что помогает маневрировать. Хэтчбэк демонстрирует уверенную и предсказуемую управляемость, а недостаточная поворачиваемость проявляется лишь на больших скоростях. При езде по шоссе в салоне весьма тихо. Тормозной путь со 100 км/ч составляет 37,8 м.

Volkswagen демонстрирует уверенную и безопасную управляемость. Неплохое и сцепление с дорогой. Руль с электрогидравлическим усилителем довольно легкий, но точный, хотя немного больше информативности ему не помешало бы. Подвеска достаточно упругая, но зато хэтчбэк не слишком кренится в скоростных поворотах. Хотя по-настоящему ошутимы лишь глубокие выбоины. Диаметр разворота несколько побольше, чем у двух других автомобилей – 10,6 м против 10,1. У Polo также очень хорошая шумоизоляция (по меркам В-класса), что особенно ошутимо на высоких скоростях. Тормоза обеспечивают неплохое замедление.

Chevrolet Aveo 1,4 LTZ самый доступный в тройке – стоит 382 800 гривен. Он также привлекает богатым оснащением. Цена Ford Fiesta 1,0 Comfort+ – 427 600 гривен, его козырь – хорошая управляемость. Volkswagen Polo 1,2 TSI Life несколько дороже – 430 тыс. гривен, а его сильной стороной является экономичность.



Объем багажника Chevrolet – 290 л

Багажник Ford самый большой – 295 л

У Volkswagen в распоряжении 280 л багажного отсека

Технические характеристики			
Модель	Chevrolet Aveo	Ford Fiesta	Volkswagen Polo
Тип кузова	хетчбэк		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1110/1593	1122/1545	1107/1620
Длина/ширина/высота, мм	4039/1735/1517	3969/1722/1481	3972/1682/1453
Колесная база, мм	2525	2489	2470
Колея передняя/задняя, мм	1509/1509	1473/1493	1463/1456
Клиренс (дорожный просвет), мм	150	150	143
Объем багажника мин/макс, л	290/653	295/979	280/952
Диаметр разворота, м	10,1	10,1	10,6
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1398	998	1197
Тип	бензиновый		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и число цилиндров	4, в ряд	3, в ряд	4, в ряд
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	12/2	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	100 при 6000	100 при 6000	90 при 4800
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	130 при 4000	170 при 1400	160 при 1400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/46	Аи-95/45	Аи-95/45
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. автоматическая	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	7	6
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, ESP, TPMS
Размер шин	205/55 R16	195/50 R15	175/70 R14
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	13,1	10,8	10,8
Максимальная скорость, км/ч	175	180	184
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	9,0	6,6	5,8
– загородный цикл	5,4	3,9	4,1
– смешанный цикл	6,8	4,9	4,7
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	382 800	427 600	430 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Практичные и с характером



Ford Mondeo

Узкие фары Ford Mondeo –
светодиодные



Honda Accord

Радиаторная решетка Honda Accord
декорирована изогнутым
хромированным молдингом



Mazda 6

Широкая решетка радиатора Mazda 6
напоминает улыбку

Как правило, модели D-класса выбирают за их вместительность и комфорт. Тем не менее, в этом сегменте есть и автомобили, привлекающие хорошими динамическими качествами и неплохой управляемостью. Впрочем, при этом они сохраняют традиционные преимущества подобных машин. Среди таких моделей на нашем рынке ранее можно было встретить Honda Accord и Mazda 6, а теперь к ним присоединился еще и новый Ford Mondeo.

Ford Mondeo четвертого поколения – новичок в Украине, ведь он поступил в продажу у нас совсем недавно. В отличие от соперников-седанов, он предложен с кузовом лифтбэк. Его дизайн стремительный и элегантный. У него аркообразная линия крыши и высокая оконная линия. Изящная хромированная решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами. Оптика, кстати, светодиодная и адаптивная. Боковины украшены штампованными линиями. В пятую дверь интегрирован заостренный спойлер, а большие фонари по форме напоминают лепестки цветов.

Honda Accord девятого поколения показали в прошлом году. Автомобиль преобразился, по сравнению с предшественником, и стал солиднее на вид. Его капот и боковины профилированы, а оконная линия отличается элегантным изгибом. Колесные арки немного расширены. Радиаторная решетка декорирована изогнутым хромированным молдингом, а с ней сочетаются продолговатые фары со светодиодными лампами дневного света. В переднем бампере размещен трапецевидный воздухозаборник. На крышке багажника размещен спойлер, а крупные фонари соединены хромированной накладкой.

Дизайн Mazda 6 третьего поколения весьма яркий. У седана выражен клиновидный профиль с длинным выпуклым капотом, короткими свесами кузова, ниспадающей линией крыши и приподнятой задней частью. Мускулов прибавляют раздутые передние крылья. Широкая решетка радиатора напоминает улыбку, а раскосые фары со светодиодными лампами похожи на лепестки цветов. Они адаптивные и биксенонные. В крышку багажника интегрирован заостренный спойлер, а ниже размещен хромированный молдинг. Расширенные "плечи" задних крыльев подчеркнуты продолговатыми фонарями, а из бампера выглядывают две выхлопные трубы.

Honda несколько больше своих соперников – 4890 мм в длину против 4870 мм у Mazda и 4871 мм у Ford. А вот колесная база самая большая у Mondeo – 2850 мм, тогда как у "шестерки" – 2830 мм. А вот у Accord она самая маленькая – 2775 мм. Ford, правда, и потяжелее – 1564 кг, тогда как масса Honda – 1544 кг, а Mazda – всего 1410 кг.

Во внутренней отделке Mondeo можно заметить черные лакированные поверхности и хромированные накладки. Многофункциональное четырехспицевое рулевое колесо декорировано кожей. На приборной панели между спидометром



У Ford самая большая колесная база – 2850 мм



При длине в 4890 мм Honda несколько крупнее соперников



Mazda самый легкий в тройке – 1410 кг



Крупные фонари Mondeo напоминают лепестки цветов



На крышке багажника Accord размещен спойлер



Фонари Mazda 6 соединены хромированным молдингом

и тахометром установлен большой цветной экран, на который не только выводятся данные бортового компьютера, но и дублируются показания мультимедийной системы. Наклоненная центральная панель увенчана 4-дюймовым дисплеем. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля немногочисленны, но и не слишком крупные. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету. Сиденья первого ряда комфортабельные и обладают неплохой боковой поддержкой. Предусмотрена функция подогрева. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлена пара подстаканников и подлокотник с боксом внутри. Обзор назад несколько ограничен из-за слегка приподнятой "кормы".

Салон Accord декорирован тканью и пластиком, а разбавляют их многочисленные серебристые вставки "под алюминий". Четырехспицевое рулевое колесо обшито кожей. Оно имеет довольно большой диаметр. На приборной панели центральное место занимает большой спидометр с "подвешенной" стрелкой и экраном бортового компьютера внутри. Слева от него – тахометр, а справа – указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. Широкая центральная панель увенчана 8-дюймовым дисплеем мультимедийной системы. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля достаточно много и некоторые из них мелкие, поэтому привыкание к ним займет некоторое время. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Передние сиденья широкие и мягкие, но боковая поддержка у них хуже, чем у кресел соперников. Они оснащены подогревом. Между ними размещен высокий трансмиссионный тоннель с двумя подстаканниками и сдвижным подлокотником, прячущим вместительный бокс.

Внутри Mazda 6 господствует спортивный стиль. В отличие от соперников, его салон декорирован кожей. На передней панели заметна красная накладка. Трехспицевое рулевое колесо небольшое, а в районе хвата рук на нем предусмотрены наплывы. Циферблаты приборов установлены в трех отдельных колодцах. По центру находится спидометр, слева от него – тахометр, а справа – весьма необычный круглый указатель остатка топлива в баке с экраном бортового компьютера внутри. На широкой центральной панели размещен 5,8-дюймовый экран навигационной системы, а навигация осуществляется с помощью круглого джойстика. Кнопок аудиосистемы и климат-контроля не слишком много и они удобные в пользовании. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья получили электропривод регулировок и подогрев. Они отлично удерживают спину, хотя не самые мягкие. На центральном тоннеле установлен подлокотник с боксом внутри. Приподнятая "корма" несколько ограничивает обзор назад.

На втором ряду места для ног во всех трех автомобилях приблизительно одинаково. А вот пространства над головой в Mondeo и Accord несколько больше, чем в Mazda 6. Кроме того, их салон немного шире в районе плеч, поэтому троим пассажирам сзади просторнее. Преимущество Ford – очень большой багажник: его объем составляет 645 л, тогда как у Accord – 495 л, а в Mazda 6 – 489 л. Кроме того, в Mondeo можно сложить задние сиденья, что создаст 1446-литровый отсек.

Для сравнения выбраны версии моделей с приблизительно схожей ценой – Ford Mondeo 2,0 Titanium, Honda Accord 2,4 Sport и Mazda 6 2,5 Premium. Все они оснащены системой доступа без ключа, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, разделенным климат-контролем, датчиками света и дождя, круиз-контролем, магнитолой с CD-плеером, связью Bluetooth, легкосплавными дисками и системой стабилизации. Mondeo также оснащен подогревом лобового стекла и рулевого колеса. У Ford и Honda по 7 подушек безопасности, а у Mazda – 6. Зато "шестерка" получила камеру заднего вида, навигационную систему, технологии автоматического замедления и соблюдения полосы движения.

Под капотами седанов – бензиновые четырехцилиндровые двигатели с непосредственным впрыском топлива. Мотор Mondeo оснащен еще и турбонаддувом, что помогает с 2,0 л снимать 203 л. с. при 6000 об/мин. То есть он наиболее мощный в тройке. Кроме того, "четверка" обладает еще и самым большим крутящим моментом – 300 Н·м при 1750 об/мин, что делает ее очень тяговитой в среднем диапазоне оборотов. Она работает плавно, хотя и несколько шумовата при разгоне. Передачи в 6-ступенчатой трансмиссии с двумя сцеплениями переключаются молниеносно быстро. Ford разгоняется до 100 км/ч за 8,7 с и способен развить 232 км/ч. При этом в городском цикле он расходует 10,5 л/100 км, а в загородном – 5,7 л/100 км. Лифтбэк также можно выбрать с 240-сильной версией этого двигателя, а также 1,5-литровым 180-сильным бензиновым турбомотором, турбодизелями объемом 1,6 л (115 л. с.) и 2,0 л (150 и 180 л. с.).

Accord оснащен 2,4-литровым атмосферным мотором, развивающим 188 л. с. при 6400 об/мин. Эта "четверка" высокооборотистая и ее приходится часто раскручивать. Пиковые 245 Н·м крутящего момента достигаются только при 3900 об/мин, поэтому на "низах" тяги порой не хватает. Впрочем, двигатель быстро набирает обороты. Новый бесступенчатый вариатор отличается плавностью работы, но не отличается быстротой реакции. Это ухудшает динамику: разгон до 100 км/ч занимает 9,4 с. Максимальная скорость ограничена на отметке в 210 км/ч. К тому же, Honda имеет самый большой "аппетит" в тройке – 10,9 л/100 км в городском цикле и 6,1 л/100 км – в загородном. Также седан доступен с 3,5-литровым 282-сильным бензиновым V6.



На приборной панели Ford находится немаленький дисплей



Внутри спидометра Honda экран бортового компьютера



Циферблаты приборов Mazda установлены в трех отдельных колодцах



В Mondeo сзади довольно много места над головой и для ног



На втором ряду Accord – больше всего места над головой



В Mazda 6 щедрое пространство для ног сзади

Mazda 6 получил 2,5-литровый атмосферный мотор мощностью 192 л. с. при 5700 об/мин. Он неплохо проявляет себя в среднем диапазоне оборотов, ведь при 3250 об/мин доступен приличный крутящий момент в 256 Н·м. Двигатель отличается тишиной работы, хотя при этом у него бодрый характер. Седан демонстрирует лучшую динамику, чем его соперники – разгоняется до 100 км/ч за 7,8 с и развивает 223 км/ч. Передачи в 6-ступенчатом "автомате" переключаются быстро и плавно. А благодаря системе глушения мотора при остановках расход топлива небольшой: 8,7 л/100 км в городе и 5,2 л/100 км – на шоссе. "Шестерка" еще может быть оснащена 2,0-литровым 165-сильным бензиновым двигателем.

Ford Mondeo всегда отличался хорошей управляемостью, и новое его поколение не стало исключением. Его руль точный и весьма информативный, несмотря на электроусилитель. Немаленький автомобиль хорошо маневрирует и имеет самый маленький в тройке диаметр разворота – 11,2 м против 12,0 м у Mazda и 12,6 м у Honda. Подвеска несколько упругая, несмотря на малый диаметр колесных дисков – 16 дюймов. Впрочем, дискомфорт ощутим разве что на дорогах плохого качества. Сцепление с дорогой очень хорошее. Mondeo замедляется лучше соперников: тормозной путь со 100 км/ч равен 36,6 м.

Honda больше, чем два других седана, ориентирован на комфорт. Его мягкая подвеска довольно неплохо справляется с дорожными выбоинами. Рулевое управление довольно точное, но из-за электроусилителя его информативность не самая лучшая. В скоростных виражах довольно часто проявляется недостаточная поворачиваемость, зато у седана отличная курсовая устойчивость. К тому же, на больших скоростях в салоне теперь значительно тише: это заслуга системы активного подавления звуковых помех Active Noise Control. Тормоза обеспечивают неплохое замедление: для остановки со 100 км/ч понадобится 39 м.

Mazda, пожалуй, самый интересный в управлении. Его руль – острый и приятно наполнен тяжестью, да и обратная связь у него неплохая. Недостаточная поворачиваемость редко дает о себе знать. Седан мало кренится в поворотах, но на дорогах плохого качества езда становится довольно жесткой. Причиной этого являются не только специфические настройки подвески, но и 19-дюймовая низкопрофильная резина (у соперников она 17-дюймовая). На скорости 130 км/ч становятся слышны шумы ветра и шин. Зато тормоза очень эффективные: замедление со 100 км/ч происходит на отрезке в 36,9 м.

Mazda 6 2,5 Premium является самым доступным из трех седанов – 756 тыс. гривен. Его преимуществами также являются богатое оснащение и экономичность. Honda Accord 2,4 Sport стоит 807 800 гривен. Он привлекает комфортом езды. Ford Mondeo 2,0 Titanium несколько дороже – 870 тыс. гривен, а его козырь – вместительный багажник.



Багажник Ford самый вместительный – 645 л



Объем багажника Honda – 495 л



У Mazda в распоряжении 489 л багажного отсека

Технические характеристики			
Модель	Ford Mondeo	Honda Accord	Mazda 6
Тип кузова	лифтбэк	седан	седан
Количество дверей/мест, шт.	5/5	4/5	4/5
Снаряженная масса, кг	1564	1544	1410
Длина/ширина/высота, мм	4871/1852/1482	4890/1850/1465	4870/1840/1450
Колесная база, мм	2850	2775	2830
Колея передняя/задняя, мм	1593/1585	1595/1605	1595/1585
Клиренс (дорожный просвет), мм	150	150	165
Объем багажника мин/макс, л	645/1446	495	489
Диаметр разворота, м	11,2	12,6	12,0
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1999	2356	2488
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	бензиновый	
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	203 при 6000	188 при 6400	192 при 5700
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	300 при 1750	245 при 3900	256 при 3250
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/62	Аи-95/65	Аи-95/62
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	вариатор	6-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	7	7	6
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, BA, ESP	ABS, EBD, BA, VSA	ABS, EBD, EBA, DSC
Размер шин	215/60 R16	235/45 R18	225/45 R19
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,7	9,4	7,8
Максимальная скорость, км/ч	232	210	223
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	10,5	10,9	8,7
– загородный цикл	5,7	6,1	5,2
– смешанный цикл	7,5	7,9	6,5
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	870 000	807 800	756 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		



pininfarina

Pininfarina:

Мастера автомобиля

Италия не один век дарит человечеству шедевры искусства. Гении с Аппенин подарили миру Колизей и "Мону Лизу", "Декамерон" и "Божественную комедию". В XX веке появилось новое направление творчества – автомобильный дизайн. И здесь итальянские мастера преуспели: кузовные ателье Bertone, Italdesign Guigaro, Zagato всегда были в авангарде автомобильного стиля. Видное место в этой когорте занимает и дизайнерская студия Pininfarina, празднующая в этом году свое 85-летие.

Pininfarina – детище итальянского стилиста Батисты Фарины. Он был десятым в семье из одиннадцати детей, а потому получил прозвище Пинин ("малыш"). В 1919 году старший брат Батисты, Джованни, основал в Турине кузовное ателье Stabilimenti Farina, и Пинин начал помогать ему. Год спустя он отправился в командировку в США, где познакомился с самим Генри Фордом. Тот предложил молодому дизайнеру остаться, но Батиста вернулся домой и продолжил развивать семейный бизнес. В Италии ему даже довелось попробовать себя в качестве гонщика – в 1921 году установил рекордное время в ралли "Аоста – Гран Сан Бернардо".

В конце 20-х Фарина сдружился с Винченцо Лянчей, основателем и владельцем Lancia. Тот подтолкнул его к созданию собственного ателье дизайна, и 22 мая 1930 года была зарегистрирована компания Societ anonima Carrozzeria Pinin Farina. Как нетрудно догадаться, ее первенцем стал автомобиль марки Lancia – лимузин на базе модели Dilambda с 4,0-литровым 100-сильным под капотом.

Вскоре вслед за Lancia Dilambda последовали другие модели – купе Hispano-Suiza и элегантный кабриолет Cadillac V16. Последний создали по заказу махараджи из индийского города Орчха. Тот был заядлым охотником, поэтому в автомобиле разместили шесть отделений для ружей и патронов, а также установили специальное подъемное кресло, чтобы он мог



Alfa Romeo 6C 2300B Pescara
1937 года



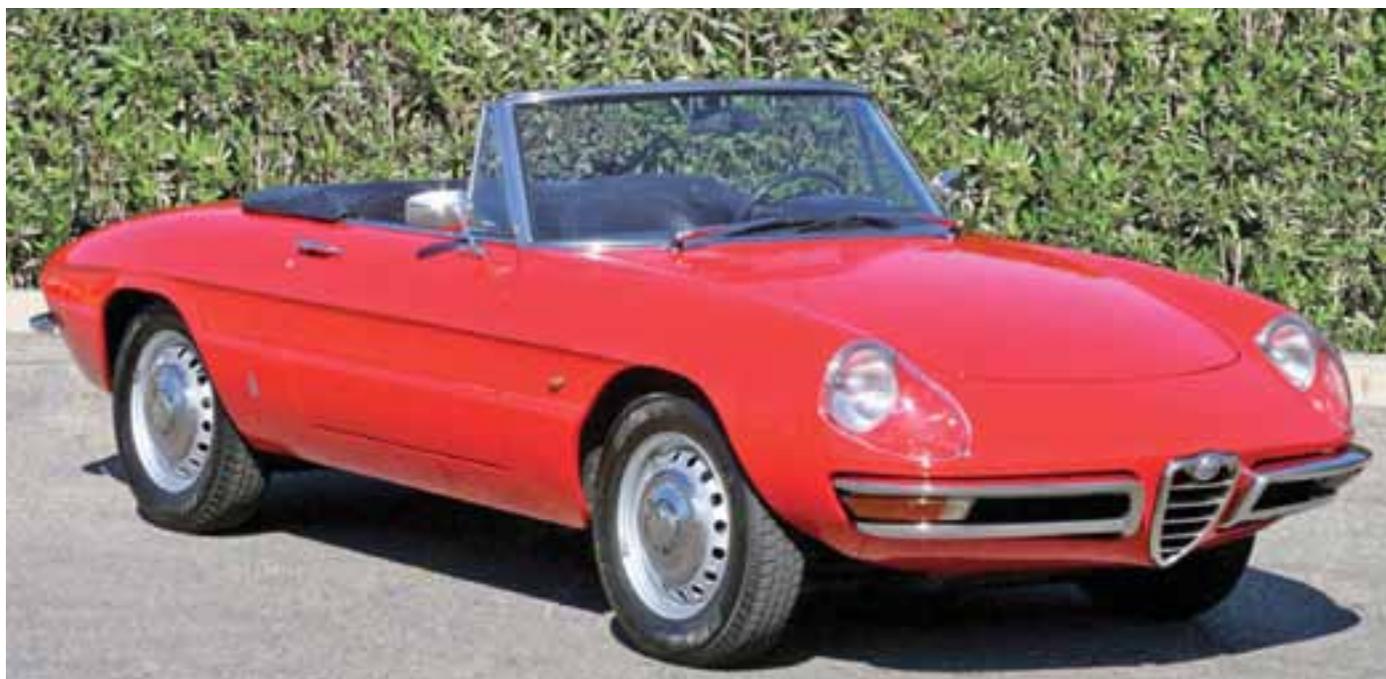
Alfa Romeo 6C 2500 SS Cabriolet
1947 года



Alfa Romeo 8C 2900B
Spider-Aerodinamica 1939 года



Alfa Romeo Giulietta Spider
1954 года



Alfa Romeo Spider Duetto 1966 года – последнее творение Батисты Пинифарины



Cadillac Allante 1984 года



Cadillac Eldorado Brougham 1959 года выпускали на предприятии Pininfarina



Cadillac Series 452-A V16 Roadster 1931 года принадлежал индийскому махарадже



Peugeot 504 Coupe 1969 года



Pininfarina Ethos 1992 года



Chery M11 2007 года



Chevrolet Corvette Rondine 1963 года



Cisitalia 202 1947 года

стрелять, не выходя из машины. А 165-сильный V16 не только давал возможность развить 145 км/ч, но и отличался неимоверной плавностью работы.

Первое время ателье Pininfarina работало по индивидуальным заказам – создавало эксклюзивные кузова для богатых клиентов, желающих выделиться. За основу брали модели Fiat, Rolls-Royce, Isotta-Fraschini. Начали экспериментировать и с аэродинамикой: в 1937 году представили обтекаемое купе Alfa Romeo 6C 2300 Pescara. Впрочем, и с автопроизводителями тоже сотрудничали: так по заказу Lancia выпустили шесть кабриолетов Astura Воссa. Первой же массовой моделью, чей внешний вид разработали в Pininfarina, стал Lancia Aprilia. Благодаря испытаниям в аэродинамической трубе удалось добиться рекордного для тех лет коэффициента лобового сопротивления – 0,47. Кстати, оба Lancia имели несущий кузов, тогда как большинство ателье тех лет работали исключительно с рамными моделями.

Состоянием на 1939 год в Pininfarina работали уже 400 человек да и заказов хватало – выпускали по 150 кузовов в месяц. Одним из самых ярких творений стал Alfa Romeo 8C 2900 B Spider Aerodinamica с выдвигаемыми фарами. Однако начало войны заставило Батисту Фарину изменить планы. Вместо роскошных кабриолетов и скоростных купе пришлось выпускать фургоны "скорой помощи". Предприятие превратилось в военный объект и неудивительно, что его разбомбила авиация союзников.

Когда наступил мир, пришлось начинать все заново. Но Фарина не унывал, ведь послевоенный экономический бум спровоцировал спрос на дорогие автомобили. Зажиточные европейцы и американцы изголодались за новыми моделями. Уже в

1946 году ворота отстроенного завода покинули очень схожие кабриолеты Alfa Romeo 6C 2500 SS и Lancia Aprilia. Батиста вместе с сыном Серджио сели за руль автомобилей, поехали на Парижский автосалон и припарковали их возле входа на выставку. Новинки сотворили настоящий фурор.

Но по-настоящему заявить о себе в Pininfarina смогли благодаря Cisitalia 202. Компактные купе и кабриолет привлекали обтекаемым дизайном с вытянутым изящным силуэтом. Аэродинамика оказалась настолько совершенной, что скромного 1,1-литрового 70-сильного мотора хватало, чтобы развить 170 км/ч. Все 170 автомобилей собрали в цехах Pininfarina. Cisitalia 202 даже выставили в музее современного искусства в Нью-Йорке.

Судьбоносной для Pininfarina стала встреча в 1951 году Батисты Фарины и Энцо Феррари. После ужина в небольшом ресторанчике возле Турина два гения подписали сделку, определившую будущее их компаний на десятилетия. С тех пор и до наших дней внешний вид почти всех дорожных Ferrari создавался в сотрудничестве с Pininfarina. Первым плодом партнерства стал Ferrari 342 America.

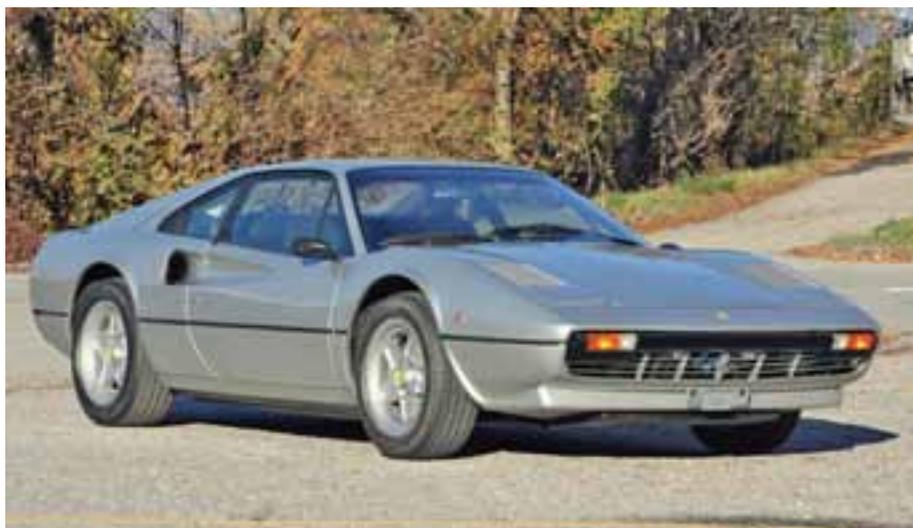
Строгие купе и кабриолет с 4,1-литровым 200-сильным V12 разогнались до 185 км/ч. За 342 America последовали Ferrari 212 Inter, 250 Europa 250 Tour de France (подробнее о Ferrari 250 можно прочитать в "Тест-Драйв" №4'2015). Особого упоминания заслуживает утонченный Ferrari 375 MM Coupe Speciale. Это купе с длинным



Ferrari 250 GT Berlinetta Lusso 1962 года



Ferrari 275 GTB 1964 года



Ferrari 308 GTB 1975 года



Ferrari 342 America 1952 года



Ferrari 365 Berlinetta Boxer
1973 года



Ferrari 365 GTB4 Daytona
1968 года



Ferrari 365 P Berlinetta Speciale 1966 года



Ferrari 375 MM Coupe Speciale стал подарком актрисе Ингрид Бергман



Pininfarina X 1960 года



Rolls-Royce Camargue 1975 года

капотом и выдвигаемыми фарами стало подарком режиссера Роберто Росселини своей жене, актрисе Ингрид Бергман. Оно было не только красивым, но и быстрым, ведь 4,5-литровый V12 мощностью 340 л. с. разгонял его до 240 км/ч.

Еще более быстрым стал 360-сильный Ferrari 410 Superamerica – он достигал 260 км/ч. В Pininfarina, естественно, разработали его дизайн, а наряду со стандартной версией специально для США представили вариант Superfast. Его внешний вид выполнили в типичном американском стиле тех лет с обилием хрома и огромными "килями" на задних крыльях.

Хотя Ferrari и стали основными партнерами Pininfarina, о других марках также не забывали. В частности, команда Батисты Фарина разработала дизайн знаменитых Maserati A6G CS и Lancia Aurelia B24. Стилисты создавали не только спортивные и роскошные модели, но и более доступные автомобили – такие как Peugeot 403, выпущенный миллионным тиражом. А Alfa Romeo Giulietta Spider не только разработали, но и выпускали своими силами – всего изготовили 1025 кабриолетов. Для себя же Батиста Фарина спроектировал respectable черное купе Lancia Florida.

Со временем Pininfarina и Stabilimenti Farina слились в одну компанию, ставшую, таким образом, семейным бизнесом. В 1956 году предприятие переехало в новые большие цеха на окраине Турина. Теперь оно было готово к масштабному производству, и заказы не заставили себя ждать. Затем, именно здесь собирали самый технологичный автомобиль 50-х годов Cadillac Eldorado Brougham. Этот седан получил центральный замок, электропривод передних сидений с памятью на настройки, кондиционер, круиз-контроль, самозатемняющееся зеркало заднего вида и даже пневмоподвеску. Впрочем, и дизайн получился запоминающимся – с распашными дверьми и фирменными "плавниками". Всего в Pininfarina собрали более чем 200 Eldorado Brougham.

На волне успеха отец и сын Фарина решились на оригинальный шаг – сменили фамилию на Пининфарина, причем разрешение выписал сам президент Италии. С начала 60-х годов Батиста постепенно начал передавать бразды правления компанией Серджио. Под руководством младшего Пининфарина были созданы такие



Ferrari 410 Superfast 1956 года

Ferrari 512 S Speciale 1969 года

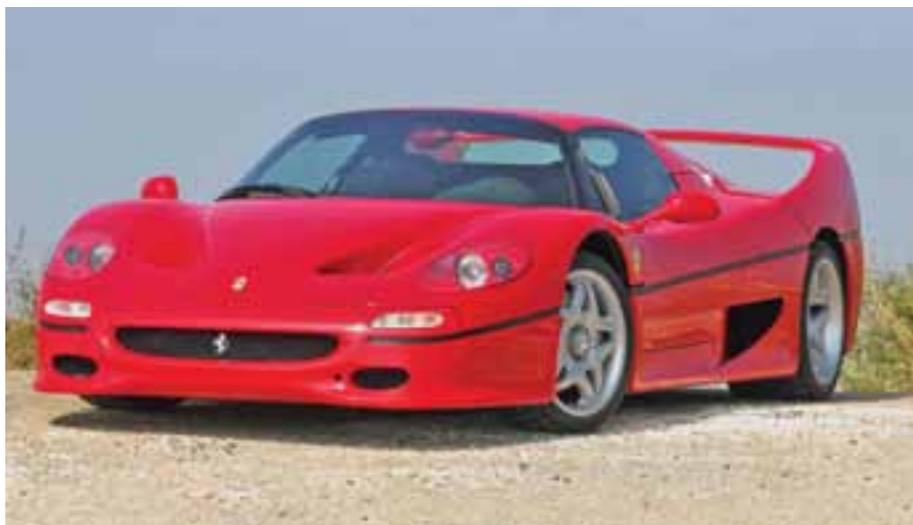


шедевры как Ferrari 250 GT Berlinetta Lusso и 275 GTB, считающиеся одними из самых красивых машин своего времени. Особенно поражал Ferrari 275 GTB, чей 300-сильный V12 помогал развить 265 км/ч.

На фоне серийных жеребцов из Маранелло выделялся Ferrari 365 P Berlinetta Speciale. Это среднемоторное купе построили на шасси гоночного спортпрототипа и оснастили 4,4-литровым V12 мощностью 380 л. с. В Pininfarina же создали сверхобтекаемый кузов с панорамной прозрачной крышей. Интересно, что автомобиль был трехместным: водитель сидел по центру, а пассажиры – по бокам. Всего выпущено только два Ferrari 365 P Berlinetta Speciale и оба стали подарками. Одно купе преподнесли главе правления Fiat Джанни Аньели в честь вхождения Ferrari в этот концерн, второе представили другу Энцо Феррари и представителю марки в США Луиджи Чинетти.

Среди других творений Pininfarina этого периода следует отметить изящные купе Lancia Flavia и Flaminia, а также очень успешный седан Peugeot 404, выпущенный в количестве 1,8 миллиона единиц. Впервые компания получила заказ от японского производителя – разработала Nissan Bluebird. Кроме того, 60-е годы – эпоха футуристических концепт-каров. Особенно выделяется Pininfarina X, чьи колеса были расположены в виде ромба: одно на первой оси, два – на второй и еще одно – на третьей. Это, а также кузов в форме пули, позволили добиться очень низкого коэффициента лобового сопротивления – 0,23. А вот Chevrolet Corvette Rondine выглядел более традиционно, но зато поражал своей элегантностью.

Последним творением Батисты Пининфарина стал знаменитый Alfa Romeo Spider Duetto, находившийся на конвейере-



Ferrari F50 1995 года



Ferrari FF 2011 года



Ferrari Mythos 1989 года



Ferrari Testarossa 1984 года



Fiat 124 Sport Spider – близкий родственник ВАЗ-2101



Hyundai Matrix 2001 года



Lancia 037 1981 года



Lancia Aprilia 1936 года



Lancia Aprilia Cabriolet 1946 года

ре почти 30 лет. В 1966 году великого дизайнера не стало, но Серджио Пинифарина успешно продолжил дело отца. В конце 60-х ему удалось создать сразу два легендарных Ferrari. Среднемоторный Dino стал данью памяти умершему сыну Энцо Феррари. Утонченные купе и кабриолет пользовались немалой популярностью, ведь были самыми доступными в линейке марки. А вот Ferrari 365 GTB/4 прославился как самый быстрый автомобиль своего времени – он достигал 280 км/ч благодаря 352-сильному V12. Дизайнеры также постарались на славу: наделили автомобиль клиновидным силуэтом, выдвигаемыми фарами и кнопками вместо дверных ручек. Кроме того, увидел мир стреловидный Ferrari 512 S Speciale с откидным стеклянным коллаком вместо лобового стекла.

В Pininfarina также показали, что спортивную модель можно сделать и из массового автомобиля. Так, на основе Fiat 124 (донора "Жигулей" ВАЗ-2101) создали яркий кабриолет. Мощность двигателя подняли до 90-120 л. с., что подняло максимальную скорость до 180 км/ч. За два десятилетия выпущено свыше 200 тыс. Fiat 124 Sport Spider, причем часть из них полностью изготовили в цехах кузовного ателье. Точно так же на базе Peugeot 504 разработали купе и кабриолет.

Серджио Пинифарина взялся расширять компанию и внедрять новые технологии – создал новый исследовательский центр и открыл полноразмерную аэродинамическую трубу, где можно было продувать полноразмерные автомобили, а не макеты. Именно это помогло сделать Ferrari 308 и Berlinetta Boxer более обтекаемыми. В Pininfarina также предложил партнерам проект представительского седана Ferrari Pinin, но он так и не стал серийным. Зато довольно успешным стал роскошный Rolls-Royce Camargue с нетипичным для британской марки стилем.

Технологические нововведения дали свои плоды при разработке раллийного Lancia 037. Это 325-сильное купе в 1983 году выиграло чемпионат мира, оставив позади даже полноприводный Audi Quattro. Кроме того, кузовное ателье помогло создать один из самых известных автомобилей 80-х – легендарный Ferrari F40. Наряду с ним спроектировали внешний вид знаменитого Ferrari Testarossa и обтекаемый концепт-кар Mythos.



Lancia Astura Bocca 1938 года



Lancia Lambda 1931 года –
первенец Pininfarina



Maserati A6G CS 1953 года



Maserati Gran Turismo 2007 года



Lancia Aurelia B24 1954 года



Nissan Bluebird 1963 года



Peugeot 403 1955 года

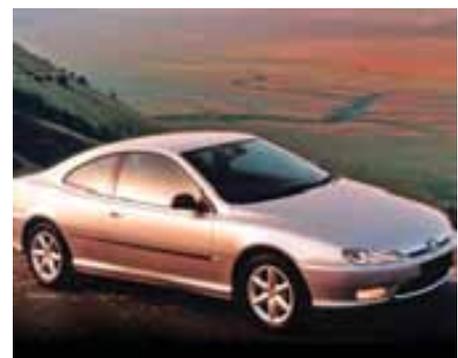
Pininfarina также прославились благодаря самому длинному в мире конвейеру. По договору с General Motors кузова для Cadillac Allante изготавливали в Италии, а затем отправляли их в США для окончательной сборки. Таким образом произвели более 21 тыс. кабриолетов.

В 90-х годах сфера деятельности кузовного ателье расширилась: оно начало разрабатывать дизайн автобусов, трамваев и даже поездов. Хотя, конечно, и основную сферу деятельности развивали. Дизайнеры работали как над эксклюзивным 520-сильным Ferrari F50, так и над более доступными Peugeot 306 и 406 Coupe. Параллельно появлялись и оригинальные концепт-кары вроде кабриолета Ethos. Постепенно перечень партнеров Pininfarina расширился: среди продукции компании появились Hyundai Matrix и даже китайский Chery M11.

Экономический кризис заставил отказаться от собственного массового производства. А в 2012 году компания понесла утрату – ушел из жизни Серджио Пининфарина. Это подкосило позиции кузовного ателье, а политика нового руководства привела к финансовой нестабильности. Тем не менее, Pininfarina продолжает создавать все новые шедевры. Помимо серийных Ferrari вроде 458 Italia или FF создаются эксклюзивные модели – такие как Sergio. После долгого перерыва возобновлено сотрудничество с Maserati – спроектировано купе Gran Turismo. Улучшить финансовое положение должно слияние с индийским концерном Mahindra. Так что сейчас ателье на пороге нового этапа в своей истории.



Peugeot 404 1960 года



Peugeot 406 Coupe 1997 года



Lancia Flavia Coupe 1962 года



Lancia Florida 1957 года – личный
автомобиль Батисты Фарины

Эксклюзивный
Ferrari Sergio
2014 года



COSMOLADY

#5 | май | 2015 |

Ж У Р Н А Л Д Л Я Ж Е Н Щ И Н

ТЕМА
НОМЕРА
**ЗВЁЗДНЫЙ
ВЫХОД**



МОДА
ВЫСОКАЯ
МОДА
НА КРАСНОЙ
ДОРОЖКЕ

А МОЖЕТ БЫТЬ,
«ПОФЕСТИВАЛИМ?»

ТЕНДЕНЦИИ
ТУФЕЛЬ МНОГО
НЕ БЫВАЕТ!

ЗВЁЗДНОЕ
ВЫЖИВАНИЕ

ТЕРРИТОРИЯ
КОМФОРТА
ЛЮБИМЕЦ
ПУБЛИКИ

ФАННИ АРДАН:
«ЖИЗНЬ —
ЭТО РОМАН»

БИЗНЕС
КОРОЛИ
КИНОИНДУСТРИИ

А ТАКЖЕ
СВЯТАЯ
ГРЕШНИЦА
ГОЛЛИВУДА
ИНГРИД БЕРГМАН



Анастасия Михайлюта

**ЗАПИТУЙТЕ У МІСЦЯХ
РОЗПОВСЮДЖЕННЯ ПРЕСИ**