

Тест-Драйв

Июнь 2015



Audi TT Clubsport Turbo • Peugeot Vision Gran Turismo • Skoda Funstar • Volkswagen Golf GTE Sport
Chevrolet Camaro • Dodge Viper ACR • Ford Taurus • Volkswagen C Coupe GTE • Lexus ES • Seat Ibiza
Tata Nano • Volkswagen Golf GTI Clubsport • Fiat Aegea • Toyota Hilux • Renault Kwid Bentley
McLaren Speed • Cadillac ATS-V • Ford S-Max • Mini John Cooper Works • Porsche 911 GT3 RS
Skoda Superb • Kia Sportage, Mitsubishi ASX • Nissan Dashqai • Honda Civic, Mazda 3 • Volkswagen Golf
Acura RDX, Range Rover Evoque • Volvo XC60 • Ford Focus, Peugeot 308, Seat Leon • Honda CR-V,
Mazda CX-5, Subaru Forester • Cadillac V16

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



Над номером работали:

Брызгунов Тарас

Каратаев Вячеслав

Косоголов Александр

Олейник Виктория

Пироженко Юлия

Фитисова Юлия

Главный редактор

Краев Василий

Свидетельство о регистрации КВ 7445 от 17.06.03.

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

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

Адрес редакции: 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

Концепт-кар

Audi TT Clubsport Turbo:

пионер электрического турбонаддува



10

Концепт-кар

Peugeot Vision Gran Turismo:

виртуальное купе



18

Концепт-кар

Skoda Funstar:

дорогу молодым

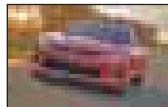


20

Концепт-кар

Volkswagen Golf GTE Sport:

спортивный гибрид



26

Премьера

Chevrolet Camaro:

шестое издание легенды



34

Премьера

Dodge Viper ACR:

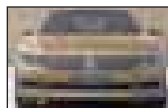
трековый снаряд



42

Премьера

Ford Taurus: выходит в мир



48

Премьера

Volkswagen C Coupe GTE:

предтеча нового CC



56

Премьера

Lexus ES: обновление



62

Премьера

Seat Ibiza: повторная модернизация



68

Премьера

Fiat Aegea: наследник Linea



74

Премьера

Volkswagen Golf GTI Clubsport:

юбилею модели посвящается



80

Премьера

Toyota Hilux:

восьмое поколение



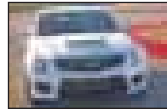
86 **Премьера**
Tata Nano: освежение



92 **Премьера**
Renault Kwid:
бюджетный вариант



98 **Дебютант**
Bentley Mulsanne Speed:
скоростной исполин



108 **Дебютант**
Cadillac ATS-V: нетипичный "американец"



116 **Дебютант**
Ford S-Max: мини-вэн для активных водителей



124 **Дебютант**
Mini John Cooper Works:
новый флагман линейки



132 **Дебютант**
Porsche 911 GT3 RS:
трековый боец



140 **Дебютант**
Skoda Superb:
бизнес-класс за разумные деньги



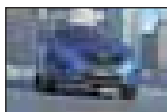
150 **Сравнительный тест-драйв**
Kia Sportage, Mitsubishi ASX и Nissan Qashqai:
городские вседорожники



156 **Сравнительный тест-драйв**
Honda Civic, Mazda 3 и Volkswagen Golf:
разные концепции хэтчбэков С-класса



168 **Сравнительный тест-драйв**
Ford Focus, Peugeot 308, Seat Leon:
многоликий С-класс



174 **Сравнительный тест-драйв**
Honda CR-V, Mazda CX-5, Subaru Forester:
соревнование вседорожников



180 **Страницы истории**
Cadillac V16: непревзойденный уникам

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.

Audi TT Clubsp

пионер электрического турб

Каждый год в окрестностях австрийского озера Вертер-Зее проходит слет любителей автомобилей концерна Volkswagen. К этому событию традиционно готовят интересные концепт-кары. В нынешнем году посетители шоу смогут увидеть Audi TT Clubsport Turbo.



Тест-драйв:
КОНЦЕПТ-КАР

Port Turbo:

онагдува





Главная особенность купе кроется под его капотом. Бензиновый 2,5-литровый двигатель дополнен электрическим турбокомпрессором. Интересно, что для внедрения этой технологии пришлось установить 48-вольтовое электрооборудование и литий-ионный аккумулятор. Нововведение позволило добиться мощности в 600 л. с. и крутящего момента в 650 Н·м. TT Clubsport Turbo весом 1396 кг разгоняется до 100 км/ч за 3,6 с и развивает 310 км/ч.

Автомобиль получил 6-ступенчатую механическую трансмиссию и полный привод. Также оснащение включает актив-

ную подвеску с изменяемым клиренсом и карбоново-керамические тормозные диски диаметром 370 мм.

Audi TT Clubsport Turbo выглядит гораздо более грозно, чем стандартная модель. Его расширенные крылья указывают на увеличенную колею (благодаря им ширина автомобиля достигла 1,97 м). Огромная решетка радиатора и щели в боковинах призваны улучшить охлаждение моторного отсека, предусмотрены и дополнительные вентиляционные отверстия для тормозов. Купе получило 20-дюймовые легкосплавные диски и покрышки размером 275/30 R20. На крышке багажника

установлено огромное карбоновое антикрыло.

В отделке салона сочетаются углеволокно и алькантара, установлен и титановый каркас безопасности. Немного изменена графика цифровой приборной панели. Дверные ручки выполнены в форме труб. Также появились спортивные ковшеобразные сиденья с четырехточечными ремнями безопасности, а от задних кресел отказались.

Audi TT Clubsport Turbo не станет серийным, а вот двигатели с электрическим турбонаддувом скоро должны появиться в линейке марки.







Peugeot Vision

виртуальное купе

В истории Peugeot информация, что ф...
ние тому – целая с...
к ним присоединил



Gran Turismo:

... было не так много спортивных моделей. Впрочем, есть французская марка готовит мощное спорткупе. Подтверждение серия концепт-каров, таких как Peugeot Onyx и Exalt. Теперь... и новый Peugeot Vision Gran Turismo.





Vision Gran Turismo – стремительное клиновидное купе высотой всего 104 см. Во внешнем виде преобладают грани и углы, а у лобового стекла – большой угол наклона. Трапецевидная решетка радиатора получила светодиодную подсветку, такого же типа и оптика в раскосых фарах. Ниже заметен заостренный спойлер. Колесные арки расширены, а в них видны легкосплавные диски диаметром 22 дюйма спереди и 23 дюйма сзади. Воздухозаборники в боковинах выполне-

ны в авиационном стиле. Крыша выполнена полностью прозрачной. Сзади предусмотрено выдвижное антикрыло. Расширенные "плечи" подчеркнуты продолговатыми фонарями. В конструкции широко использован карбон, поэтому масса купе – всего 875 кг.

Среднемоторный автомобиль оснащен 3,2-литровым бензиновым V6 с турбонаддувом мощностью 875 л. с. То есть 1 л. с. приходится на 1 кг массы. В паре с "шестеркой" работает 6-ступенчатая механи-

ческая коробка переключения передач. Разгон до 100 км/ч занимает всего 1,73 с, а максимальная скорость превышает 350 км/ч. За замедление отвечают карбоново-керамические тормозные диски Brembo диаметром 380 мм спереди и 337 мм сзади.

Peugeot Vision Gran Turismo не будет представлен в реальности. Зато его можно будет испытать виртуально – автомобиль станет доступен в компьютерной игре Gran Turismo 6.







Skoda Funstar:

дорогу молодым

В модельном ряду Skoda в разное время были и седаны, и лифтбэки, и купе, и кабриолеты. А вот пикапов марка не делала. Это решили исправить молодые чешские стилисты: группа из 23 учеников академии дизайна Skoda создала оригинальный концепт-кар Skoda Funstar.





В основе Funstar лежит хетчбэк Skoda Fabia, и родство двух автомобилей видно невооруженным глазом. Сохранены и знакомые прямоугольные фары, и фирменная широкая решетка радиатора, и логотип Skoda на "носу". Вместе с тем, концепт-кар получил зеленые светодиодные лампы дневного света и неоновую подсветку днища такого же цвета. На капоте появились вентиляционные "жабры". Зелеными также являются зеркала заднего вида и аэродинамический обвес, и вставки в

18-дюймовых колесных дисках (их позаимствовали у Skoda Octavia RS). Грузовая платформа позволяет перевозить небольшую поклажу. Чтобы пикап справился с нагрузкой, жесткость его кузова усилили дополнительными элементами в днище и на порогах.

В салоне также можно увидеть накладки зеленого цвета – на передней панели, рулевом колесе и в дверях. Обод руля, кстати, плоский снизу и обшит перфорированной кожей. Оснащение включает

мощную 1400-ваттную аудиосистему. Интересно, что из открытых дверей на землю проецируются изображения логотипов Skoda.

Под капотом Skoda Funstar прячется знакомый по Fabia 1,2-литровый бензиновый турбомотор, но его мощность увеличили до 122 л. с. В паре с ним работает 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями.

Skoda Funstar представят на слете поклонников автомобилей концерна Volkswagen в австрийском Вёртерзее.





Akademie

Volkswagen Golf GTE Sport: спортивный гибрид



Ежегодно на берегах живописного австрийского озера Вёртер-Зее проходит слет поклонников автомобилей концерна Volkswagen. Здесь можно увидеть и редкие классические модели, и интересные доработанные автомобили. А конструкторы Volkswagen готовят к этому событию различные концепт-кары. В этом году публике явили Volkswagen Golf GTE Sport.



Трехдверный хэтчбек внешне лишь издали напоминает Volkswagen Golf. Он отличается грозным граненым дизайном с заостренным "носом" и толстыми задними стойками крыши. Фирменная хромированная решетка радиатора сочетается с широкими воздухозаборниками в бампере. Узкие фары соединены синей светодиодной полосой. Двери Golf GTE Sport поднимаются вверх, как у Volkswagen XL1. Боковины выполнены рельефными, а в расширенных задних крыльях заметны вентиляционные отверстия. Третья дверь сверху прикрыта спойлером. Концепт-кар получил 20-дюймовые легкосплавные диски. Кузов полностью изготовлен из углеволокна, причем крыша и аэродинамический обвес выполнены из неокрашенного карбона.

Углеволокно наряду с алькантарой присутствует и во внутренней отделке. Компактный руль выполнен в стиле болидов "Формулы-1". Показания приборов выведены на дисплей, причем информация расположена в несколько уровней подобно окнам на экране компьютера. Водителю и пассажиру предназначены ковшеобразные спортивные сиденья с пятиточечными ремнями безопасности. Разделяет их высокая центральная консоль, на которой заметны клавиши запуска двигателя и управления светом фар. С пассажирской стороны установлен еще один экран, на который может выводиться информация о скорости, давлении наддува, боковом ускорении. От задних кресел разработчики отказались.

Volkswagen Golf GTE Sport получил гибридную силовую установку и полный

привод. Бензиновый 1,6-литровый турбомотор мощностью 299 л. с. позаимствовали у раллийного Volkswagen Polo WRC. В тандеме с ним работают два 115-сильных электромотора: один приводит в движение передние колеса, а второй – задние. Суммарная мощность достигает 400 л. с., а максимальный крутящий момент – 670 Н·м. Хэтчбек разгоняется до 100 км/ч за 4,3 с, а до 200 км/ч – за 15,9 с. Его максимальная скорость составляет 280 км/ч. Автомобиль может проехать до 50 км на электротяге, а средний расход топлива составляет всего 2,0 л/100 км.

Volkswagen Golf GTE Sport, конечно, не станет серийным, но его гибридная силовая установка вполне может быть использована на будущих модификациях Golf.









Chevrolet

шестое издание

Chevrolet Camaro – один из самых легендарных американских автомобилей. Его концепцию – оставаясь доступной заднеприводной моделью с мощными двигателями – привлек сотни тысяч автолюбителей. Некоторое время его не выпускали, а теперь время для нового, уже шестого по счету, поколения Chevrolet Camaro.



Самаро:

Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА

Идеальные легенды

Появился он еще в далеком 1967 году и с того времени не менял свою философию. Именно низкой ценой и хорошей динамикой Самаро и его предшественников отличали от конкурентов. Но в 2010 году культовый Chevrolet возродили. Теперь же пришло





С виду Camaro не так уж и сильно отличается от предшественника. Как и прежде, своим стилем купе повторяет знаменитого предка 1967 года выпуска. Сохранен характерный силуэт с длинным капотом, сдвинутым назад салоном и высокой оконной линией. Дизайн традиционно атлетичный и мускулистый, с обилием агрессивных граненых линий. Радиаторная решетка очень узкая, зато воздухозаборник в бампере огромный. Раскосые фары дополнены светодиодными ходовыми огнями. Сохранен фирменный выпуклый капот, а крыша стала рельефной. Широкие "плечи" задних крыльев подчеркнуты продолговатыми фонарями, а на крышке багажника размещен небольшой спойлер. Из бампера выглядывают широкие "сопла" выхлопной системы.

Хотя дизайн Chevrolet Camaro знакомый, платформа у него полностью новая – ее позаимствовали у Cadillac ATS. Купе стало несколько компактнее – 4783 мм в длину при колесной базе в 2812 мм. Его

массу снизили 90 кг, а жесткость кузова при этом выросла на 28%.

А вот в салоне теперь господствуют современные мотивы. Материалы отделки стали качественнее, а подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Рулевое колесо стало компактнее, а его обод плоский снизу. Приборной панелью теперь служит жидкокристаллический дисплей. На центральной панели установлен 8-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы MyLink. Переключатели блока климат-контроля помещены внутрь вентиляционных дефлекторов. Передние сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем. Вместо "ручника" теперь небольшой рычажок, ведь стояночный тормоз – электромеханический.

Впервые Chevrolet Camaro получил 2,0-литровый четырехцилиндровый турбомотор мощностью 275 л. с. Знакомый 3,6-литровый V6 теперь развивает 335 л. с. На вершине линейки находится Camaro SS, который, естественно, получил могучий американский V8. Этот усовершенство-

ванный 6,2-литровый двигатель с непосредственным впрыском топлива знаком Chevrolet Corvette. Его мощность увеличена до 455 л. с., а максимальный крутящий момент – до 617 Н•м. Такое купе разогнается до 100 км/ч примерно за 4,5 с.

На выбор предложены 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач или новый 8-ступенчатый "автомат". Всем версиям Camaro отныне доступны за доплату адаптивные амортизаторы и система изменения настроек шасси и двигателя. Camaro SS также оснастили тормозами Brembo (диаметром 345 мм спереди и 338 мм сзади) и 20-дюймовыми легкосплавными дисками вместо 18-дюймовых у базовой версии.

Презентация Chevrolet Camaro шестого поколения состоялась на специальном шоу в Детройте. Его производство начнется осенью, и модель останется доступной: цены начинаются с отметки в 24 тыс. долларов. Вскоре к купе присоединится кабриолет, а на очереди – и более мощные модификации.









Технические характеристики Chevrolet Camaro

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2+2
Снаряженная масса, кг	1706
Длина/ширина/высота, мм	4783/1940/1387
Колесная база, мм	2812
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	6162
Тип	бензиновый
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	455 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	617 при 4600
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/72
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	6-ст. механическая
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, StabiliTrak
Размер шин	245/45 R20 спереди, 275/40 R20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,5
Максимальная скорость, км/ч	255
Стоимость автомобиля (в США), долларов	24 000 – 42 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Dodge Viper

трековый снаряд



er ACR:

Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА





Dodge Viper известен не только как мощная дорожная модель, но и как успешный "спортсмен". На его счету – не одна громкая победа: купе пять раз выигрывало чемпионат GT и трижды занимало первое место в своем классе в знаменитой 24-часовой гонке в Ле-Мане. Промежуточным звеном между серийной и гоночной версией является экстремальный Dodge Viper ACR (American Club Racer). Эта облегченная трековая модификация известна с 1999 года, а в 2011 году даже установила рекорд круга легендарного автодрома Нюрбургринг. Поскольку с 2012 года выпускается третье поколение Viper, то теперь пришло время и для нового ACR.

Практически все изменения носят сугубо практический характер и призваны сделать Dodge Viper ACR быстрее. Купе сохраняет фирменный силуэт с длиннющим капотом и сдвинутым назад салоном. Широкая "пасть" решетки радиатора сочетается с хищным "взглядом" раскосых фар. Отличить Viper ACR нетрудно, прежде всего, по огромному карбоновому антикрылу. Оно обеспечивает рекордную

для серийных моделей прижимную силу в 1 тонну на скорости 285 км/ч. Также автомобиль получил новый передний спойлер и аэродинамический обвес, а на капоте увеличены вентиляционные отверстия.

Во внутренней отделке сочетаются легкие углеволокно и алькантара. В целях снижения веса из салона убраны несколько динамиков аудиосистемы, коврики и часть шумоизоляционного материала. Установлено новое трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу. Показания приборов выведены на дисплей. Мультимедийная система UConnect может предоставить информацию о времени разгона до 100 км/ч или прохождения круга по гоночному автодрому, о боковом ускорении и тормозном пути. Также предусмотрены ковшеобразные спортивные сиденья с улучшенной боковой поддержкой. Чтобы они стали легче, разработчики отказались от электропривода регулировок.

Под капотом Dodge Viper ACR, как и ранее, прячется огромный 8,4-литровый V10. Его мощность осталась прежней – 645 л. с.,

а максимальный крутящий момент огромен – 812 Н•м. Купе оснастили новой выхлопной системой с уменьшенным сопротивлением. По средствам 6-ступенчатой механической коробки переключения передач тяга передается на заднюю ось.

Автомобиль получил более жесткие пружины подвески и регулируемые амортизаторы Bilstein. В системе стабилизации ESC теперь пять режимов работы, а при желании ее можно и вовсе отключить. Еще одно новшество – карбоново-керамические тормозные диски Brembo: диаметр передних – 390 мм, а задних – 360 мм. Специально для Viper ACR разработаны низкопрофильные покрышки Kumho размером 295/25 R19 спереди и 355/30 R19 – сзади. После таких доработок боковое ускорение в поворотах может достигать 1,5 g.

Dodge Viper ACR собирается вручную и будет производиться мелкими сериями, начиная с осени. Такой трековый снаряд будет относительно недорогим: его стоимость составит около 118 тыс. долларов.









Технические характеристики Dodge Viper ACR	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Длина/ширина/высота, мм	4463/1941/1246
Колесная база, мм	2510
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	8381
Тип	бензиновый
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V10
Количество клапанов/распредвалов, шт.	20/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	645 при 6150
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	814 при 4950
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/70
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	6-ст. механическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, Traction control, Launch control
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	295/25 R19 спереди, 355/30 R19 сзади
Эксплуатационные показатели	
Стоимость тестируемого автомобиля в США, долларов	118 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Ford Taurus: В

С момента дебюта в 1986 году Ford Taurus оставался сугубо американской моделью. Попытки продавать его на других рынках нельзя назвать слишком успешными, хотя всего почти за 30 лет продано 7,5 млн. Taurus. Но теперь времена меняются и в Ford стараются унифицировать свой модельный ряд в разных уголках мира. Поэтому станет "глобальным" и Taurus. Подтверждение тому – премьера его седьмого поколения не в США, а в Китае, на Шанхайском автосалоне.



Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА

Выходит в мир





Ford Taurus отныне использует удлиненную платформу седана Mondeo. Его колесная база выросла до 2950 мм, а вот длина уменьшена до 5001 мм за счет укороченных свесов кузова. Также известно, что автомобиль станет ощутимо легче. Taurus преобразился внешне в соответствии с новым фирменным стилем. Как и родственник Mondeo, он получил широкую хромированную решетку радиатора и узкие фары, которые могут быть светодиодными. Линия крыши стала более покатой, а боковины профилированы. Крупные фары соединены хромирован-

ным молдингом, а в крышку багажника интегрирован спойлер.

Детали салона пока полностью не раскрыты, но известно, что на втором ряду стало больше места для ног. Кроме того, задние сиденья теперь могут быть оснащены электроприводом, подогревом и функцией массажа. Список опций также пополнился четырехзонным климат-контролем. Также внутри стало больше отделений для мелкой поклажи – их число достигло 25.

Вслед за Ford Edge Taurus получил новый 2,7-литровый турбированный V6 EcoBoost мощностью около 325 л. с.

От предшественника перешел в наследство 2,0-литровый 245-сильный турбомотор. А позже появится флагманский Taurus SHO, на который, как и ранее, установят 3,5-литровую 370-сильную "шестерку" с турбонаддувом. Стандартной будет 6-ступенчатая автоматическая трансмиссия, а за доплату предложат 9-ступенчатый "автомат" и полный привод.

Ford Taurus поступит в продажу с осени, а выпускать его будут как в США, так и в Китае. Стоимость начальной версии в Штатах составит примерно 27 500 долларов.







Volkswagen C C

предтеча нового CC

В скором будущем состоится премьера нового поколения Volkswagen CC. Пока же о том, как будет выглядеть новинка, нам дают понять концепт-кары. На Женевском автосалоне представили Volkswagen Sport Coupe GTE, а теперь подготовили C Coupe GTE.



Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА

Coupe GTE:



Volkswagen C Coupe GTE получился весьма крупным – достигает 5071 мм в длину, 1930 мм в ширину и 1445 мм в высоту при колесной базе в 3014 мм. Автомобиль остается верным концепции "четырёхдверного купе", то есть у него стремительный профиль с длинным капотом, аркообразной формой крыши и высокой оконной линией. Широкая хромированная решетка радиатора выполнена в стиле Volkswagen Passat, а по бокам установлены узкие светодиодные фары. Воздухозаборник в бампере напоминает улыбку, а дополнительные вентиляционные отверстия заметны в передних крыльях. Интересно, что ночью силуэт автомобиля подсвечивается с помощью светодиодов. В крышку багажника интег-

рирован спойлер, а по краям кузова сзади установлены крупные фонари.

В отделке салона сочетаются кожа, дерево и полированная дамасская сталь. Панорамная крыша дополнена функцией изменения степени тонировки. Обод рулевого колеса выполнен плоским снизу. Приборной панелью служит 12,3-дюймовый дисплей, еще один экран такого же размера расположен на центральной панели под аналоговыми часами. Внутри установлены четыре отдельных кресла, разделенных по центру высоким трансмиссионным тоннелем. В спинки передних сидений встроены 9,5-дюймовые мониторы. Задние пассажиры могут подключить мобильные телефоны к мультимедийной системе и вывести маршрут водителю на центральный дисплей.

А в подлокотнике второго ряда спрятан охлаждаемый бокс с бутылкой шампанского. Оснащение C Coupe GTE также включает 600-ваттную аудиосистему.

Гибридная силовая установка состоит из 2,0-литрового бензинового турбодвигателя мощностью 210 л. с. и 124-сильного электромотора, работающих в тандеме с 8-ступенчатой автоматической трансмиссией. Разгон до 100 км/ч занимает 8,6 с, а максимальная скорость составляет 232 км/ч. Седан расходует 2,3 л/100 км в смешанном цикле и способен проехать 50 км на электротяге.

Volkswagen C Coupe GTE представили на Шанхайском автошоу. Серийный Volkswagen CC должен появиться в 2016 году.









12:01 43 MENU 19°C 100% 22%

TODAY'S SCHEDULE

April 20th, 2018

TIME	LOCATION	ACTIVITY
09:00 - 10:00	Office	Meeting with John
10:30 - 11:30	Office	Meeting with Sarah
12:00 - 13:00	Office	Lunch
14:00 - 15:00	Office	Meeting with Alex
16:00 - 17:00	Office	Meeting with Lisa





Lexus ES:

обновление

Lexus ES дебютировал в 1989 году и стал первой моделью E-класса от японской марки. Сейчас в производстве находится уже шестое поколение седана. Он на конвейере уже три года, и теперь пришло время для его планового обновления.



Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА



Внешние изменения проведены в соответствии с новым стилем Lexus. Вот почему ES получил огромную трапециевидную решетку радиатора и новые продолговатые фары со стреловидными ходовыми огнями. Передний бампер стал более рельефным. Сзади заметны более крупные фонари, соединенные хромированным молдингом, а крышку багажника можно дополнить спойлером. Базовая версия получила 17-дюймовые легкосплавные диски свежего дизайна, а в качестве опции предложены колеса диаметром до 20 дюймов.

В салоне немного улучшены материалы отделки и усилена шумоизоляция. У седана новое трехспицевое рулевое колесо немного меньшего диаметра. Приборы традиционно оснащены оптической подсветкой, а расположенный между спидометром и тахометром экран бортового компьютера теперь цветной. Кроме того, несколько доработан джойстик Remote Touch, управляющий меню мультимедийной системы. Список опций включает адаптивный круиз-контроль, технологии автоматического

замедления, соблюдения полосы движения и мониторинга "слепых" зон.

Начальная модификация Lexus ES получила новый 2,0-литровый 150-сильный бензиновый мотор, знакомый по родственному Toyota Camry. Как и прежде, можно выбрать двигатели объемом 2,5 л (184 л. с.) и 3,5 л (277 л. с.), а также 200-сильную гибридную силовую установку.

Премьера обновленного Lexus ES состоялась на автосалоне в Шанхае. Седан поступит в продажу с лета по цене от 38 тыс. долларов.









Seat Ibiza:

повторная модернизация



Seat представлен в В-классе моделью Ibiza с 1984 года. Нынешнее, четвертое по счету, ее поколение появилось в 2008 году. Его уже обновляли один раз, а теперь "семейство" прошло повторную модернизацию.



Яркий граненый стиль не устарел за семь лет, поэтому внешние изменения небольшие. Отличить освеженные хэтчбэк и универсал можно по новым стреловидным фарам с тоненькими светодиодными лампами дневного света. Также теперь расширена палитра цветов кузова и свежие легкосплавные диски диаметром 16 и 17 дюймов.

В салоне улучшены материалы отделки и стало больше ярких вставок на передней панели и сиденьях. Установлено новое четырехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу. В более дорогих версиях оно обшито перфорированной кожей. Также заменены циферблаты приборов: внутри спидометра теперь указатель

уровня топлива, а в тахометре – датчик температуры двигателя. Экран бортового компьютера отныне цветной. На центральной панели заметен усовершенствованный сенсорный дисплей мультимедийной системы.

Список опций дополнили камера заднего вида, более мощная аудиосистема с 6 динамиками, технология определения усталости водителя. Также предусмотрена система Multi-collision brake system, автоматически применяющая торможение после столкновения для нейтрализации кинетической энергии.

Линейка двигателей расширена. Новый 1,0-литровый трехцилиндровый бензино-

вый мотор развивает 75 л. с. в атмосферном исполнении и 90 и 110 л. с. – с турбонаддувом. Также предложена 1,4-литровая 150-сильная "четверка" с системой отключения цилиндров. Турбодизель объемом 1,4 л теперь развивает 75, 90 или 105 л. с., причем наименее мощный вариант расходует в среднем 3,4 л/100 км. Как и ранее, можно выбрать 6-ступенчатую "механику" или 7-ступенчатую трансмиссию с двумя сцеплениями. А за доплату отныне доступны адаптивные амортизаторы.

Освеженный Seat Ibiza представят на родном для испанской марки Барселонском автосалоне.









Fiat Linea появился в 2007 году как модель для развивающихся стран. Этот близкий собрат **Punto** был рассчитан, прежде всего, на страны Восточной Европы, Азии и Латинской Америки, где седаны пользуются большой популярностью. Теперь на смену **Linea** приходит новая модель – **Aegea**.



Fiat Aegea: на

Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА

Аследник Linea







Fiat Aegea несколько меньше предшественника – 4,5 м в длину, а вот колесная база выросла до 2,64 м. Ширина составляет 1,78 м, а высота – 1,48 м. Дизайн стал более выразительным – с рельефными боковинами и капотом. Широкая хромированная решетка радиатора сочетается с раскосыми фарами, а в бампере заметен продолговатый воздухозаборник. В крышку багажника интегрирован спойлер, а С-образные фонари соединены серебристой накладкой.

Материалы внутренней отделки у Aegea качественнее, чем у Linea. Пластик

разбавлен вставками, имитирующими полированный алюминий. Приборы получили опитронную подсветку, а на центральной панели установлен 5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы UConnect. Салон стал просторнее, а объем багажника составляет 510 л. Среди опций есть камера заднего вида, связь Bluetooth и навигационная система.

На выбор предложат четыре двигателя – бензиновые "четверки" объемом 1,4 л (100 и 120 л. с.), турбодизели объемом 1,3 л (95 л. с.) и 1,6 л (120 л. с.). Есть

версии с механической и автоматической трансмиссией. Наименее мощная версия расходует 4 л/100 км в смешанном цикле.

Fiat Aegea представлен в Турции, где его и будут выпускать. Название седана подчеркивает близость к предприятию Эгейского моря. Хотя вполне возможно, что в некоторых странах автомобиль будет по-прежнему представлен как Linea. Начальная стоимость модели составит примерно 13 500 долларов.



Volkswagen Golf

юбилею модели посвящает

Volkswagen Golf GTI считается одним из основателей сегмента заряженных хетчбэков. В 2016 году он будет праздновать свое 40-летие. К этому юбилею в Volkswagen подготовили новую версию модели – Golf GTI Clubsport.



Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА

GTI Clubsport:

исся











Toyota Hilux:

ВОСЬМОЕ ПОКОЛЕНИЕ

Toyota Hilux известен с 1968 года, и за это время с конвейера сошло свыше 16 миллионов пикапов семи поколений. Теперь представлен полностью новый Hilux восьмого поколения, причем его презентации прошли одновременно в Австралии и Таиланде.





Новинка на 75 мм длиннее предшественника (5335 мм) при неизменной колесной базе в 3085 мм. Ширина увеличена до 1820 мм. Дизайн можно назвать эволюционным, ведь остались и мускулистые формы кузова, и хромированная решетка радиатора. Фары теперь более раскосые, а за доплату могут быть светодиодными. Как и ранее, предлагаются двухдверные и четырехдверные модификации. Грузоподъемность Hilux – 1240 кг. Сзади бросаются в глаза крупные треугольные фонари и массивный бампер. У пикапа усилена рама и увеличена жесткость кузова. Стандартными являются 16-дюймовые стальные колеса, а 18-дюймовые легкосплавные диски предложены за доплату.

В салоне Toyota Hilux улучшены материалы отделки и усилена шумоизоляция. На передней панели стало больше серебристых вставок "под алюминий". Циферблаты приборов дополнены оптической подсветкой, а экран бортового компьютера теперь цветной. На центральной панели установлен сенсорный дисплей мультимедийной системы. Кондиционер входит в базовую комплектацию, а среди опций есть круиз-контроль и система бесключевого доступа.

Мощность базового 2,7-литрового бензинового мотора увеличена до 166 л. с., а 4,0-литровый V6 по-прежнему развивает 276 л. с. Для Hilux разработаны новые более экономичные турбодизели объемом

2,4 л (150 л. с.) и 2,8 л (177 л. с.). В последнем случае максимальный крутящий момент достигает 450 Н•м, что позволяет буксировать прицеп весом 3,5 тонны. Также пикап получил новые 6-ступенчатые механическую и автоматическую трансмиссии. Предусмотрены версии с задним и полным приводом. Кроме того, можно выбрать вседорожный пакет, включающий усиленную подвеску и покрышки с глубоким протектором.

Производство Toyota Hilux уже стартовало в Таиланде, а вскоре его наладят и на нескольких предприятиях в других странах. Стоимость пикапа останется на прежнем уровне, то есть базовая версия обойдется примерно в 25 тыс. долларов.









Tata Nano:

ОСВЕЖЕНИЕ



Tata Nano – уникальный автомобиль. Это самая дешевая модель в мире, ведь стоит всего 3000 долларов. На родине, в Индии, она пользуется немалым спросом – с 2009 года выпущено более 300 тыс. машин. Теперь пришло время для модернизации.



Tata Nano легко узнать благодаря характерному однообъемному профилю. Освеженная модель получила новые тонированные фары, а в бампере появился воздухозаборник, напоминающий улыбку. Капот украшен черной вставкой. Также заменен и задний бампер. Пятая дверь у хетчбэка новая, а на верхней ее кромке теперь установлен спойлер. Кроме того, усилен каркас кузова и добавлены энергопоглощающие элементы в передней части. А топливный бак Tata увеличен и теперь его объем составляет 24 л.

В салоне несколько улучшены материалы отделки. Установлено и новое

четырёхспицевое рулевое колесо. Приборы, которые установлены по центру передней панели, полностью заменены. Теперь у всех Nano есть тахометр, а в более дорогих вариантах появился даже экран бортового компьютера. На центральной панели можно заметить обновленные переключатели. Флагманская версия оснащена кондиционером, электростеклоподъемниками и антиблокировочной системой тормозов ABS. Список опций дополнили люк в крыше, парктроник, усовершенствованная магнитола с CD-плеером и связь Bluetooth.

Расположенный сзади двигатель не претерпел изменений: он двухцилиндровый, 624-кубовый и развивает 38 л. с. Зато теперь Tata Nano доступен не только с 4-ступенчатой механической коробкой переключения передач, но и с 5-ступенчатой роботизированной трансмиссией. Она помогает снизить расход топлива до 4,0 л/100 км в смешанном цикле. Кроме того, в этом случае возможна установка электроусилителя руля.

Обновленный Tata Nano уже начали продавать в Индии. Вскоре хетчбэк представят и в других странах.









Renault Kwid: 6

В последние годы марка Renault активизировалась на рынках развивающихся стран. В линейке появилось сразу несколько бюджетных моделей – таких как Sandero или Duster. Теперь подготовили еще один недорогой автомобиль – Renault Kwid.



Бюджетный вариант





Kwid – компактный хетчбэк А-класса длиной всего 3,68 м и шириной 1,58 м. Некоторые черты дизайна позаимствованы у одноименного прошлогоднего концепта, поэтому новичок немного напоминает вседорожник. У него высокий капот и мускулистые расширенные крылья. Кстати, дорожный просвет составляет 180 мм, а нижняя часть кузова прикрыта защитными пластиковыми накладками. Широкая решетка радиатора по центру украшена крупным логотипом Renault, а по бокам размещены крупные фонари. Рельефная

пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а по краям кузова сзади размещены миндалевидные фонари.

В салоне господствует лаконичный стиль, хотя здесь можно заметить несколько интересных деталей. Приборной панелью служит жидкокристаллический дисплей. В более дорогих версиях на центральной панели установлен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. В этом случае комплектация включает спутниковую навигацию и связь Bluetooth.

Специально для Kwid разработали новый 0,8-литровый бензиновый двигатель. Его мощность составляет 57 л. с., а в паре с ним будет работать 5-ступенчатая механическая коробка переключения передач. А вот привод будет только передним, несмотря на вседорожный стиль.

Renault Kwid официально представили в Индии, и там же его будут выпускать. Хетчбэк обещает быть очень доступным, ведь его стоимость составит всего 4700-6300 долларов.







Bentley Mulliner Speed: скорость



Тест-драйв:
ДЕБЮТАНТ

Sanne

тнрой исполн



Золотой эрой Bentley считаются 20-е годы прошлого века. Тогда темно-зеленым британским болидам не было равных в Ле-Мане. Эту 24-часовую гонку Bentley выигрывали шесть раз. Длинную прямую Мульсанн, где нынешние участники разогнутся до 350 км/ч увековечили в названии модели Mulsanne. Впервые она появилась еще в 1980 году, и выпускали ее до 1992 года. Огромный 6,75-литровый 300-сильный турбомотор делал ее одним из самых быстрых серийных седанов в мире. В 2010 знаменитое имя возродили – так нарекли флагманский седан Bentley. Теперь же линейку модели пополнил заряженный Bentley Mulsanne Speed.

В потоке автомобилей Mulsanne сразу выделяется благодаря своему монументальному дизайну с классическими элементами. Его внешний вид – настоящее воплощение силы, мощи, что подчеркивают высокая оконная линия, толстые задние стойки крыши и расширенные "плечи". У него длинный капот и немаленький задний свес. В стиле знаменитых Bentley 20-х годов выполнена огромная

квадратная решетка радиатора. На Mulsanne Speed она окрашена в черный цвет, а большие круглые фары слегка тонированы. Поэтому легче всего отличить новую версию от стандартной модели именно при взгляде в анфас. Воздухозаборник в бампере напоминает улыбку. Традиционно оконные рамки, дверные ручки и накладки на порогах декорированы хромом, а под стать им – и полированные 21-дюймовые колесные диски. Фонари седана также тонированы, а из-под бампера выглядывают новые овальные наконечники выхлопных труб. Также бросается в глаза выпуклая крышка багажника.

Конечно, Mulsanne – автомобиль немаленький. Он достигает 5575 мм в длину при колесной базе в 3266 мм. Его масса составляет 2685 кг, даже несмотря на то, что двери, капот и передний бампер выполнены из алюминиевых сплавов.

В салоне практически невозможно встретить пластик – повсюду дорогая кожа, натуральное дерево и полированный алюминий. Кроме того, Mulsanne Speed получил еще и карбоновые вставки.

Все отделочные работы, естественно, производятся вручную и занимают целых 170 часов. На один автомобиль идут шкуры 18 коров, а узор дерева подбирают таким образом, чтобы он был симметричным на деталях справа и слева. Четырехспицевое рулевое колесо – весьма большое. Огромные спидометр и тахометр напоминают старинные хронометры, а их стрелки вращаются по часовой стрелке сверху вниз. Между циферблатами находится цветной экран бортового компьютера.

На широкой центральной панели сверху установлен дисплей мультимедийной системы, который в неактивном состоянии прикрыт сдвижной деревянной накладкой. Ниже находятся аналоговые часы, а также (что неожиданно) указатели уровня топлива в баке и температуры двигателя. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля очень удобные и рационально упорядочены.

Посадка за рулем весьма высокая: это необходимость, ведь нужно как-то улучшить обзор вперед, ограниченный длинным капотом. Как передние сиденья,





так и рулевая колонка оснащены электроприводами регулировок. Кресла очень мягкие и комфортабельные, но в то же время с глубоко профилированными спинками и, соответственно, хорошей боковой поддержкой.

Владелец Mulsanne Speed может водить автомобиль сам, а может расположиться на широком заднем диване. На втором ряду к его услугам – откидные столики, а также электропривод сидений, функции подогрева, вентиляции и массажа. Есть и небольшой бокс-холодильник. Места для ног и над головой – более чем достаточно. Объем багажника составляет 443 л, а его крышка оснащена электроприводом.

Конечно, Bentley очень богато укомплектован: система доступа без ключа, четырехзонный климат-контроль, электропакет, датчики света и дождя, люк в крыше, связь Bluetooth, беспроводной Интернет, адаптивный круиз-контроль, навигационная система с жестким диском на 60 Гб, камера заднего вида. Штатная аудиосистема включает DVD-чейнджер на 6 дисков и 14 динамиков. Обязательными являются 8 подушек безопасности, система стабилизации ESC, технологии автоматического замедления, соблюдения полосы движения и мониторинга "слепых" зон. Среди опций есть DVD-плеер с экранами для задних пассажиров,

2200-ваттная аудиосистема Naim, камеры кругового обзора. Кроме того, можно персонализировать автомобиль с помощью девяти типов кожи и столько же вариантов дерева, алюминиевых накладок и 100 различных цветов кузова.

Bentley Mulsanne Speed оснащен огромным 6,75-литровым бензиновым V8 с двумя турбинами. После доработки его мощность выросла до 537 л. с. при невысоких 4200 об/мин. Максимальный крутящий момент также увеличен и достиг внушительных 1100 Н·м, которые доступны всего с 1750 об/мин. То есть тяга у "восьмерки" огромная, да и эластичность на высоте. У водителя Mulsanne под рукой всегда находится огромный запас мощности и можно легко стартовать с третьей передачи. Обгон на трассе осуществляется без особых усилий при любых оборотах. Динамика, естественно улучшилась. Седан легко и непринужденно достигает 100 км/ч за 4,9 с, а затем продолжает разгон в том же темпе. Максимальная скорость этого исполнения составляет 305 км/ч и она вполне достижима. При этом V8 радуется тишиной и невероятной плавностью работы. Интересно, что при этом двигатель стал экономичнее. Технологии глушения мотора при остановках и отключения цилиндров позволили добиться расхода

топлива в 22,8 л/100 км в городском цикле и 9,9 л/100 км – в загородном.

Усовершенствована и 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия. Переключения в ней происходят практически незаметно. А на высшей передаче можно передвигаться по автостраде со скоростью 110 км/ч всего при 1500 об/мин.

Большой и тяжелый седан демонстрирует немалую прыть. Конечно, на маневренность на уровне хэтчбэка В-класса не нужно рассчитывать, но Mulsanne Speed вполне уверенно чувствует себя на извилистых дорогах. Перенастроенные адаптивные амортизаторы и активная пневмоподвеска позволили улучшить поведение седана в поворотах, особенно, если выбрать спортивный режим. При этом комфорт езды почти не пострадает, а вот крены кузова заметно уменьшатся, хотя они все равно остаются ощутимыми. Сцепление с дорогой также хорошее – система стабилизации не дает задней оси сорваться в занос. Конечно, Bentley увереннее чувствует себя на прямых шоссе, для таких случаев припасли режим Comfort. С ним езда становится заметно мягче – Bentley плывет, как сухопутный пароход. А в салоне при этом необычайно тихо.

Bentley Mulsanne Speed уже начали продавать в Европе. Он на 50 тыс. дороже стандартной модели, то есть стоит 300 тыс. евро.











Технические характеристики Bentley Mulsanne Speed	
Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/4
Снаряженная масса, кг	2685
Длина/ширина/высота, мм	5575/1926/1521
Колесная база, мм	3266
Колея передняя/задняя, мм	1615/1652
Клиренс (дорожный просвет), мм	120
Объем багажника, л	443
Диаметр разворота, м	12,2
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	6750
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	537 при 4200
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	1100 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/96
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, Traction control
Количество подушек безопасности, шт.	8
Размер шин	265/40 ZR21
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,9
Максимальная скорость, км/ч	305
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	22,8
– загородный цикл	9,9
– смешанный цикл	14,6
Стоимость автомобиля в Европе, евро	300 000
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000

Cadillac AT

нетипичный "американец"



S-V:

На протяжении десятилетий автомобили марки Cadillac ассоциировались с роскошью и комфортом. Спортивности уделяли не слишком много внимания. Но за последнее десятилетие ситуация изменилась – представили линейку заряженных модификаций – V-серию. Подобные версии ранее были у Cadillac CTS, STS и XLR, а теперь в производство поступает новый ATS-V, несколько отличающийся от своих собратьев.





Cadillac ATS-V предложен с кузовами седан и купе. Принадлежность к модельному ряду американской марки сразу идентифицируется благодаря граненому дизайну. У автомобиля выражен клиновидный профиль с длинным капотом и приподнятой задней частью. ATS-V легко отличить от стандартной модели. Прежде всего, бросаются в глаза серебристая решетка радиатора и увеличенный воздухозаборник в бампере. Узкие фары растянуты на крылья. Новый капот изготовлен из карбона, а в нем заметны дополнительные вентиляционные отверстия. Раздутые колесные арки намекают на увеличенную колею. Узкие фонари напоминают "кили" Cadillac 50-х годов. Из заднего бампера выглядывают четыре наконечника выхлопных труб. При желании можно заказать опционный пакет, включающий аэродинамический обвес и увеличенный задний спойлер из углеволокна.

Хотя в конструкции и применены сверхлегкие материалы, автомобиль достаточно тяжелый. Седан длиной 4674 мм и колесной базой в 2775 мм весит 1700 кг. Объясняется это наличием распорок под капотом и в районе порогов, которые увеличивают жесткость кузова на 25%. Стандартное оснащение включает 18-дюймовые легкосплавные диски.

Салон декорирован кожей и замшей, здесь можно увидеть черные лакированные вставки и хромированные детали. На педалях заметны металлические накладки, а за доплату можно заказать и карбоновые элементы. Передняя панель напоминает распростертые крылья.

Трехспицевое рулевое колесо небольшое, а в районе хвата рук на его ободе предусмотрены наплывы. ATS-V получил новые циферблаты приборов с красными вставками и оптической подсветкой. По центру установлены спидометр и экран бортового компьютера, слева – тахометр, а справа – указатели остатка топлива и температуры двигателя.

Узкая V-образная центральная панель увенчана 8-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы CUE. За ним размещено небольшое отделение для мелкой поклажи. Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля также сенсорные – срабатывают от легкого касания.

Как рулевая колонка, так и передние сиденья в Cadillac ATS-V регулируются с помощью электропривода. Ковшеобразные кресла Recaro с интегрированными подголовниками обладают отличной боковой поддержкой и при этом в меру комфортабельные. Предусмотрена и функция их подогрева. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлен широкий подлокотник. Внутри его – вместительный бокс с беспроводным зарядным устройством для мобильных телефонов.

Сзади места для ног и над головой в седане достаточно, чтобы с комфортом разместились взрослые ростом до 180 см, а вот более высоким людям будет тесновато. Подушка дивана профилирована под два места, поэтому сидящий по центру будет несколько стеснен. А вот багажник очень скромный – всего 294 л.

Как флагманская модификация, Cadillac ATS-V богато оснащен: предусмотрены система доступа без ключа, электропакет, двухзонный климат-контроль, аудиосистема с 7 динамиками, датчик дождя, камера заднего вида, спутниковая навигация, беспроводной Интернет, круиз-контроль. Также предусмотрены система стабилизации и 8 подушек безопасности (две из них защищают колени сидящих спереди). Среди опций есть системы определения усталости водителя, автоматического замедления, соблюдения полосы движения и мониторинга "слепых" зон. Кроме того, можно выбрать специальный видеорегистратор, позволяющий записывать ролики о прохождении кругов по гоночной трассе.

Под капотом автомобиля – нетипичный для американских автомобилей 3,6-литровый бензиновый V6 с двумя турбинами. В его конструкции широко использованы титановые сплавы. После доработки специалистами, создававшими Chevrolet Corvette, его мощность выросла до 464 л. с. при 5850 об/мин. Внушительные 603 Н•м крутящего момента достигаются при довольно высоких 3500 об/мин, что нетипично для турбомоторов. Впрочем, это сделано намерено – чтобы тяга нарастала равномерно и не было турбопаузы. Запас мощности остается фактически при любых оборотах и "шестерка" радует эластичностью. Технология Launch control препятствует пробуксовке колес при резком старте. Это помогает разогнаться до 100 км/ч за 4 с и преодолеть 400 м, разгоняясь с места за 12,6 с. Максимальная скорость не ограничена электроникой и

составляет 304 км/ч. Специальный синтезатор делает звук выхлопа более насыщенным. Интересно, что двигатель не слишком "прожорливый" – 14,7 л/100 км в городском цикле и 9,8 л/100 км – в загородном.

Механическая 6-ступенчатая трансмиссия радует точностью работы и коротким ходом рычага. Кроме того, функция RevMatch позволяет переключать передачи, не снимая ногу с педали акселератора. А 8-ступенчатый "автомат" демонстрирует, на удивление, быстрые реакции и при этом работает плавно.

ATS-V чувствует себя хорошо не только на прямых дистанциях, он неплохо проявляет себя и на извилистых дорогах. Дифференциал повышенного трения поз-

воляет добиться нейтральной поворачиваемости. Рулевое управление точное и острое, хотя немного больше обратной связи ему не помешало бы. Сцепление с дорогой очень хорошее, но если хочется добиться заноса задней оси, то можно уменьшить степень вмешательства системы стабилизации (у нее пять режимов работы). Автомобиль получил короткоходные пружины подвески и новые стабилизаторы поперечной устойчивости. Езда стала немного жестче, но благодаря адаптивным амортизаторам она остается довольно комфортной. В спортивном режиме неровности асфальта более ощутимы, но зато крены кузова меньше. К то-

му же, в этом случае рулевое управление становится острее, педаль акселератора – чувствительнее, а "автомат" переключает передачи при более высоких оборотах. Вентилируемые тормозные диски Brembo диаметром 370 мм спереди и 340 мм очень эффективны: замедление со 100 км/ч происходит на отрезке длиной 31,4 м. На больших скоростях в салоне тихо благодаря системе активного подавления шумов.

В США Cadillac ATS-V уже поступил в продажу. Стоимость седана там составляет 61 500 долларов, что несколько меньше, чем у аналогов производства других марок. Позже должна появиться еще и полноприводная модификация.









Технические характеристики Cadillac ATS-V	
Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Снаряженная масса, кг	1700
Длина/ширина/высота, мм	4674/1811/1415
Колесная база, мм	2776
Колея передняя/задняя, мм	1531/1567
Клиренс (дорожный просвет), мм	140
Объем багажника, л	294
Диаметр разворота, м	11,0
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	3564
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	464 при 5850
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	603 при 3500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/60
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, StabiliTrak
Количество подушек безопасности, шт.	8
Размер шин	245/40 R18 спереди, 275/35 R18 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,0
Максимальная скорость, км/ч	304
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	14,7
– загородный цикл	9,8
– смешанный цикл	13,1
Стоимость тестируемого автомобиля (в США), долларов	61 500
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000



Ford S-Max:

С момента своего появления в 2006 году Ford S-Max выделялся на фоне других мини-вэнов. Он был интересен в управлении, можно было заказать и довольно мощные (до 240 л. с.) двигатели. Оригинальная модель пришлась по душе автолюбителям, и всего удалось выпустить более 400 тыс. этих автомобилей. Развитие S-Max решили продолжить, и теперь в производство поступает его второе поколение.

**МИНИ-ВЭН для
активных
водителей**

Ford S-Max привлекает ярким и стремительным внешним видом с аркообразной формой крыши и большим углом наклона лобового стекла. Он мало чем отличается от предсерийного концепт-кара. Вместе с тем, его капот стал более выражен, чем у предшественника. Фирменная решетка радиатора декорирована хромом, а в переднем бампере увеличен воздухозаборник. Крупные раскосые фары растянуты на крылья и дополнены светодиодными ходовыми огнями. Оптика, кстати, может быть и полностью светодиодной. Боковины выполнены профилированными и дополнены небольшими вентиляционными отверстиями. Пороги могут быть украшены серебристыми молдингами. Задние стойки треугольные, а рельефная пятая дверь сверху прикрыта спойлером. Большие фонари соединены хромированной накладкой, а выхлопные трубы интегрированы в бампер.

Как и прежде, мини-вэн является близким родственником Ford Mondeo и Galaxy – у них общая платформа. Его колесная база осталась прежней (2850 мм), однако длина прибавила 25 мм – до 4795 мм. Новый S-Max получился довольно широ-

кий (1915 мм), а вот его высоту уменьшили до 1655 мм. Начальная версия получила 17-дюймовые легкосплавные диски.

Внутри улучшены материалы отделки и стало больше вставок "под алюминий". Обод рулевого колеса обшит кожей во всех S-Max, а на нем предусмотрены напльвы в районе хвата рук. Педали украшены металлическими накладками. В базовой версии установлены традиционные аналоговые приборы, а вот в более дорогих вариантах оснащения показания выведены на 10-дюймовый жидкокристаллический дисплей. Водитель может изменять его конфигурацию.

Наклоненная центральная панель увенчана 8-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы SYNC 2. В ней предусмотрены функции голосового управления и подачи сигнала бедствия при аварии. Количество переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля значительно уменьшено, хотя некоторые клавиши несколько мелковаты.

У рулевой колонки Ford S-Max изменяются высота и глубина, очень широкий диапазон регулировок и у водительского кресла. Передние сиденья – широкие и

комфортабельные и при этом обладают очень хорошей боковой поддержкой. Во флагманской версии Titanium X они обшиты кожей, оснащены электроприводом, подогревом и вентиляцией. За доплату можно также выбрать функцию массажа и электропривод рулевой колонки. Высокая посадка и тоненькие стойки крыши обеспечивают неплохую обзорность. Установка электромеханического стояночного тормоза позволила установить на месте "ручника" широкий подлокотник с вместительным отделением внутри. Также появились новые отсеки для мелочи на центральной панели.

Задние кресла установлены несколько выше, чем передние. На втором ряду места для ног и над головой более чем достаточно. Разве что салон не очень широкий в районе плеч, поэтому троим пассажирам может быть тесновато. Кроме того, сиденья оснащены горизонтальной



регулировкой, изменяется и угол наклона их спинок. Третий ряд предназначен не только для детей, но и для взрослых среднего роста.

Объем багажника в обычном состоянии равен 285 л, появилось и отделение под полом. Кресла второго и третьего рядов теперь складываются легче – достаточно потянуть за небольшой ремешок. В пятиместной конфигурации получается внушительный 965-литровый отсек, а в двухместной – 2020-литровый. Пятая дверь может быть оснащена электроприводом с сенсорным открытием: для его срабатывания достаточно пошевелить ногой под задним бампером.

Ford S-Max весьма богато оснащен: базовый вариант получил систему доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, парктроник, аудиосистему, связь Bluetooth, круиз-контроль с ограничителем скорости. Также предусмотрены 8 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. Самая дорогая версия Titanium X добавляет 18-дюймовые легкосплавные диски, датчики освещения и дождя, систему соблюдения полосы движения. В списке опций есть адаптивные фары, трехзонный климат-контроль, панорамная крыша, парковочный автопилот, камера заднего вида, системы мониторинга "слепых" зон, автоматического замедления и распознавания дорожных знаков.

Отныне все двигатели мини-вэна оснащены турбонаддувом, непосредственным впрыском топлива и системой глушения при остановках. Начальный бензиновый турбомотор объемом 1,5 л развивает 160 л. с. Следующая ступень – 2,0-литровая 240-сильная "четверка". Она эластична и неплохо проявляет себя в среднем диапазоне оборотов, ведь 340 Н·м крутящего момента в распоряжении при 1900-3500 об/мин. Однако после 5000 об/мин двигатель умиряет свой пыл и становится весьма шумным. Зато динамика у такого Ford S-Max отличная – 8,4 с до 100 км/ч и максимальные 226 км/ч. Далеко не каждый мини-вэн на такое способен. "Аппетит" умеренный – 10,3 л/100 км в городском цикле и 6,5 л/100 км – в загородном.

Турбодизель объемом 2,0 л предложен в модификациях мощностью 120, 150 и 180 л. с., а позже появится еще и в 207-сильном исполнении с двумя турбинами. У 180-сильного варианта щедрые 400 Н·м крутящего момента доступны в широком диапазоне 2000-3250 об/мин. Поэтому тяги вполне достаточно, хотя до 1500 об/мин ее не так уж и много. Мотор работает, на удивление, тихо и плавно. С ним S-Max разгоняется до 100 км/ч за 9,7 с и развивает 211 км/ч. А расход топлива небольшой – 5,6 л/100 км в городе и 4,6 л/100 км – на трассе.

Как и прежде, можно выбрать 6-ступенчатую механическую коробку переключения передач или трансмиссию с двумя сцеплениями PowerShift. "Механика" порадует точностью работы и коротким ходом рычага, а козырь PowerShift – быстрые переключения. Дизельные варианты впервые можно выбрать с полным приводом.

Мини-вэн демонстрирует отличную управляемость и мало чем уступает собрату Mondeo. Сцепление с дорогой хорошее, а пониженный центр тяжести позволил уменьшить крены в поворотах без увеличения жесткости подвески. Поэтому езда несколько упругая, но большинство выбоин поглощаются плавно. За доплату доступны адаптивные амортизаторы. Рулевое управление получило адаптивный электроусилитель, а потому очень легкое при парковке и наполняется тяжестью на больших скоростях. Можно выбрать и спортивный режим, делающий руль несколько острее. Курсовая устойчивость также неплохая: высокий S-Max не слишком чувствителен к боковому ветру. При езде по автостраде в салоне слышны разве что легкие аэродинамические шумы.

Ford S-Max остается мини-вэном для активных водителей. Второе его поколение уже начали продавать в Европе по цене от 30 тыс. евро.











122

122

Технические характеристики Ford S-Max			
Тип кузова	мини-вэн		
Количество дверей/мест, шт.	5/7		
Снаряженная масса, кг	1640	1721	1726
Длина/ширина/высота, мм	4795/1915/1655		
Колесная база, мм	2850		
Колея передняя/задняя, мм	1593/1585		
Клиренс (дорожный просвет), мм	145		
Объем багажника, л	285/2020		
Диаметр разворота, м	11,9		
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1499	1999	1997
Тип	бензиновый, с турбонаддувом		дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров, шт.	в ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	160 при 5700	240 при 6000	180 при 3750
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	240 при 1600-4000	340 при 1900-3500	400 при 2000-3250
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/62		Дт/62
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. механическая, 6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями		
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, TPMS		
Количество подушек безопасности, шт.	8		
Размер шин	235/55 R17		
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,9	8,4	9,7
Максимальная скорость, км/ч	200	226	211
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	8,0	10,3	5,6
– загородный цикл	5,6	6,5	4,6
– смешанный цикл	6,5	7,9	5,0
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	30 000 – 41 000		
Первое техобслуживание, км	20 000		
Периодичность техобслуживания, км	20 000		

Mini John Cooper Works: НОВЫЙ флагман линейки





Известный британский гонщик и инженер Джон Купер разглядел потенциал в скромном Mini еще в начале 60-х годов. Именно он превратил этот компактный автомобиль в грозное гоночное оружие. Специально созданный Mini Cooper трижды выигрывал ралли Монте-Карло (см. "Тест-Драйв" за август 2009 г.). Сейчас память о знаменитом конструкторе увековечили в названии сразу нескольких версий Mini. Самой экстремальной из них является модификация JCW (John Cooper Works). Поскольку в прошлом году дебютировало новое поколение Mini, то теперь пришло время и для его заряженного варианта.

В основе Mini John Cooper Works лежит трехдверная версия модели. Автомобиль сразу обращает на себя внимание ярким неоклассическим стилем. Черты оригинального Mini, конечно же сохранены. Это и двухобъемный профиль с малыми углами наклона черных стоек крыши, и короткие свесы кузова и защитные пластиковые накладки. Отличительная черта нынешнего поколения – крупные овальные фары, которые у John Cooper Works

полностью светодиодные. Заменена и широкая решетка радиатора, а в переднем бампере на месте "противотуманок" теперь установлены дополнительные воздухозаборники. Вентиляционное отверстие присутствует и на капоте. Пороги дополнены аэродинамическими наладками. На крыше заметен новый изогнутый спойлер, а из нового заднего бампера выглядывают сдвоенные выхлопные трубы. Фонари традиционно получили хромированные ободки. Комплектация включает 17-дюймовые легкосплавные диски, а 18-дюймовые колеса предложены за доплату.

Салон хэтчбэка декорирован кожей и алькантарой. Отделку щедро разбавляют ярко-красные вставки и изображения гоночного клетчатого флага, а на педалях и порогах появились металлические накладки. Трехспицевое рулевое колесо небольшое, а в районе хвата рук на нем предусмотрены наплывы. На приборной панели центральное место занимает спидометр с экраном бортового компьютера внутри. Слева от него – тахометр, а справа – индикатор переключения передачи. Приборы, кстати, регулируются по высоте

и глубине вместе с рулевой колонкой. В качестве опции предложена система проецирования данных на лобовое стекло.

Центральная панель увенчана 8,8-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы, размещенным внутри светодиодного кольца с изменяемым цветом подсветки. Ниже установлены переключатели, напоминающие авиационные тумблеры. Они рационально упорядочены и весьма крупные. Mini JCW также оснастили новым рычагом трансмиссии.

Новые спортивные сиденья с интегрированными подголовниками обладают хорошей боковой поддержкой и при этом остаются комфортабельными. Предусмотрена и функция их подогрева. Посадка за рулем довольно низкая. На центральном тоннеле установлены два подстаканника и подлокотник с боксом внутри. Тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность.

На втором ряду – два места. Здесь и большее пространство для ног, чем в предшественнике, а салон несколько шире в районе плеч. Увеличен и багажник автомобиля: его объем вырос до 211 л в



обычном состоянии и 735 л – со сложенными задними креслами.

Комплектация Mini John Cooper Works включает систему доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, датчики освещения и дождя, магнитолу, связь Bluetooth, круиз-контроль. Также предусмотрены система стабилизации и 6 подушек безопасности. Перечень опций включает навигационную систему, панорамную крышу, камеру заднего вида, парковочный автопилот, системы автоматического замедления и распознавания дорожных знаков.

Если предшественник был оснащен 1,6-литровым турбомотором, то новый Mini JCW получил 2,0-литровую турбированную "четверку", знакомую по Mini Cooper S. Новые поршни, турбина и выхлопная система позволили увеличить мощность до 231 л. с. при 5200 об/мин. Двигатель демонстрирует отличную тягу на низких оборотах, ведь щедрый максимальный

крутящий момент в 320 Н•м достигается с 1250 об/мин и доступен вплоть до 4800 об/мин. Автомобиль достигает 100 км/ч за 6,3 с и ему требуется всего 5,6 с, чтобы разогнаться с 80 до 120 км/ч. Максимальная скорость составляет 246 км/ч. Мотор радует слух сочным рыком специально настроенного выхлопа. При этом "аппетит" хэтчбэка относительно небольшой – 9,1 л/100 км в городском цикле и 5,2 л/100 км – в загородном.

Новая 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач демонстрирует образцовую точность работы. Кроме того, впервые Mini John Cooper Works можно оснастить и 6-ступенчатой автоматической трансмиссией. Она работает очень быстро и позволяет даже улучшить динамические показатели – 6,1 с до 100 км/ч. Да и расход топлива с ней меньше.

Mini – одна из немногих моделей В-класса с многорычажной задней подвеской, что положительно сказывается на его управляемости. Способствуют этому

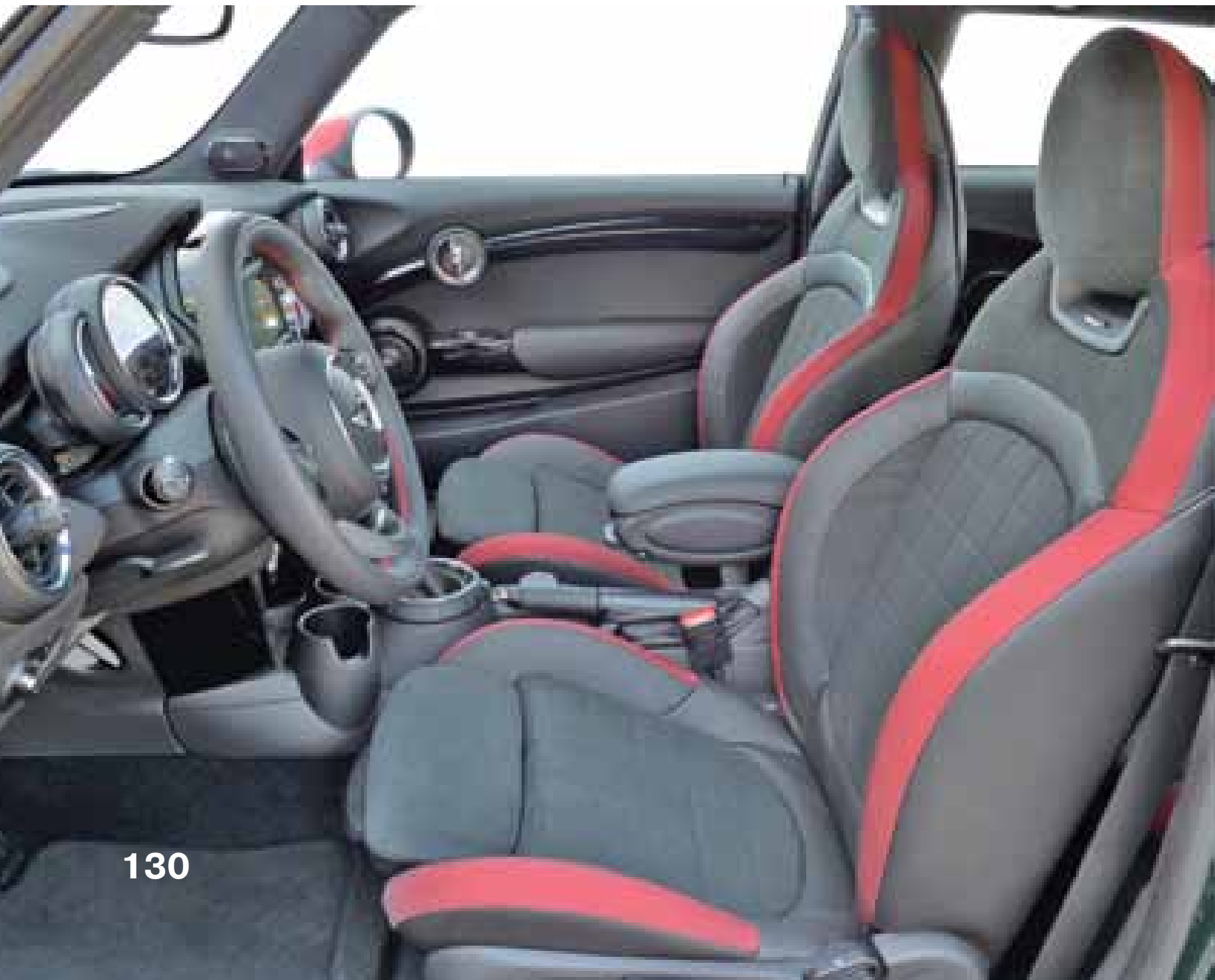
пониженный центр тяжести и широкая колея. Хэтчбэк остается очень маневренным и отлично слушается руля. Хорошее и сцепление с дорогой, а недостаточная поворачиваемость практически не дает о себе знать благодаря электронной блокировке дифференциала. Mini JCW получил новые пружины подвески, амортизаторы и стабилизаторы поперечной устойчивости. Езда довольно жесткая, но зато крены в поворотах минимальны. А в качестве опции предложены адаптивные амортизаторы и технология настройки шасси со спортивным, комфортабельным и экономичным режимами. Рулевое управление острое и точное, а также более информативное, чем у стандартного Mini. Реакции на его поворот очень быстрые. Замедляется автомобиль также отлично благодаря увеличенному до 330 мм передним тормозным дискам Brembo.

Mini John Cooper Works уже продается в Европе. Стоимость нового флагмана линейки составляет 30 тыс. евро.









Технические характеристики Mini John Cooper Works

Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	3/4
Снаряженная масса, кг	1280
Длина/ширина/высота, мм	3874/1727/1414
Колесная база, мм	2495
Колея передняя/задняя, мм	1485/1485
Клиренс (дорожный просвет), мм	143
Объем багажника, л	211/735
Диаметр разворота, м	10,7
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1998
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	4 в ряд
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	231 при 5200
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	320 при 1250-4800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/44
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	6-ст. механическая, 6-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC, DTC,
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	205/45 R17
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,3 (6,1)
Максимальная скорость, км/ч	246 (246)
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	9,1 (7,2)
– загородный цикл	5,2 (4,9)
– смешанный цикл	6,7 (5,7)
Стоимость автомобиля в Европе, евро	30 000
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000

Porsche 911

трековый боец



GT3 RS:

Линейка Porsche 911 всегда была широкой и разнообразной. В разные годы в нем были самые различные модификации – купе, тарга, кабриолет, версии с задним и полным приводом, легендарный 911 Turbo. Конечно, были в модельном ряду и особые облегченные модификации, предназначенные не только для дорог общего пользования, но и для гоночного трека. Одной из них является Porsche 911 GT3, известный с 1999 года. У него есть и более экстремальный вариант 911 GT3 RS, и теперь пришло время для его нового поколения.



Дизайн Porsche – пример консервативного подхода, ведь основные черты дизайна 911 не меняются с 1963 года. Большие круглые фары, характерный профиль с изгибом линии крыши и большим углом наклона задних стоек остаются главными чертами модели.

Конечно, Porsche 911 GT3 RS легко отличить от стандартной модели. Большинство внесенных изменений носят сугубо функциональный характер. Так, огромные воздухозаборники в переднем бампере призваны лучше охлаждать двигатель и тормоза. Аэродинамику улучшают новый передний спойлер, "жабры" в передних крыльях и огромное заднее антикрыло. Теперь прижимная сила при 300 км/ч составляет 345 кг – это показатель на уровне гоночных автомобилей. Раздутые задние крылья в стиле 911 Turbo указывают на расширенную колею, а в них видны дополнительные вентиляционные отверстия. Из заднего бампера выглядывают широкие сдвоенные сопла новой выхлопной системы.

Купе посадили на строгую "диету". Боковые и задние стекла заменены легким поликарбонатом, а крыша выполнена из магния. Добавьте еще карбоновые передние крылья, капот и крышку багажника – и становится понятно, почему купе длиной 4545 мм весит 1420 кг. Жесткость кузова от этого совсем не пострадала и

даже, наоборот, выросла на четверть по сравнению с моделью прошлого поколения. Специально для 911 GT3 RS разработаны покрышки Michelin 265/35 ZR20 спереди и 325/30 ZR21 сзади.

Следы борьбы с лишним весом заметны и в салоне. Наряду с кожей здесь широко использована легкая алькантара, причем ею декорирован даже обод трехспицевого рулевого колеса. Вместо дверных ручек – тканевые петли. Отделка разбавлена ярко-красными вставками и швами, присутствуют и карбоновые накладки. Циферблаты приборов с желтыми стрелками традиционно помещены в пять отдельных колодцев. Центральное место занимает большой тахометр: он выделяется благодаря белому цвету, а внутри его – цифровой спидометр. Аналоговый спидометр установлен слева, а справа находится цветной экран бортового компьютера. По краям размещены датчики остатка топлива в баке и температуры охлаждающей жидкости.

Наклоненная центральная панель увенчана хронометром со счетчиком кругов, пройденных по автодрому. Под ним расположен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы PCM. Помимо обычной информации здесь можно увидеть кривую крутящего момента или данные о боковом ускорении, а по средствам смартфона этими данными даже

можно поделиться с друзьями. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь довольно-таки много, а еще предусмотрены переключатели настроек шасси. Поэтому привыкание к ним займет некоторое время.

Посадка за рулем купе очень низкая. У Porsche 918 Spyder позаимствованы спортивные ковшеобразные сиденья с каркасом из углеволокна. Они отлично удерживают спину, но при этом слишком жесткие и регулируются исключительно вручную. За доплату можно выбрать трубчатый каркас безопасности, шеститочечные ремни безопасности и систему пожаротушения.

А вот второй ряд кресел в 911 GT3 RS отсутствует – их убрали в целях снижения массы автомобиля. Освободившееся место можно использовать для поклажи, ведь объем багажника скромный – 125 л.

Спартанский автомобиль весьма неплохо укомплектован: есть система бесключевого доступа, ксеноновые фары, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, 235-ваттная аудиосистема, связь Bluetooth, круиз-контроль. Также установлены 6 подушек безопасности и система стабилизации PSM. В перечне опций можно найти панорамную крышу, подогрев и вентиляцию сидений, аудиосистему мощностью 820 Вт, а еще легкий литий-ионный аккумулятор.





Естественно, Porsche 911 GT3 RS сохраняет заднемоторную компоновку, но двигатель сдвинут вперед для лучшего распределения массы. Он, кстати, полностью новый, а его рабочий объем вырос до 4,0 л. Атмосферная оппозитная "шестерка" выдает ровно 500 л. с. при 8250 об/мин и очень быстро раскручивается до предельных 8800 об/мин. Конечно, она лучше проявляет себя на высоких оборотах и максимальные 460 Н•м крутящего момента доступны только при 6250 об/мин. Но и в среднем диапазоне оборотов тяги теперь ощутимо больше, чем у предшественника, а сам мотор стал эластичнее. К тому же, на больших скоростях активируется система динамического наддува, что кратковременно прибавляет 10 л. с. Мотор очень громкий, особенно после открытия в выхлопной системе перепускного клапана. Его звук насыщенный и высокочастотный. Двигатель мгновенно отзывается на малейшее нажатие педали акселератора. При резком старте помогает технология Launch control. Она борется с пробуксовкой и позволяет достигать 100 км/ч за 3,3 с. На этом Porsche не усмиряет свой пыл,

продолжает уверенный разгон и за 10,9 с развивает 200 км/ч. Его максимальная скорость – 310 км/ч.

Впервые 911 GT3 RS оснащен 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями PDK, а не привычной "механикой". Этот выбор продиктован быстротой работы PDK, переключения в которой происходят всего за 0,1 с. Кроме того, она помогает экономить топливо, поэтому расход снижен до 19,2 л/100 км в городском цикле и 8,9 л/100 км – в загородном.

Купе всегда отличалось отточенной управляемостью, а сейчас ее улучшили. На автодроме Нюрбургринг автомобиль показал впечатляющий результат – проехал круг за 7 минут 20 секунд, что быстрее легендарного Porsche Carrera GT. Магнитная крыша позволила понизить центр тяжести, а расширенная колея способствует более стабильному поведению в поворотах. Автомобиль получил новые стабилизаторы поперечной устойчивости и более жесткие пружины задней подвески. Рулевое управление с отлично настроенным электроусилителем, но демонстрирует образцовую остроту и информативность. С недостаточной поворачиваемостью

успешно борются электронный задний дифференциал с изменяемым вектором тяги и новая технология поворачиваемых задних колес. На больших скоростях они отклоняются в одну сторону с передними, и купе быстрее входит в поворот. До 50 км/ч колеса поворачиваются в сторону, противоположную передним. Это позволяет уменьшить диаметр поворота и улучшить маневренность в городе. Купе стало более послушным: сцепление с дорогой невероятное и теперь сорвать заднюю ось в занос сложно даже с отключенной системой стабилизации. В арсенале 911 GT3 RS также есть активные опоры двигателя и адаптивные амортизаторы. Езда, конечно, очень жесткая, но зато крены кузова в виражах практически незаметны. Карбоново-керамические диски диаметром 410 мм спереди и 390 мм сзади обеспечивают отличное замедление, хотя и весьма шумные.

Porsche 911 GT3 RS не изменяет своим принципам. Это настоящий трековый "боец", промежуточное звено между дорожными и гоночными автомобилями. Стоимость купе в Европе составляет 181 700 евро и выпускают всего 2000 этих машин.







Технические характеристики Porsche 911 GT3 RS	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная/полная масса, кг	1420/1720
Длина/ширина/высота, мм	4545/1880/1291
Колесная база, мм	2456
Колея передняя/задняя, мм	1587/1557
Клиренс (дорожный просвет), мм	102
Объем багажника мин./макс., л	125
Диаметр разворота, м	11,1
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	3996
Тип	бензиновый
Расположение	сзади, продольно
Расположение и количество цилиндров	6, оппозитно
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	500 при 8250
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	460 при 6250
Топливо/емкость бака	Аи-98/64 л
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, PSM
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	265/35 ZR20 спереди, 325/30 ZR21 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,3
Максимальная скорость, км/ч	310
Расход топлива, л/100 км	
- городской цикл	19,2
- загородный цикл	8,9
- смешанный цикл	12,7
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	181 700
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000

Skoda Superb

бизнес-класс за разум



Тест-драйв:
ДЕБЮТАНТ

rb:

МНЫЕ ДЕНЬГИ



У многих Skoda ассоциируется, прежде всего, с моделями В- и С-класса. Но в свое время она зарекомендовала себя как производитель представительских автомобилей. Так, в 1934-1949 годах выпускали роскошный Skoda Superb. В 2001 году знаменитую модель вернули в линейку, и с того времени заводские цеха покинули более 700 тыс. этих машин. Такая популярность объясняется сочетанием комфорта и оснащения на уровне бизнес-класса и разумной цены. Теперь в производство поступает новый Superb третьего поколения.

В модельном ряду Skoda сейчас господствует граненый стиль и новый Superb не стал исключением. Во многом лифтбэк похож на младшего брата Octavia, однако выглядит он солиднее – все-таки перед нами флагман чешской марки. С виду Superb не слишком отличается от предсерийного концепт-кара VisionC. Фирменная "зубастая" решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами. В бампере заметен широкий воздухозаборник, а на "носу" расположен логотип Skoda. Капот и боковины выполнены рельефными, а оконная линия делает изгиб в районе задних стоек. Ширину задней части подчеркивают стреловидные фонари. Интересно, что в лючке бензобака спрятан скребок для льда.

Skoda Superb построен на новой модульной платформе MQB (ее использует тот же Octavia, а еще Volkswagen Golf и Passat). Он стал немного крупнее: длина прибавила 28 мм (до 4861 мм), а колесная база – 80 мм (до 2841 мм). Ширина выросла до 1864 мм, а высота – до 1468 мм. При этом массу удалось снизить сразу на 75 кг – до 1375 кг в начальной модификации.

В салоне преобладают строгие горизонтальные линии. Отделку разбавляют черные лакированные вставки и серебристые накладки. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по Octavia. Во всех версиях оно обшито кожей, а на его ободке предусмотрены напльвы в районе хвата рук. Шкалы приборов выполнены в классическом стиле. Внутри спидометра установлен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру расположен цветной дисплей бортового компьютера.

Широкая центральная панель увенчана сенсорным экраном мультимедийной системы (в зависимости от версии, его диагональ составляет 5,0, 6,5 или 8,0 дюймов). Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля рационально упорядочены и к ним несложно привыкнуть.

Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние сиденья несколько

упругие, зато неплохо удерживают спину. Под водительским креслом размещена ниша со светоотражающим жилетом. Тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность. Установка электро-механического стояночного тормоза с небольшим рычажком позволила увеличить передний подлокотник. Внутри его – вместительный бокс.

Козырь Superb – его внутреннее пространство. Пространство для ног – огромное, на уровне моделей классом выше. Кроме того, теперь больше места над головой, а салон стал шире в районе плеч. То есть троим взрослым пассажирам среднего роста и комплекции сзади совсем не будет тесно. Интересная деталь: в задних дверях спрятано по фирменному зонтику.

Багажник также немаленький, его объем вырос до 625 л. Со сложенными задними сиденьями получается внушительный 1760-литровый отсек. От сложной двухсекционной пятой двери, как у предшественника, разработчики отказались. Зато в более дорогих версиях предусмотрен электропривод, причем с сенсорным открытием – для его срабатывания достаточно пошевелить ногой под задним бампером.

Базовая комплектация Skoda Superb включает электроприводы стеклоподъем-



ников и зеркал заднего вида, кондиционер, 16-дюймовые легкосплавные диски, магнитола, связь Bluetooth. Обязательными являются 7 подушек безопасности, система стабилизации и технология Multi-collision brake system, автоматически применяющая торможение после столкновения, чтобы нейтрализовать кинетическую энергию. В самом дорогом варианте Laurin&Clement добавлены адаптивные биксеноновые фары, 18-дюймовые диски, система бесключевого доступа, кожаный салон, датчики освещения и дождя, камера заднего вида, двухзонный климат-контроль, подогрев передних и задних сидений, навигационная система, адаптивный круиз-контроль с технологией автоматического замедления. Среди опций теперь есть панорамная крыша, трехзонный климат-контроль, парковочный автопилот, беспроводной Интернет, 610-ваттная аудиосистема. Кроме того, можно выбрать технологии определения усталости водителя, соблюдения полосы движения, мониторинга "слепых" зон и распознавания дорожных знаков.

Все доступные двигатели оснащены турбонаддувом, непосредственным впрыском топлива и системой глушения при остановках, а также соответствуют экологическим нормам Евро-6. Линейку открывает 1,4-литровый бензиновый тур-

бомотор мощностью 125 либо 150 л. с., также доступна 1,8-литровая 180-сильная "четверка". Выше в иерархии – 2,0-литровый двигатель, развивающий 220 л. с. Его максимальные 350 Нм крутящего момента доступны в широком диапазоне 1500-4400 об/мин. Поэтому эластичность на высоте, но при этом и раскручивается двигатель неплохо. Такой Superb разгоняется до 100 км/ч за 7 с и достигает 243 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 7,8 л/100 км, а в загородном – 5,3 л/100 км. Позже появится еще и флагманская 280-сильная модификация.

Самый экономичный вариант с 1,6-литровым 120-сильным турбодизелем расходует в среднем 4,1 л/100 км. Также можно выбрать 2,0-литровые дизельные версии мощностью 150 и 190 л. с. Оба они очень тяговиты на "низах": так у 190-сильной версии пиковый крутящий момент в 400 Нм достигается при 1750 об/мин. То есть обгон на трассе легко совершить, не понижая передачу. Правда, при разгоне этот турбодизель несколько шумноват. Разгон до 100 км/ч занимает 7,7 с, а максимальная скорость составляет 234 км/ч. При этом его расход топлива очень небольшой – 5,4 л/100 км в городе и 4,1 л/100 км – на трассе.

Механическая 6-ступенчатая коробка переключения передач отличается

точностью работы. Также можно выбрать трансмиссию с двумя сцеплениями. Она демонстрирует очень быстрые реакции, пусть на малых скоростях ощутимы толчки. Самые мощные версии можно выбрать и с полным приводом.

Superb демонстрирует уверенную управляемость и легко контролируемый. Его рулевое управление точное и достаточно информативное. Сцепление с дорогой хорошее и в переднеприводных версиях, а побороть недостаточную поворачиваемость помогает технология XDS+, имитирующая дифференциал повышенного трения. Подвеска несколько упругая, что ощутимо на дорогах низкого качества. В качестве опции предложены адаптивные амортизаторы. В комфортном режиме езда ощутимо мягче, а в спортивном – она хоть и жесткая, но зато крены кузова уменьшаются. Кроме того, в этом случае еще и руль становится острее, а педаль акселератора – чувствительнее. Также улучшена шумоизоляция, поэтому на больших скоростях в салоне тихо.

Skoda Superb уже поступил в продажу в Европе. Его стоимость начинается с 24 600 евро. Летом производство лифтбэка наладят в Украине – на предприятии в закарпатском Соломоново. А до конца года появится еще и универсал.













Технические характеристики Skoda Superb			
Тип кузова	лифтбэк		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1505	1480	1555
Длина/ширина/высота, мм	4861/1864/1468		
Колесная база, мм	2841		
Колея передняя/задняя, мм	1586/1574		
Клиренс (дорожный просвет), мм	149		
Объем багажника мин/макс, л	625/1760		
Диаметр разворота, м	11,1		
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1984	1598	1968
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	дизельный, с турбонаддувом	
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	220 при 4500	120 при 3600	190 при 3500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	350 при 1500-4400	250 при 1750-3500	400 при 1750-3250
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/66	Дт/66	
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями		
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	7		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESP		
Размер шин	215/60 R16		
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,0	11,0	7,7
Максимальная скорость, км/ч	243	206	234
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	7,8	4,6	5,4
– загородный цикл	5,3	3,9	4,1
– смешанный цикл	6,2	4,1	4,6
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	24 600 – 46 000		
Первое техобслуживание, км	20 000		
Периодичность техобслуживания, км	20 000		

Городские вседорожники



Kia Sportage

Широкая "пасть" радиаторной решетки Kia Sportage сочетается с грозными продолговатыми фарами



Mitsubishi ASX

Заостренный "нос" Mitsubishi ASX сочетается с хищным "взглядом" узких фар



Nissan Qashqai

Внешне Nissan Qashqai напоминает старших братьев X-Trail и Pathfinder

Среди вседорожников все больше покупателей обращает внимание на более компактные модели. Ведь далеко не каждый пробует свои силы на бездорожье, а в городских условиях удобнее пользоваться небольшим автомобилем. К тому же, такие модели и экономичнее, и доступнее. В свое время Nissan Qashqai основал целый сегмент компактных вседорожников. Теперь в продаже уже второе его поколение, а среди его конкурентов – Kia Sportage и Mitsubishi ASX. Эти модели и являются героями нашего сравнительного тест-драйва.

Третье поколение Kia Sportage выпускают с 2012 года, а недавно его обновили. Дизайн вседорожника яркий и агрессивный. Лобовое стекло наклонено на большой угол, форма крыши теперь аркообразная, а оконная линия высокая – все это делает внешний вид более динамичным. Широкая "пасть" радиаторной решетки сочетается с грозными продолговатыми фарами. Задние стойки довольно толстые, а "плечи" слегка расширены. Подчеркивают их высоко посаженные большие фонари, а на верхней кромке пятой двери размещен спойлер.

Mitsubishi ASX использует платформу седана Lancer, родство двух моделей подчеркнуто и в их дизайне. Особенно это заметно при взгляде на вседорожник в анфас. Заостренный "нос" сочетается с хищным "взглядом" узких фар. Трапециевидная решетка радиатора обрамлена хромированными молдингами. В профиль ASX смотрится атлетично и подтянуто благодаря коротким свесам кузова, клиновидным штампованным линиям на боковинах, наклоненным на большой угол задним стойкам крыши. В общий стиль хорошо вписывается и спойлер. Заднюю часть ночью выделяют продолговатые светодиодные фонари.

Новый Nissan Qashqai у нас начали продавать в прошлом году. Его дизайн выполнен в стиле старшего брата X-Trail и стал более мускулистым – с профилированными боковинами и капотом. Радиаторная решетка по форме напоминает улыбку, а дополняет ее V-образный хромированный молдинг. В бампере заметен широкий воздухозаборник. Продолговатые фары снабжены стреловидными ходовыми огнями. Расширенные "плечи" задних крыльев подчеркнуты раскосыми фонарями. У задних стоек крыши большой угол наклона, а пятая дверь сверху прикрыта спойлером.

Sportage немного крупнее своих соперников – достигает 4440 мм в длину против 4377 мм у Qashqai и 4295 мм у ASX. Но самая большая колесная база у Mitsubishi: 2670 мм, тогда как у Nissan – 2630 мм, а у Kia – 2640 мм. Qashqai несколько тяжелее конкурентов: его масса равна 1475 кг, Sportage весит 1469 кг, а ASX – 1455 кг.

В салоне Sportage господствует спортивный стиль, а материалы отделки весьма качественные. Передняя панель декорирована вставками "под алюминий". Рулевое колесо обшито кожей. Визитная карточка многих современных Kia – так называемая "трехцилиндровая" комбинация приборов с циферблатами в отдельных желобах. Центральное место занимает



При длине в 4440 мм Kia несколько больше соперников



У Mitsubishi самая большая колесная база – 2670 мм



Nissan тяжелее конкурентов, весит 1475 кг



Сзади Sportage можно отличить по узкому стеклу и высоко посаженным фонарям



Заднюю часть ASX ночью выделяют продолговатые светодиодные фонари



Пятая дверь Qashqai сверху прикрыта спойлером

спидометр с экраном бортового компьютера внутри. Слева от него – тахометр, а справа – указатели уровня топлива и температуры охлаждающей жидкости. Центральная панель слегка профилирована, что позволяет четко разделить клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние сиденья мягкие и комфортабельные, но им не помешало бы немного больше боковой поддержки. На центральном тоннеле установлен подлокотник с боксом внутри. Из-за узкого заднего стекла несколько ограничена обзорность назад.

Внутри ASX также можно заметить общие черты с собратом Lancer. Это и знакомое рулевое колесо (оно декорировано кожей) и "мотоциклетная" комбинация приборов с циферблатами спидометра и тахометра в отдельных желобах и экраном бортового компьютера по центру. Центральная панель выпуклая и немного наклонена. Клавиш на ней немного и они большие, а блок климат-контроля представлен тремя круглыми переключателями. Подсветка кнопок – ярко-красная. Сверху установлен сенсорный дисплей мультимедийной системы. Впрочем, от Lancer достался и пластик не самого высокого качества. У рулевой колонки изменяются высота и вылет, широкий и диапазон регулировок водительского сиденья. Кресла первого ряда довольно упругие, но зато они хорошо удерживают спину в поворотах. Предусмотрена функция их подогрева. Обзорность во всех направлениях достаточно хорошая.

В салоне Qashqai довольно много серебристых накладок и черных лакированных поверхностей. Трехспицевое рулевое колесо немного наклонено вперед и обшито кожей. Циферблаты приборов дополнены хромированными ободками. Внутри спидометра расположен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру установлен дисплей бортового компьютера. Широкая центральная панель по форме напоминает щит. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и удобные в пользовании. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету. Передние кресла Nissan разработаны совместно со специалистами NASA. Они способствуют улучшению кровообращения и снижают нагрузку на поясницу, поэтому неплохо приспособлены для дальних путешествий. Центральный подлокотник прячет вместительный бокс. Обзорность вперед и по сторонам хорошая, а вот сзади ее несколько ограничивают толстые стойки крыши.

На втором ряду Nissan самое большое пространство над головой, а Kia и Mitsubishi немного уступают ему по этому параметру. Зато у Sportage довольно щедрое место для ног, а салон весьма широкий в районе плеч. А вот в ASX сзади комфортнее двоим взрослым, хотя при необходимости поместятся и трое. К тому же, у его дивана регулируется угол наклона спинки. Корейский вседорожник имеет

самый вместительный 564-литровый багажник, тогда как в Nissan его объем – 430 л, а у Mitsubishi – 419 л. Со сложенными сиденьями получается 1353, 1503 и 1193 л, соответственно.

В сравнительном тест-драйве участвуют приблизительно равноценные варианты моделей – Kia Sportage 2,0 mid, Mitsubishi ASX 2,0 Instyle и Nissan Qashqai 2,0 SE. Все три автомобиля оснащены магнитолой с CD-плеером, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, легкосплавными дисками, связью Bluetooth, отдельным климат-контролем, системой стабилизации, круиз-контролем, датчиком дождя. У Sportage и ASX также предусмотрен датчик освещения, а в Mitsubishi есть система бесключевого доступа и камера заднего вида. Кроме того, ASX единственный в этой тройке получил целых 7 подушек безопасности, причем одна из них размещена в рулевой колонке. У Nissan их шесть, а у Kia – только две.

Все три автомобиля укомплектованы четырехцилиндровыми бензиновыми двигателями объемом 2,0 л. Motor Sportage самый мощный – развивает 155 л. с. при 6200 об/мин. Он лучше проявляет себя на высоких оборотах, ведь пик крутящего момента в 197 Н·м достигается при 4600 об/мин. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия отличается плавностью работы и быстротой реакций. С ней разгон до 100 км/ч занимает 11,7 с, а максимальная скорость – 174 км/ч. Расход топлива при этом умеренный – 11,2 л/100 км в городском цикле и 6,7 л/100 км – в загородном. В нашей стране Sportage также предлагают с турбодизелями объемом 1,7 л (115 л. с.) и 2,0 (136 л. с.).

У Mitsubishi лошадиных сил под капотом немного меньше. Мощность его "четверки" – 150 л. с. при 6000 об/мин. Но зато она более тяговита в среднем диапазоне оборотов. Максимальный крутящий момент такой же, как у Kia (197 Н·м), но находится в распоряжении водителя при более низких 4250 об/мин. Бесступенчатый вариатор CVT несколько ухудшает динамику – с ним вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 11,9 с и развивает 188 км/ч. Но зато он отлично подбирает обороты двигателя, что обеспечивает умеренный расход топлива – 10,5 л/100 км в городе и 6,8 л/100 км – на шоссе. В Украине вседорожник также доступен с бензиновыми двигателями объемом 1,6 л (117 л. с.) и 1,8 л (140 л. с.).

Двигатель Nissan выдает 144 л. с. при 6000 об/мин, что несколько меньше, чем у соперников. К тому же, его нужно постоянно раскручивать, чтобы добиться лучшей динамики, так как максимальные 200 Н·м крутящего момента доступны только с 4400 об/мин. Также следует отметить, что на высоких оборотах мотор становится чересчур шумным, проявляются и вибрации. Qashqai также оснащен вариатором CVT, который неплохо настроен. Динамика лучшая в этой тройке – 10,5 с до 100 км/ч и максимальные 182 км/ч. К тому же, расход топлива самый низкий в тройке – 9,6 л/100 км в городском цикле и



Визитная карточка Kia – "трехцилиндровая" приборная панель



Комбинация приборов Mitsubishi выполнена в мотоциклетном стиле



Салон Nissan отличается весьма лаконичным стилем



У Sportage довольно щедрое место для ног



У дивана ASX регулируется угол наклона спинки



В Qashqai самое большое пространство над головой

6,0 л/100 км – на шоссе. Nissan также может быть укомплектован 1,2-литровой 115-сильной бензиновой "четверкой" 1,6-литровым 130-сильным турбодизелем.

Зато Qashqai приятно удивляет своей управляемостью практически на уровне хэтчбэков С-класса. Рулевое довольно точное, а его остроту можно регулировать нажатием кнопки. С недостаточной поворачиваемостью борется технология Active Trace Control, имитирующая дифференциал повышенного трения. Крены кузова в поворотах относительно небольшие, но за это придется расплачиваться весьма упругой ездой. Полный привод обеспечивает хорошее сцепление с дорогой, а в сложных условиях поможет принудительно подключить задний мост. К тому же, у Nissan самый высокий дорожный просвет – 200 мм. Замедление со 100 км/ч осуществляется на отрезке в 38 м.

Ходовая Sportage являет собой компромисс между ходовыми качествами и комфортом. С одной стороны его длинноходная подвеска весьма мягкая (хотя серьезные выбоины ощутимы), но с другой – нежелательные движения кузова не слишком себя проявляют. Руль приятно наполнен тяжестью, но ему не помешало бы немного больше информативности и остроты. Несмотря на большие размеры, диаметр разворота у вседорожника точно такой же, как и у соперников – 10,6 м. А вот в скоростных поворотах сказывается вес Kia и "нос" заходит в вираж чересчур широко. Центральный дифференциал можно заблокировать на скорости до 40 км/ч, но вседорожные способности ограничивает небольшой клиренс – 172 мм. Явный плюс автомобиля – его тормоза: они уверенно замедляют Sportage, а для остановки со 100 км/ч понадобится 37,8 м.

Mitsubishi привлекает мягкой подвеской, которая без труда справляется с большинством дорожных неровностей. Происходит это весьма плавно, однако если войти в поворот слишком быстро, то кузов начнет ощутимо крениться. Руль ASX очень легкий: он делает 3,2 оборота от упора до упора и его можно свободно вращать одной рукой. Однако он настроен таким образом, что не всегда понятно, где находится колеса. На больших скоростях в салоне ощутимо слышны шумы ветра и шин. На шоссе автомобиль демонстрирует хорошую курсовую устойчивость. Сцепление с дорогой также на высоте, можно также принудительно подключить задние колеса. Довольно неплохой и дорожный просвет – 194 мм. Тормоза не слишком резкие, но педаль короткоходная и к ней нужно привыкнуть. Чтобы остановиться со 100 км/ч понадобится 38,1 м.

Kia Sportage 2,0 mid самый доступный в тройке – 622 600 гривен. Его преимущества – вместительный багажник и просторный салон. Mitsubishi ASX 2,0 Instyle стоит 664 200 гривен и привлекает богатой комплектацией. Цена Nissan Qashqai 2,0 SE несколько выше – 703 100 гривен, но зато он экономичный и демонстрирует хорошую динамику.



**Kia обладает самым большим
564-литровым багажником**

**У Mitsubishi предусмотрен
419-литровый отсек**

Объем багажника Nissan – 430 л

Технические характеристики			
Модель	Kia Sportage	Mitsubishi ASX	Nissan Qashqai
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1469/2030	1455/1970	1475/1950
Длина/ширина/высота, мм	4440/1855/1635	4295/1770/1615	4377/1806/1595
Колесная база, мм	2640	2670	2630
Колея передняя/задняя, мм	1614/1615	1525/1525	1560/1560
Клиренс (дорожный просвет), мм	172	195	200
Объем багажника мин/макс, л	564/1353	419/1193	430/1503
Диаметр разворота, м	10,6	10,6	10,7
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1998	1998	1997
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	155 при 6200	150 при 6000	144 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	197 при 4700	197 при 4250	200 при 4400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/55	Аи-95/60	Аи-95/60
Трансмиссия			
Тип привода	подключаемый полный		
Коробка передач	6-ст. автоматическая	вариатор	
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	2	7	6
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, BAS, ESC, Hill-start Assist	ABS, EBD, ASC, Hill Start Assist	ABS, EBD, Brake Assist, VDC
Размер шин	225/60 R17	215/65 R16	215/65 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,7	11,9	10,5
Максимальная скорость, км/ч	174	188	182
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	11,2	10,5	9,6
– загородный цикл	6,7	6,8	6,0
– смешанный цикл	8,4	8,1	7,3
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	622 600	664 200	703 100
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Разные концепции хетчбэков С-класса



Honda Civic

Раскосые фары Honda Civic похожи на лезвия самурайских мечей



Mazda 3

Широкая решетка радиатора Mazda 3 похожа на улыбку



Volkswagen Golf

Узкая решетка радиатора Volkswagen Golf сочетается с тонированными фарами

С-класс сформировался в середине 70-х, а у его истоков стояли такие модели как Volkswagen Golf и Honda Civic. Конечно, с того времени ситуация радикально изменилась. Этот автомобильный сегмент серьезно расширился, а количество выпускаемых моделей выросло в разы. Ежегодные продажи исчисляются миллионами машин, да и конкуренция там сильная. Тем более, относительно недавно появились и новые игроки вроде Mazda 3. Эти три хетчбэка и являются участниками нашего сравнительного тест-драйва.

Дизайн Honda Civic девятого поколения можно назвать самым необычным в этой тройке. У хетчбэка выражен клиновидный профиль с заостренным "носом" и слегка приподнятой задней частью. Спрятанные в стойках ручки задних дверей создают впечатление, что перед нами трехдверная модель. Решетка радиатора напоминает улыбку, а раскосые фары похожи на лезвия самурайских мечей. Мускулов прибавляют рельефные колесные арки. В целях улучшения обзорности заднее стекло разделено на две части горизонтальной балкой, украшенной узкими светодиодными лампами.

Mazda 3 третьей генерации появилась в начале 2012 года. Она отличается весьма динамичным стилем с длинным капотом, аркообразной формой крыши и слегка приподнятой задней частью. Широкая решетка радиатора по форме напоминает улыбку и обрамлена хромом. Раскосые фары растянуты на выпуклые передние крылья. Оконная линия отличается элегантным изгибом, а боковины украшены штампованными линиями. Заднее стекло выполнено панорамным, а сверху его прикрывает спойлер. Расширенные "плечи" Mazda подчеркнуты продолговатыми фонарями.

Volkswagen Golf седьмого поколения также представлен в 2012 году. Автомобиль отличается строгим внешним видом, хотя сохраняет характерный двухобъемный профиль. Знакомая узкая решетка радиатора сочетается с продолговатыми тонированными фарами, дополненными светодиодными лампами дневного света. Передний бампер украшен узким воздухозаборником. Капот и боковины рельефные, а колесные арки немного раздуты. На верхней кромке пятой двери находится спойлер. Заднюю часть хетчбэка визуально расширяют крупные трапецевидные фонари.

Mazda несколько крупнее соперников – достигает 4465 мм в длину при колесной базе в 2700 мм. У Honda эти показатели составляют 4300 и 2634 мм, соответственно. Длина Volkswagen – 4255 мм, а расстояние между осями – 2637 мм. Golf самый легкий в этой тройке: он весит 1235 кг, Mazda 3 – 1240 кг, Civic – 1310 кг.

В отделке салона Honda преобладают ткань и пластик, хотя руль обшит кожей, а на педалях установлены металлические накладки. Обволакивающая передняя панель и повернутая к водителю центральная консоль создают впечатление кокпита. Трехспицевое рулевое колесо имеет небольшой диаметр. Особенность Civic – "двухэтажная" приборная панель. Сверху



Honda отличается клиновидным силуэтом с заостренным "носом"



Боковины Mazda – рельефные



Volkswagen самый легкий – 1235 кг



Фонари Civic растянуты на всю ширину кузова



Панорамное заднее стекло Mazda 3 сверху прикрыто спойлером



Ширину задней части Golf подчеркивают продолговатые фонари

установлен цифровой спидометр, а также экраны часов и бортового компьютера. На нижнем уровне – три "колодца": аналоговый тахометр по центру, указатели остатка топлива и температуры двигателя – по бокам. Подсветка приборов – нежно-синяя. Кнопок блоков аудиосистемы и климат-контроля очень много и все они довольно мелкие, что затрудняет привыкание к ним. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, а посадка за рулем весьма высокая. Кресла Civic – наиболее мягкие и комфортабельные, у них регулируется поясничный подпор и предусмотрена функция подогрева. Обзор назад – не самый лучший, но зато предусмотрена камера заднего вида.

В салоне Mazda 3 господствует спортивный дух. В отделке присутствуют серебристые накладки "под алюминий" и даже вставки, имитирующие карбон. Трехспицевое рулевое колесо имеет небольшой диаметр и обшито кожей. На приборной панели центральное место занимает аналоговый тахометр с цифровым спидометром внутри. По бокам от него установлены два цветных дисплея. К широкой центральной панели сверху прикреплен 7-дюймовый монитор мультимедийной системы. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика. Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля несколько мелковаты, поэтому требуют некоторого времени для привыкания. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету. Передние сиденья обладают лучшей в тройке боковой поддержкой, хоть и не самые мягкие. Предусмотрен и их подогрев. Центральный подлокотник прячет внутри бокс. Обзорность назад несколько ограничена из-за маленького стекла.

Golf внутри отличается лаконичностью. Материалы отделки у него несколько лучше, чем у соперников. В частности, довольно много лакированных вставок. Обод трехспицевого рулевого колеса декорирован кожей и выполнен плоским снизу. Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы и разделены экраном бортового компьютера. Внутри спидометра – датчик остатка топлива в баке, а в тахометре – индикатор температуры охлаждающей жидкости. Центральная панель немного повернута к водителю, а сверху на ней – 5-дюймовый сенсорный монитор мультимедийной системы. Переключатели здесь украшены хромом. Они рационально упорядочены и легко находятся на ощупь. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, широкий диапазон настроек и у сиденья водителя. Кресла первого ряда несколько упругие, но хорошо удерживают спину. На трансмиссионном тоннеле размещен широкий подлокотник с боксом. Обзорность в Volkswagen очень хорошая во всех направлениях.

На втором ряду больше всего места для ног у Mazda, хотя два других хэтчбека не слишком ему уступают. Но в "тройке" небольшое пространство над головой, а лидером по этому показателю является Golf. У последнего и салон самый широкий

в районе плеч, поэтому троим сзади не так тесно, как у соперников. А у Honda самый вместительный багажник – 408 л против 380 л – у Volkswagen и 350 л – у Mazda. Со сложенными задними сиденьями получается 1140, 1200 и 1228 л, соответственно.

Для того чтобы сравнение было более объективным, мы выбрали версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – Honda Civic 1,8 Comfort, Mazda 3 1,5 Touring+ и Volkswagen Golf 1,2 TSI Trendline. Все они получили центральный замок, электростеклоподъемники, электропривод и обогрев зеркал заднего вида, связь Bluetooth, CD-плеер, систему стабилизации. У двух японских хэтчбэков предусмотрен климат-контроль, а у Golf – механический кондиционер. У Civic и "тройки" предусмотрены 16-дюймовые легкосплавные диски, подогрев сидений и система контроля давления в шинах. Также Mazda укомплектован камерой, биксеноновыми фарами, датчиками освещения и дождя. Зато у Volkswagen – целых 9 подушек безопасности, а у его соперников – по 6.

Все три автомобиля получили бензиновые четырехцилиндровые двигатели. Мотор Mazda, объемом 1,5 л, развивает 120 л. с. при 6000 об/мин. Он высокооборотистый и его необходимо постоянно раскручивать. Максимальные 150 Н·м крутящего момента достигаются при высоких 4000 об/мин. По мере разгона эта "четверка" становится достаточно шумной. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия отличается плавностью работы, но ее реакции не всегда быстрые, от чего страдает динамика. Разгон до 100 км/ч занимает 11,7 с, а максимальная скорость – 186 км/ч. Расход топлива в городском цикле составляет 7,4 л/100 км, а в загородном – 4,9 л/100 км. Также Mazda 3 можно выбрать с 2,0-литровым 150-сильным бензиновым двигателем.

Под капотом Civic – 1,8-литровая атмосферная "четверка" с фирменной системой регулировки фаз газораспределения i-VTEC. Она лучше проявляет себя на высоких оборотах, а потому ее постоянно необходимо раскручивать. Двигатель самый мощный: 142 л. с. достигается при 6500 об/мин, а вот максимальный крутящий момент в 174 Н·м доступен только при 4300 об/мин. Впрочем, двигатель демонстрирует довольно резвый характер, хотя по мере набора оборотов становится слишком громким. Хэтчбэк разгоняется до 100 км/ч за 10,9 с и развивает 210 км/ч. И дело не только в меньшей мощности, но и в слишком "задумчивом" 5-ступенчатом "автомате". Зато передачи переключаются плавно. Также можно выбрать экономичный режим, делающий педаль акселератора менее чувствительной, что позволит снизить расход топлива до 8,7 л/100 км в городе и 4,9 л/100 км – на шоссе.

У Volkswagen объем двигателя меньше, чем у конкурентов – 1,2 л. Но его "четверка" оснащена турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива, что дает возможность ей развивать 105 л. с. при 4300 об/мин. Однако главную ее преимущ-



Приборная панель Honda – "двухэтажная"



Тахометр Mazda сочетается с двумя экранами



Центральная консоль Volkswagen повернута к водителю



Пространство сзади в Civic весьма приличное



У "тройки" самое щедрое пространство для ног сзади



В Golf больше всего места над головой

щество – тяга на низких оборотах, ведь максимальные 175 Н•м крутящего момента в распоряжении уже с 1400 об/мин. При этом мотор еще и быстро раскручивается, а его звук приятный и не громкий. Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует очень быстрые переключения передач, пусть и с небольшими толчками на малых скоростях. Зато динамика у Golf – лучшая: 10,2 с до 100 км/ч и максимальные 192 км/ч. Кроме того, хэтчбэк и самый экономичный – 5,6 л/100 км в городском цикле и 4,4 л/100 км – на шоссе. Автомобиль также предложен с бензиновым турбомотором объемом 1,4 л (122 и 140 л. с.) и 2,0-литровым 140-сильным турбодизелем.

Ходовая Mazda 3 более ориентирована на активного водителя, а улучшить управляемость призвана многорычажная задняя подвеска (у соперников она полузависимая). Рулевое управление довольно острое и точное, а еще наполняется тяжестью на больших скоростях. Но немного больше информативности ему не помешало бы. Хэтчбэк очень редко демонстрирует недостаточную поворачиваемость, а большая колесная база способствует хорошей курсовой устойчивости. Конечно, подвеска несколько жестковата, но зато автомобиль очень мало кренится в поворотах. К тому же, на больших скоростях в салоне становятся отчетливо слышны шумы ветра и шин.

Honda – наиболее комфортабельный из всех. Его подвеска заметно мягче, а потому выбоины поглощаются весьма плавно. При этом нежелательные движения кузова не слишком большие. У Civic также очень качественная шумоизоляция салона, поэтому ветер и шины меньше дают о себе знать. Автомобиль тяжелее конкурентов и более подвержен недостаточной поворачиваемости. Да и диаметр разворота у него больше – 11,2 м против 10,6 м у Mazda и 10,9 м у Volkswagen. Зато его руль остается точным, но при этом достаточно легким. А на больших скоростях у хэтчбэка неплохая курсовая устойчивость.

Golf демонстрирует уверенную нейтральную управляемость и легко контролируем. Его руль не только очень точный, но и самый информативный из трех хэтчбэков. С недостаточной поворачиваемостью успешно борется электронная система XDS, имитирующая дифференциал повышенного трения. Подвеска Volkswagen, конечно, традиционно упругая, но комфорт езды остается неплохим и по-настоящему ощутимы лишь глубокие выбоины. А нежелательные движения кузова в выразах небольшие. Также у немецкого автомобиля самая лучшая шумоизоляция, что особенно ощутимо при езде по автомагистрали.

Mazda 3 1,5 Touring+ самый доступный в этой тройке – 549 000 гривен, он также привлекает богатой комплектацией. Volkswagen Golf 1,2 TSI Trendline стоит 620 300 гривен и отличается хорошей динамикой и экономичностью. Цена Honda Civic 1,8 Comfort – 650 000 гривен, его сильная сторона – вместительный багажник.



Багажник Honda самый большой – 408 л

Объем багажника Mazda – 350 л

Объем багажного отсека Volkswagen – 380 л

Технические характеристики

Технические характеристики			
Модель	Honda Civic	Mazda 3	Volkswagen Golf
Тип кузова	хетчбэк		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1310/1790	1240/1835	1235/1750
Длина/ширина/высота, мм	4300/1770/1470	4465/1795/1450	4255/1790/1452
Колесная база, мм	2595	2700	2637
Колея передняя/задняя, мм	1530/1530	1555/1560	1549/1520
Клиренс (дорожный просвет), мм	140	155	160
Объем багажника мин/макс, л	407/1140	350/1228	380/1270
Диаметр разворота, м	11,2	10,6	10,9
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1798	1496	1197
Тип	бензиновый		бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	142 при 6500	120 при 6000	105 при 4300
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	174 при 4300	150 при 4000	175 при 1400-3500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50	Аи-95/51	Аи-95/50
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	5-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая	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	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	6	9
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, ESP
Размер шин	205/60 R16	205/60 R16	195/65 R15
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,9	11,1	10,2
Максимальная скорость, км/ч	210	190	192
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	8,7	7,4	5,6
– загородный цикл	4,9	4,8	4,4
– смешанный цикл	6,3	5,7	4,8
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	650 000	549 000	620 300
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Вседорожники премиум-класса



Акура RDX

Хромированная радиаторная решетка
Акура RDX напоминает клюв



Range Rover Evoque

Решетка радиатора Range Rover Evoque
сочетается с хищными узкими фарами



Volvo XC60

Капот и боковины Volvo XC60
выполнены рельефными

За последние годы количество вседорожников премиум-сегмента значительно увеличилось, да и спрос на них вырос. Конечно же, к покупке подобных моделей подталкивают и не лучшее состояние дорог, и суровые снежные зимы, и большая вместительность вседорожников. А в случае с премиум-моделями не следует забывать об имиджевой составляющей. Среди таких вседорожников – Acura RDX, Range Rover Evoque и Volvo XC60, о которых и пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

Acura RDX второго поколения дебютировал в 2012 году, а недавно его официально представили в Украине. Автомобиль отличается граненым стилем, свойственным многим моделям японской марки. Хромированная радиаторная решетка по форме напоминает клюв, а с ней сочетаются раскосые фары и V-образный бампер. Капот профилирован. Колесные арки слегка расширены, а боковины украшены клиновидными штампованными линиями. Задние стойки крыши имеют большой угол наклона, а стекло сверху прикрыто немаленьким спойлером. Г-образные фонари соединены тоненьким хромированным молдингом.

Range Rover Evoque доступен также в спортивной трехдверной версии, но и пятидверный вариант смотрится ярко и привлекательно. Спортивную направленность модели подчеркивают клиновидный силуэт, расширенные колесные арки. Капот и боковины вседорожника профилированы. Хромированная решетка радиатора сочетается с хищными узкими фарами. В бампере установлен огромный воздухозаборник, а в крыльях – небольшие "жабры". Заднее стекло – очень узкое, а на крыше размещен огромный спойлер. Из бампера выглядывают немаленькие прямоугольные наконечники выхлопных труб, а между ними размещен диффузор.

Volvo XC60 – старожил в этой тройке. Он известен с 2008 года, а два года назад претерпел обновление. Вседорожник отличается мускулистыми пропорциями с выпуклым капотом и штампованными линиями на боковинах. У него характерный силуэт с большим углом наклона лобового стекла и приподнятой "кормой". Расширенная решетка радиатора и более крупные фары сделали переднюю часть солиднее на вид. В переднем бампере расположен небольшой воздухозаборник. Задние стойки имеют большой угол наклона, а подчеркивают их L-образные фонари. На верхней кромке пятой двери размещен заостренный спойлер.

Acura – самый крупный в этой тройке: его длина достигает 4685 мм против 4628 мм у Volvo и 4365 мм у Range Rover. А вот колесная база самая большая у XC60 – 2774 мм, тогда как у RDX она составляет 2685 мм, а у Evoque – 2660 мм. Компактный Evoque легче конкурентов – 1670 кг против 1761 кг у Acura и 1874 кг у XC60.

Салон Acura декорирован кожей. Отделка также щедро разбавлена серебристыми металлическими вставками. Передняя панель по форме похожа на распростертые крылья. У трехспицевого рулевого колеса небольшой диаметр, а в районе



Acura крупнее соперников – 4685 мм



Range Rover самый компактный – 4365 мм



Задние стойки Volvo имеют большой угол наклона



Г-образные фонари RDX соединены тоненьким молдингом



Заднее стекло Evoque – очень узкое, что ухудшает обзорность



Стойки крыши XC60 подчеркнуты L-образными фонарями

хвата рук на ободке предусмотрены напльвы. Крупные циферблаты спидометра и тахометра украшены хромированными ободками. Между ними установлен экран бортового компьютера, а по краям – указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. Широкая центральная панель наклонена и увенчана 5-дюймовым дисплеем мультимедийной системы. Навигация в меню осуществляется с помощью большого круглого джойстика. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь довольно много, поэтому привыкание к ним займет некоторое время. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Передние сиденья мягкие и при этом неплохо удерживают спину. Они получили подогрев, а водительское сиденье регулируется с помощью электропривода. Широкий центральный подлокотник прячет внутри бокс. Обзорность вперед и по сторонам неплохая.

Под стать внешнему дизайну в салоне Range Rover преобладает динамичный стиль. Циферблаты тахометра размещены в отдельных желобах, а центральная панель наклонена. Материалы отделки Evoque, пожалуй, самые лучшие в этой тройке. Сиденья обшиты кожей (она может быть и двухцветной), повсюду можно заметить алюминиевые вставки. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля немного, ведь часть их функций перебрал на себя сенсорный 8-дюймовый дисплей. Передние сиденья размещены немного ниже, чем у соперников, и разделены высоким трансмиссионным тоннелем. Они комфортабельные и обладают хорошей боковой поддержкой. Предусмотрена функция подогрева, а диапазон регулировок широкий (у водительского кресла есть электропривод). Но нужно учитывать, что узкое заднее стекло сильно ограничивает обзорность, поэтому опционная камера заднего вида – очень полезное оборудование.

Volvo отличается прагматичным оформлением салона, что, впрочем, не мешает ему быть интересным. Кожа в отделке разбавлена серебристыми вставками "под алюминий". Трехспицевое рулевое колесо декорировано кожей. На приборной панели аналоговый циферблат тахометра с цифровым спидометром внутри соседствует с двумя дисплеями, на которые выведены остальные данные. Традиционная черта моделей шведской марки – сверхтонкая центральная консоль, за которой находится ниша для мелкой поклажи. Сверху на ней размещен 5-дюймовый экран мультимедийной системы. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля тесно сгруппированы и некоторые из них слишком мелкие. Сиденья XC60 широкие и удобные, а также неплохо удерживают спину. Предусмотрена и функция их подогрева, а водительское кресло получило еще и электропривод регулировок. В центральном подлокотнике размещено небольшое отделение для поклажи. Обзор вперед и по сторонам неплохой, а вот при парковке его ограничивают толстые задние стойки крыши.

На втором ряду наиболее щедрое пространство для ног в Acura. Кроме того, салон японского вседорожника самый широкий в районе плеч, а вот Range Rover по этому показателю уступает конкурентам (хотя сам по себе автомобиль очень широкий). Зато у Evoque и XC60 больше места над головой, чем в RDX. К тому же, у "британца" самый вместительный багажник – 575 л против 495 л у Volvo и 404 л у Acura. Со сложенными задними сиденьями получается 1445, 1455 и 1736 л, соответственно. У RDX пятая дверь дополнена электроприводом.

Для сравнения выбраны версии с приблизительно одинаковой стоимостью: Acura RDX 3,5 Techno, Range Rover Evoque 2,0 Pure и Volvo XC60 T6 3,0 Summum. У всех трех автомобилей предусмотрены система доступа без ключа, легкосплавные диски, электропакет, система стабилизации, двухзонный климат-контроль, CD-плеер, связь Bluetooth, круиз-контроль. В Volvo также есть подогрев задних сидений и датчик дождя, а у Acura – люк в крыше, датчик освещения, камера заднего вида и ксеноновые фары. XC60 и RDX укомплектованы 6 подушками безопасности, а Evoque – 7. Для Volvo предлагаются технологии Pedestrian Detection: она определяет переходящих дорогу пешеходов и самостоятельно замедляет машину, чтобы избежать наезда на них.

Атмосферная "шестерка" Acura объемом 3,5 л развивает 273 л. с. при 6200 об/мин. Это высокооборотистый двигатель и лучше всего он проявляет себя только после 5000 об/мин, когда достигаются максимальные 340 Н·м крутящего момента. RDX разгоняется до 100 км/ч за 7,9 с и развивает 210 км/ч. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия отличается быстротой работы. Однако нужно учитывать, что по мере роста оборотов мотор становится весьма шумным. Зато благодаря технологии отключения цилиндров "шестерка" получилась весьма экономичной – 14 л/100 км в городском цикле и 7,6 л/100 км – в загородном. К тому же, вседорожнику подойдет и бензин Аи-92.

Под капотом Range Rover установлен четырехцилиндровый турбомотор EcoBoost с непосредственным впрыском топлива. Этот 2,0-литровый двигатель развивает 237 л. с. при 6000 об/мин, а максимальные 340 Н·м крутящего момента в распоряжении с 1750 об/мин. Такие показатели позволяют Range Rover продемонстрировать хорошие скоростные качества: вседорожник способен разогнаться до 100 км/ч за 7,6 с и достичь 217 км/ч. Передачи в 9-ступенчатом "автомате" переключаются очень плавно. А расход топлива самый маленький: 10,3 л/100 км в городе и 6,4 л/100 км на трассе. В Украине для Evoque также предложены 2,2-литровые турбодизели мощностью 150 и 190 л. с.

Рядная турбированная "шестерка" XC60 объемом 3,0 л развивает 304 л. с., при невысоких 5600 об/мин. Тяги у нее более чем достаточно: максимальные 440 Н·м доступны при 2100 об/мин. Динамика Volvo – лучшая в этой тройке: 6,9 с до 100 км/ч.



Передняя панель Acura напоминает распростерты крылья



Приборы Range Rover размещены в отдельных желобах, а центральная панель наклонена



Особенность Volvo – сверхтонкая центральная панель



У RDX сзади самое большое пространство для ног



Салон Evoque не очень широкий в районе плеч



У XC60 самое щедрое пространство над головой

Максимальная скорость ограничена на отметке в 210 км/ч. Мотор ведет себя плавно и обеспечивает равномерный разгон во всем диапазоне оборотов. Его звук приятный и насыщенный. Но нужно быть готовым к серьезному "аппетиту" – 15,2 л/100 км в городском цикле и 8,1 л/100 км на шоссе. Volvo XC60 можно также оснастить бензиновыми турбомоторами объемом 2,0 л (245 и 306 л. с.), турбодизелями объемом 2,0 л (136 и 163 л. с.) и 2,4 л (181 и 215 л. с.).

Привод у всех автомобилей полный, но в обычных условиях на передние колеса приходится 90% тяги. На бездорожье лучше всего проявляет себя Evoque. У него приличный клиренс (215 мм), технология помощи при спуске с горы и система Terrain Response (она предлагает специальные режимы для езды по снегу, камням, грязи и песку). Evoque легко преодолевает броды глубиной 50 см.

Ходовая RDX настроена на активную езду, что нетипично для автомобиля подобного класса. Поэтому подвеска вседорожника достаточно упругая, хотя при этом и крены кузова в поворотах, к удивлению, небольшие. Впрочем, по настоящему ощутимы только серьезные дорожные неровности. Руль Acura довольно-таки легкий, но вместе с тем точный, хотя немного больше обратной связи в околонулевой зоне ему не помешало бы. В салоне на больших скоростях тихо благодаря системе активного подавления шума звуковыми волнами противоположной фазы.

Range Rover неплохо проявляет себя и на асфальтовых дорогах. Низкий центр тяжести способствует небольшим кренам в повороте, а широкая колея обеспечивает отличную устойчивость. Рулевое управление – точное и весьма легкое, хотя немного больше обратной связи ему не помешало бы. Компактный Range Rover неплохо маневрирует в городских условиях. Диаметр разворота у него самый маленький – 11,3 м против 11,9 м у Volvo и 12,2 м у Acura. Подвеска несколько упругая, хотя чересчур жесткой ее не назовешь. Качественно выполнена и шумоизоляция салона.

Volvo – комфортабельное средство передвижения, которое неплохо подходит для преодоления больших расстояний. Мягкая и длинноходная подвеска XC60 плавно поглощает большинство неровностей, а в салоне на больших скоростях очень тихо. Но по мере того, как дорога становится извилистой, становятся ощутимыми нежелательные движения кузова. К тому же, проявляется недостаточная поворачиваемость, продиктованная тяжелой передней частью. Зато сцепление с дорогой не вызывает нареканий. Руль вседорожника можно крутить несколькими пальцами. Отлично проявляют себя тормоза: замедление со 100 км/ч осуществляется на отрезке в 37,5 м, тогда как Range Rover для этого понадобится 39 м, а Acura – 40,8 м.

Acura RDX 3,5 Techno по цене самый доступный в тройке – 983 тыс. гривен. Он привлекает богатой комплектацией. Цена Range Rover Evoque 2,0 Pure – 1 193 тыс. гривен. Его сильные стороны – большой багажник и экономичность. Volvo XC60 T6 3,0 Summit несколько дороже – 1 265 тыс. гривен, а его сильная сторона – динамика.



Объем багажника Acura – 404 л

Багажник Range Rover самый вместительный – 575 л

Объем багажника Volvo – 495 л

Технические характеристики

Модель	Acura RDX	Range Rover Evoque	Volvo XC60
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1761	1670	1874
Длина/ширина/высота, мм	4660/1872/1678	4365/1965/1635	4628/1891/1713
Колесная база, мм	2685	2660	2774
Колея передняя/задняя, мм	1604/1610	1625/1625	1632/1586
Клиренс (дорожный просвет), мм	205	215	230
Объем багажника мин/макс, л	404/1736	575/1445	495/1455
Диаметр разворота, м	12,2	11,3	11,9
Двигатель			
Рабочий объем, см3	3498	1999	2953
Тип	бензиновый	бензиновый, с турбонаддувом	
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	V6	в ряд, 4	в ряд, 6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4	16/2	24/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	273 при 6200	237 при 5500	304 при 5600
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	340 при 5000	340 при 1750	440 при 2100-4200
Топливо/емкость бака, л	Аи-92/60	Аи-95/68	Аи-95/70
Трансмиссия			
Тип привода	постоянный полный		
Коробка передач	6-ст. автоматическая	9-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности	6	7	6
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, VSA, TPMS	ABS, EBD, EBA, DSC, Terrain Response, TPMS, HDC	ABS, EBD, Brake Assist, ESP, TPMS
Размер шин	235/60 R18	235/65 R17	235/60 R18
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,9	7,6	6,9
Максимальная скорость, км/ч	210	217	210
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	14,0	10,3	15,2
– загородный цикл	7,6	6,4	8,1
– смешанный цикл	10,0	7,8	10,7
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	983 000	1 193 000	1 265 000
Первое техобслуживание, км	15 000		
Периодичность техобслуживания, км	15 000		

Многоликий С-класс



Ford Focus

Отличительная черта обновленного Ford Focus – узкая решетка радиатора



Peugeot 308

Радиаторная решетка Peugeot 308 декорирована хромом



Seat Leon

Стреловидные фары Seat Leon дополнены светодиодными лампами

Автомобильный С-класс – очень массовый: ежегодно выпускают миллионы таких машин. Конечно, он и многоликий. У каждого автопроизводителя – свои приоритеты. Кто-то ставит на доступность, кто-то – на комфорт, кто-то – на управляемость. Разные подходы к созданию хетчбэков демонстрируют такие модели как Ford Focus, Peugeot 308 и Seat Leon.

Ford Focus нынешнего, третьего, поколения известен с 2010 года, а год назад прошел обновление. Автомобиль привлекает стремительным дизайном, который в Ford именуют кинетическим. У него большой угол наклона лобового стекла и ниспадающая форма крыши. Узкая радиаторная решетка сочетается с продолговатыми фарами, дополненными светодиодными ходовыми огнями. Каплевидные фары растянуты на крылья. Боковины и капот рельефные, а колесные арки слегка расширены. На верхней кромке пятой двери установлен немаленький спойлер, а по краям кузова размещены небольшие фонари сложной формы.

Peugeot 308 – новичок в этой тройке, ведь в Украине его начали продавать менее года назад. В его внешнем виде элегантные линии сочетаются с мускулистыми формами вроде рельефных боковин и капота. Передняя часть выполнена в стиле старшего брата 508. Решетка радиатора заметно уменьшена в размерах и декорирована хромом, а в бампере размещен широкий воздухозаборник. Раскосые фары украшены светодиодными лампами дневного света. На "носу" расположен логотип Peugeot. Сзади по краям кузова установлены оригинальные С-образные фонари. Панорамное стекло сверху прикрыто небольшим спойлером.

Seat Leon третьей генерации представлен публике в 2012 году. В дизайне хетчбэка преобладают рубленые линии и грани. У него классический двухобъемный профиль, а боковины украшены выпуклыми штампованными линиями. Небольшая трапецевидная радиаторная решетка контрастирует с немаленьким воздухозаборником в бампере. Стреловидные фары дополнены треугольными лампами дневного света. На крыше размещен заостренный спойлер. Ширину задней части подчеркивают продолговатые фонари, также со светодиодными лампами.

Ford немного крупнее своих соперников – достигает 4358 мм в длину при колесной базе в 2648 мм. Длина Seat равна 4263 мм, а расстояние между осями – 2637 мм. У Peugeot эти показатели составляют 4253 мм и 2620 мм, соответственно. Поскольку Leon компактнее, то и легче: он весит 1250 кг, Focus – 1364 кг, а 308 – 1255 кг.

В салоне Ford заметны черты спортивного стиля. В отделке сочетаются ткань и кожа, а пластик разбавлен серебристыми вставками, имитирующими полированный алюминий. На ободе четырехспицевого рулевого колеса заметны наплывы в районе хвата рук, а сам он обшит кожей.



Большой угол наклона лобового стекла делает профиль Ford более динамичным



Peugeot компактнее соперников – 4253 мм в длину



Seat самый легкий в тройке – 1250 кг



На крыше Focus установлен большой спойлер



C-образные фонари – отличительная черта 308



Ширину задней части Leon подчеркивают продолговатые фонари

Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы. Между спидометром и тахометром установлены указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя, а также цветной экран бортового компьютера. Наклоненная центральная панель увенчана еще одним дисплеем – 8-дюймовым, сенсорным. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля рационально упорядочены и четко разделены, то есть привыкание к ним не займет много времени. У рулевой колонки изменяются угол наклона и глубина, а водительское кресло получило электропривод. Передние сиденья Focus комфортабельные и обладают лучшей, чем у конкурентов, боковой поддержкой. Они также оснащены подогревом. На центральном тоннеле установлен подлокотник с боксом внутри. Обзорность вперед и по сторонам неплохая, однако при парковке ее ограничивает слишком маленькое заднее стекло.

Компоновка салона Peugeot весьма оригинальная. Трехспицевое рулевое колесо очень маленькое, а его обод выполнен плоским снизу. Комбинация приборов расположена, к удивлению, высоко и находится почти на уровне глаз. Это облегчает считывание показаний, хотя руль в своем верхнем положении может частично перекрывать приборы. Циферблаты спидометра и тахометра разделены цветным экраном бортового компьютера, а по краям находятся указатели уровня топлива и температуры охлаждающей жидкости. Центральная панель немного повернута к водителю, а сверху на ней установлен 9,7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Благодаря ему переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля очень мало. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Сиденья первого ряда мягкие и комфортабельные, но немного больше поддержки спины не помешало бы. Между креслами установлен сдвижной подлокотник с вместительным боксом внутри. Обзорность во всех направлениях хорошая.

Лаконичный дизайн и обилие прямых линий – особенности салона Leon. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей, а на ободе заметны наплывы. По центру приборной панели – цветной экран бортового компьютера. Внутри спидометра расположен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. Компактная центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен 5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы, окруженный по бокам вентиляционными дефлекторами. Благодаря ему клавиш аудиосистемы и климатической установки здесь немного и разобраться в них нетрудно. Есть и слот для карт памяти формата SD. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, а у кресла водителя изменяется высота. Передние сиденья обладают хорошей боковой поддержкой, но несколько упругие. Они оснащены подогревом. Посадка в

Seat достаточно низкая. Тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность во всех направлениях.

На втором ряду пространство над головой приблизительно одинаковое во всех трех автомобилях. Больше всего места для ног у Leon, а над головой – в 308. А вот салон самый широкий у Focus, что позволяет трем пассажирам чувствовать себя свободнее сзади. Багажник наиболее вместительный у Peugeot: его объем составляет 420 л, тогда как у Seat – 380 л, а у Ford – 316 л. Со сложенными задними сиденьями он возрастает до 1228, 1270, 1215 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – Ford Focus 1,5 Titanium X, Peugeot 308 1,6 Allure и Seat Leon 1,4 TSI FR. Все они оснащены электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонным климат-контролем, легкосплавными дисками, аудиосистемой, связью Bluetooth, круиз-контролем, системами стабилизации и контроля давления в шинах, 6 подушками безопасности. Peugeot получил парктроник, а Ford – систему бесключевого доступа, ксеноновые фары и датчик дождя.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми четырехцилиндровыми двигателями с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. Мотор Focus объемом 1,5 л развивает 150 л. с. при 6000 об/мин. Пиковые 240 Н·м крутящего момента в распоряжении уже с 1600 об/мин, поэтому тяги на "низах" вполне хватает. Да и турбопауза незаметна. При этом "четверка" работает довольно тихо и плавно. Роботизированная трансмиссия с двумя сцеплениями PowerShift демонстрирует очень быстрые переключения передач. Разгон до 100 км/ч занимает 9,2 с, а максимальная скорость – 208 км/ч. В городском цикле хэтчбэк расходует 8,5 л/100 км, а в загородном – 4,7 л/100 км. Также Ford у нас можно выбрать с 1,0-литровыми бензиновыми турбомоторами мощностью 100 и 125 л. с., турбодизелями объемом 1,6 л (95 и 115 л. с.) и 2,0 л (150 л. с.).

"Четверка" под капотом 308 также развивает 150 л. с., но при рабочем объеме в 1,6 л. Максимальный крутящий момент в 240 Н·м доступен уже с 1400 об/мин, поэтому двигатель тяговит и эластичен. Двигатель – самый тихий в тройке, а 6-ступенчатая автоматическая трансмиссия отличается плавностью работы. Peugeot способен разогнаться до 100 км/ч за 8,5 с и развить 211 км/ч. Но "аппетит" у него несколько побольше, чем у соперников – 8,8 л/100 км в городе и 5,2 л/100 км – на трассе. Хэтчбэк в Украине также доступен со 115-сильной атмосферной версией этого мотора и с 1,6-литровым 92-сильным турбодизелем.

Двигатель Leon имеет меньший рабочий объем (1,4 л) и развивает 140 л. с. при 4500 об/мин. Но главное ее преимущество – самая большая в тройке тяга на низких оборотах, ведь максимальный крутящий момент в 250 Н·м доступен с 1400 об/мин.



Циферблаты приборов Ford помещены в отдельные колодцы



Приборная панель Peugeot установлена непривычно высоко



Экран бортового компьютера Seat – цветной



Салон Focus самый широкий в районе плеч



В 308 самое щедрое пространство над головой



В Leon сзади больше всего места для ног

У двигателя довольно резвый характер и он быстро раскручивается. Однако на высоких оборотах проявляются вибрации. Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями DSG отличается молниеносными переключениями. Seat демонстрирует наилучшую динамику – разгоняется до 100 км/ч за 8 с и развивает 211 км/ч. К тому же, он и самый экономичный: 6,5 л/100 км в городском цикле и 4,4 л/100 км – на шоссе. Хетчбэк у нас также предложен с бензиновыми турбомоторами объемом 1,2 л (105 л. с.) и 1,8 л (180 л. с.), турбодизелем объемом 1,6 л (105 л. с.).

Ford демонстрирует увлекательную управляемость, ведь его ходовая настроена на активную езду. Рулевое управление хетчбэка порадует остротой и точностью, а еще оно более информативно, чем у соперников. У автомобиля не проявляется недостаточная поворачиваемость, а сцепление с дорогой очень хорошее. Крены кузова в виражах совсем небольшие, хотя при этом подвеску жесткой не назовешь. Она легко справляется с подавляющим большинством выбоин. Хорошо проявляют себя и тормоза – обеспечивают отличное замедление. Также у Focus очень хорошая шумоизоляция пассажирского отсека, что особенно заметно на скорости свыше 120 км/ч.

Peugeot более ориентирован на комфорт. Его подвеска мягче, что ощутимо на дорогах низкого качества. Тем более что у 308 16-дюймовые колесные диски, а у его соперников – 17-дюймовые. Правда, и кренится он в поворотах немного больше. На больших скоростях в салоне весьма тихо благодаря качественной шумоизоляции. Рулевое управление хетчбэка легкое и точное, но не самое информативное. Сцепление с дорогой – на высоте. Зато Peugeot неплохо маневрирует на малых скоростях: диаметр его разворота составляет 10,4 м против 10,9 м у Ford и 11,4 м у Seat.

Seat, как и Ford, ставит на первое место управляемость, но проигрывает Focus по этому показателю. В частности, его рулевому управлению не хватает информативности, хотя оно и довольно точное. С недостаточной поворачиваемостью борется технология XDS, имитирующая дифференциал повышенного трения. Однако на малых скоростях маневренность похуже, чем у соперников. Подвеска автомобиля достаточно упругая, что заметно на дорогах плохого качества. Зато нежелательные движения кузова в поворотах редко проявляются. Шумоизоляция салона очень неплохая.

Ford Focus 1,5 Titanium X самый доступный из трех автомобилей – 611 тыс. гривен. Он также привлекает богатым оснащением. Цена Peugeot 308 1,6 Allure – 645 тыс. гривен, его преимущества – комфортная езда и вместительный багажник. Seat Leon 1,4 TSI FR несколько дороже – 668 тыс. гривен. Но зато у него хорошие динамика и экономичность.



Объем багажника Ford – 316 л

Багажник 308 самый большой – 420 л

У Seat в распоряжении 380 л

Технические характеристики			
Модель	Ford Focus	Peugeot 308	Seat Leon
Тип кузова	хетчбэк		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1364/1855	1255/1780	1250/1730
Длина/ширина/высота, мм	4358/1823/1484	4253/1804/1457	4263/1816/1459
Колесная база, мм	2685	2620	2637
Колея передняя/задняя, мм	1544/1558	1559/1553	1538/1508
Клиренс (дорожный просвет), мм	160	150	145
Объем багажника мин/макс, л	316/1215	420/1228	380/1270
Диаметр разворота, м	10,9	10,4	11,4
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1499	1598	1395
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	150 при 6000	150 при 5000	140 при 4500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	240 при 1600	240 при 1400	250 при 1500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/53	Аи-95/60	Аи-95/50
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	6-ст. автоматическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости	независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	215/50 R17	205/55 R16	225/45 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,2	8,5	8,0
Максимальная скорость, км/ч	208	211	215
Расход топлива, л/100 км			
- городской цикл	8,5	8,8	6,5
- загородный цикл	4,7	5,2	4,4
- смешанный цикл	6,1	6,5	5,2
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	611 000	645 000	668 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Соревнование вседорожников



Honda CR-V

Передний бампер Honda CR-V
слегка обрезан снизу



Mazda CX-5

Широкая радиаторная решетка
Mazda CX-5 напоминает улыбку



Subaru Forester

Изогнутые фары Subaru Forester
растянуты на крылья

Вседорожники традиционно пользуются в нашей стране большой популярностью. Причины ее очевидны: дороги у нас далеко не лучшего качества, да и снежные зимы никто не отменял. Хотя далеко не все покупатели останавливают выбор на бескомпромиссных покорителях бездорожья. Ведь наряду с проходимостью хочется и комфорта, и экономичности. Вот почему многие обращают внимание на небольшие городские вседорожники – такие как Honda CR-V, Mazda CX-5 и Subaru Forester.

Honda CR-V четвертого поколения появился в 2012 году, а недавно претерпел обновление. Он отличается весьма необычным дизайном с изгибом оконной линии и стреловидными задними стойками крыши. Широкая трапецевидная решетка радиатора покрыта хромом, а с ней сочетаются продолговатые фары с U-образными ходовыми огнями. Передний бампер слегка скошен снизу и дополнен широким воздухозаборником. Капот и боковины выполнены рельефными, а колесные арки расширены. В зеркалах заднего вида установлены повторители поворотов. Заднее стекло высоко посажено, а по бокам в стойках расположены узкие L-образные фонари.

Mazda CX-5 также дебютировал в 2012 году. Вседорожник привлекает стремительным внешним видом с клиновидной оконной линией и приподнятой задней частью. Немаленькая радиаторная решетка по форме напоминает улыбку, а по бокам размещены узкие раскосые фары. Они растянуты на мускулистые передние крылья. Нижняя часть кузова по периметру прикрыта пластиковыми защитными накладками. Заднее стекло панорамное, а сверху его прикрывает большой спойлер. Ширину "кормы" подчеркивают продолговатые фонари. Из бампера выглядывают два хромированных наконечника выхлопных труб.

Subaru Forester четвертой генерации известен с 2013 года. Он привлекает мускулистым стилем: его капот и боковины немного профилированы, а колесные арки раздуты. Решетка радиатора декорирована хромом и разделена пополам балкой с логотипом марки. Изогнутые фары растянуты на крылья. Передний бампер несколько срезан для увеличения угла въезда. На порогах кузова размещены защитные пластиковые накладки. Оконная линия – довольно низкая, а у тоненьких задних стоек крыши – небольшой угол наклона. Сзади по краям установлены небольшие треугольные фонари. На крыше размещен крупный спойлер.

Все три автомобиля имеют приблизительно одинаковые размеры. Длина Honda достигает 4550 мм, Mazda – 4555 мм, а Subaru – 4595 мм. У CX-5 самая большая колесная база – 2700 мм против 2640 мм у Forester и 2630 мм у CR-V. Mazda также ощутимо легче своих соперников – 1495 кг против 1513 кг у Subaru и 1608 кг у Honda.

Салон CR-V декорирован кожей, присутствуют и серебристые вставки "под алюминий". Передняя панель по форме напоминает волны. Небольшое трехспицевое рулевое колесо обшито кожей.



Боковины Honda – рельефные



Mazda заметно легче соперников – 1495 кг



Forester самый крупный в тройке – 4595 мм



Задние стойки крыши CR-V изогнуты



Продолговатые фонари CX-5 визуально расширяют заднюю часть



У тонких задних стоек крыши Subaru – небольшой угол наклона

На приборной панели центральное место занимает крупный спидометр с экраном бортового компьютера внутри. Слева от него – тахометр, а справа – указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. На наклоненной центральной панели установлены сразу два дисплея. На верхний выведены данные компаса, часов и камеры заднего вида, а нижний служит монитором навигационной системы. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля достаточно много и некоторые из них слишком мелкие, что затрудняет привыкание к ним. Зато селектор трансмиссии установлен высоко и находится под рукой. У рулевой колонки изменяются высота и глубина, а передние кресла оснащены электроприводом. Они удобные и неплохо удерживают спину. Предусмотрена и функция их подогрева. Центральный подлокотник Honda прячет небольшой бокс. Обзор назад несколько осложнен из-за толстых стоек крыши.

Внутри CX-5 господствует спортивный стиль. В отделке салона преобладает кожа, можно также заметить черные лакированные вставки и хромированные накладки. Эмоциональности добавляет ярко-красная подсветка. Трехспицевое рулевое колесо компактное, а в районе хвата рук на ободке предусмотрены напыль. Циферблаты приборов помещены в три отдельных колодца с серебристыми ободками. По центру размещен спидометр, слева – тахометр, а справа – цветной дисплей бортового компьютера. Центральная панель увенчана 5,8-дюймовым монитором мультимедийной системы. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика. Клавиши здесь крупные и удобные в пользовании. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Сиденья первого ряда несколько упругие, зато обладают лучшей в тройке боковой поддержкой. Они оснащены подогревом, а у водительского кресла предусмотрен электропривод. На трансмиссионном тоннеле Mazda – пара подстаканников и подлокотник с боксом. Обзорность вперед и по сторонам хорошая, а вот при парковке она ограничена из-за небольшого заднего стекла.

В салоне Forester преобладают грани и прямые линии. Он также декорирован кожей, а на педалях заметны металлические накладки. Достаточно много и вставок, имитирующих полированный алюминий. На панели приборов преобладают крупные спидометр и тахометр с хромированными ободками, а между ними установлен экран бортового компьютера. V-образную центральную панель венчает 4,3-дюймовый цветной дисплей мультимедийной системы. Кнопки и переключатели здесь немногочисленны и рационально расположены. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету, а водительское сиденье оснащено электроприводом. Кресла неплохо удерживают спину и комфортабельные, они также оснащены подогревом. Посадка за рулем высокая, что в купе с тонкими стойками крыши обеспечивает хорошую обзорность во всех направ-

лениях. На трансмиссионном тоннеле установлен подлокотник с боксом внутри.

На втором ряду места для ног в Mazda несколько больше, чем у соперников. А вот пространство над головой самое щедрое в Subaru. Его салон наиболее широкий в районе плеч. Задние сиденья Honda оснащены изменяемым углом наклона спинок. CR-V обладает самым вместительным багажником – 589 л против 505 л у Forester и 443 л у CX-5. Со сложенными креслами второго ряда получается 1669, 1584 и 1560 л, соответственно. Пятая дверь Subaru оснащена электроприводом.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – Honda CR-V 2,4 Executive+Navi, Mazda CX-5 2,5 Premium и Subaru Forester 2,5 S. Все они оснащены электростеклоподъемниками, двухзонным климат-контролем, датчиком освещения, аудиосистемой, легкосплавными дисками, камерой заднего вида, связью Bluetooth, круиз-контролем и системой стабилизации. Honda и Subaru также получили датчик дождя. У CX-5 и CR-V есть навигационная система. Кроме того, Honda укомплектован люком, а Mazda – системой доступа без ключа. Зато у Forester – 9 подушек безопасности, а у его соперников – по 6.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми атмосферными четырехцилиндровыми двигателями. Под капотом Honda – 2,4-литровый двигатель мощностью 190 л. с. при 7000 об/мин. Это высокооборотистая "четверка" и ей не всегда хватает тяги. Во-первых, крутящий момент меньше, чем у соперников (220 Н·м), а во-вторых, он достигается только при 4300 об/мин. К тому же, по мере роста оборотов двигатель становится шумным. Динамику несколько ухудшает 5-ступенчатая автоматическая трансмиссия, не отличающаяся быстротой реакций. CR-V разгоняется до 100 км/ч за 10,7 с и способен развить 184 км/ч. Да и "аппетит" у него побольше, чем у соперников – 11,9 л/100 км в городском цикле и 6,5 л/100 км в загородном. Модель у нас также доступна с 2,0-литровым 150-сильным двигателем.

Мотор Mazda объемом 2,5 л развивает 192 л. с. при 5700 об/мин. Он самый тяговитый в этой тройке, ведь пиковые 256 Н·м крутящего момента доступны при 4000 об/мин. Хотя на высоких оборотах двигатель становится достаточно шумным. По динамическим характеристикам CX-5 превосходит соперников: 7,9 с до 100 км/ч и максимальные 194 км/ч. Передачи в 6-ступенчатом "автомате" переключаются быстро. Кроме того, легкий вседорожник еще и самый экономичный – 9,3 л/100 км в городе и 6,1 л/100 км на шоссе. Также можно выбрать 2,0-литровую 150-сильную модификацию вседорожника.

В отличие от соперников, двигатель Subaru не рядный, а оппозитный. При рабочем объеме в 2,5 л "четверка" развивает 172 л. с. Она отличается бодрым нравом и быстро раскручивается. Лучше всего мотор проявляет себя в среднем диапазоне оборотов, а пик крутящего момента в 235 Н·м достигается при



Селектор трансмиссии Honda установлен высоко на центральной панели



Циферблаты приборов Mazda помещены в три отдельных колодца



Центральная панель Forester увенчана 4,3-дюймовым цветным дисплеем



У CR-V салон достаточно широкий в районе плеч для троих пассажиров



На втором ряду CX-5 – самое большое пространство для ног



В салоне Subaru больше всего места над головой

4100 об/мин. Он довольно тихий, а вариатор Lineartronic работает плавно. Разгон до 100 км/ч занимает 9,9 с, а максимальная скорость – 196 км/ч. А расход топлива весьма умеренный – 10,9 л/100 км в городском цикле и 6,7 л/100 км – на трассе. Также можно выбрать Forester с 2,0-литровыми двигателями – 150-сильным атмосферным и 240-сильным с турбиной.

У Honda и Mazda полный привод подключаемый, а вот у Subaru – постоянный. Поэтому он лучше чувствует себя вне асфальта, хотя все равно ему больше подойдет легкое бездорожье. У него и самый высокий дорожный просвет – 220 мм против 210 мм у CX-5 и 170 мм у CR-V. К тому же, в Forester предусмотрен и специальный вседорожный режим трансмиссии и технология помощи на спуске Hill Descent Control.

Honda демонстрирует неплохую управляемость. У вседорожника точный руль, хотя немного больше информативности ему не помешало бы. CR-V не слишком крепится в поворотах, хотя при этом его подвеска достаточно мягкая, даже несмотря на то, что у него 18-дюймовые колесные диски, а у соперников – 17-дюймовые. Большинство выбоин легко поглощаются. Автомобиль демонстрирует хорошую курсовую устойчивость, да и сцепление с дорогой на высоте. У него также неплохая шумоизоляция салона, поэтому при езде по автомагистрали внутри достаточно тихо.

Mazda более ориентирован на динамичную езду. Его рулевое управление порадует остротой и точностью. К тому же, оно более информативное, чем у конкурентов. Да и недостаточная поворачиваемость у автомобиля редко проявляется. Крены в поворотах у CX-5 небольшие – практически, как у обычной легковушки. Но нужно учитывать, что подвеска вседорожника достаточно упругая, да и колесные диски – 19-дюймовые. Особенно комфорт езды страдает на дорогах плохого качества. А на скорости 130 км/ч в салоне Mazda довольно-таки отчетливо слышны шумы ветра и шин.

Forester заметно комфортнее, чем CX-5. Его подвеска тихо и плавно поглощает большинство выбоин. При этом крены в поворотах не слишком большие. Рулевое управление Subaru точное, но немного больше обратной связи ему не помешало бы. Вседорожник довольно неплохо маневрирует на небольших скоростях и обладает самым маленьким диаметром разворота – 10,6 м против 11,2 м у Mazda и 11,8 м у Honda. А вот на больших скоростях он порой заходит в вираж слишком широко. Курсовая устойчивость также неплохая. При езде по шоссе при 120 км/ч в салоне достаточно тихо.

Honda CR-V 2,4 Executive+Navi самый доступный в этой тройке – 796 000 гривен. Он также привлекает вместительным багажником. Mazda CX-5 2,5 Premium стоит 832 000 гривен, его сильные стороны – хорошая динамика и экономичность. Цена Subaru Forester 2,5 S – 867 000 гривен, его преимущество – хорошая проходимость.



Багажник Honda самый большой – 589 л

Объем багажника Mazda – 443 л

У Forester в распоряжении 505 л багажного отсека

Технические характеристики			
Модель	Honda CR-V	Mazda CX-5	Subaru Forester
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1608/2100	1495/2075	1513/2038
Длина/ширина/высота, мм	4550/1820/1685	4555/1840/1640	4595/1795/1735
Колесная база, мм	2630	2700	2640
Колея передняя/задняя, мм	1570/1580	1585/1590	1545/1550
Клиренс (дорожный просвет), мм	170	210	220
Объем багажника мин/макс, л	589/1669	443/1560	505/1584
Диаметр разворота, м	11,8	11,2	10,6
Двигатель			
Рабочий объем, см3	2354	2359	2498
Тип	бензиновый		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4		оппозитно, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	190 при 7000	192 при 5700	172 при 5800
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	220 при 4300	256 при 4000	235 при 4100
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/58	Аи-95/58	Аи-95/60
Трансмиссия			
Тип привода	подключаемый полный		постоянный полный
Коробка передач	5-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая	вариатор
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	6	9
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VSA	ABS, EBD, DSC	ABS, EBD, VSC, HDC
Размер шин	225/60 R18	225/55 R19	225/55 R18
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,7	7,9	9,9
Максимальная скорость, км/ч	184	194	196
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	11,9	9,3	10,9
– загородный цикл	6,5	6,1	6,7
– смешанный цикл	8,4	7,3	8,2
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	796 000	832 000	867 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		



Cadillac V16:

непревзойденный уникам

В наши дни многоцилиндровые двигатели постепенно теряют в популярности. V12, например, можно встретить разве что на дорогих спортивных автомобилях или роскошных представительских моделях. Все чаще автопроизводители обращаются к турбомоторам малого объема. Совсем по-иному обстояла ситуация в 20-30 годах прошлого века. Технический прогресс не стоял на месте, инженеры не боялись принимать смелые решения, а дизайнеры предлагали самые необычные проекты кузовов. Да и покупателей стало больше: количество зажиточных граждан в межвоенные годы существенно увеличилось, и новая элита хотела выделиться с помощью эксклюзивного автомобиля. Многоцилиндровые двигатели переживали свой расцвет, но всех превзошел Cadillac. Его V16 – настоящий шедевр, уникальное творение. В 2015 году этот непревзойденный уникум празднует свое 85-летие.

В конце 20-х годов марка Cadillac переживала расцвет. Объемы производства совсем недешевых автомобилей достигли 20 000 единиц в год. Они отличались надежностью, а штатный стилист Харли Эрл проектировал для них невероятно красивые кузова. Но в линейке не хватало флагманского автомобиля, тем более что конкуренты Lincoln и Packard уже подготовили дорогие модели с современными двигателями V12. В 1926 году руководство концерна General Motors решило создать конкурента им. Разработку нового Cadillac поручили талантливым конструкторам Оуэну Некеру и создателю автомобильного стартера Чарльзу Кеттерингу. Они решили оснастить новинку невиданным ранее 16-цилиндровым мотором.

В то время аналогичные двигатели разрабатывали и другие марки – Bugatti, Marmon и Peerless. Но их конструкции оказались не слишком жизнеспособными, а вот инженерам Cadillac удалось довести



Cadillac V16 452D Fleetwood Convertible Sedan 1934 года



Cadillac V16 452-B All Weather Phaeton by Fisher 1932 года

Cadillac V16 452 Murphy All-Weather Murphy 1930 года





Cadillac Series 452A V16 Pininfarina Roadster 1931 года создали по заказу индийского махараджи



Cadillac V16 Series 90 Convertible Coupe 1936 года



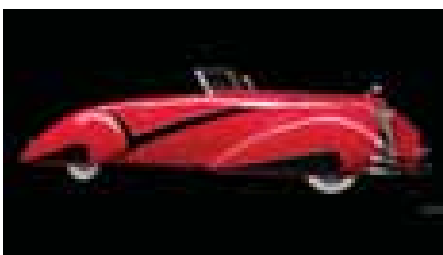
Cadillac V16 Fleetwood Convertible Coupe 1938 года



Cadillac V16 452D Fleetwood Roadster 1934 года



Cadillac V16 Series 452A Dual Cowl Sport Phaeton 1930 года



Cadillac V16 Series 90 Hartmann Convertible 1937 года продали на аукционе за 1,4 млн. долларов



Cadillac V16 Series 90 Dual Cowl Custom Sport Phaeton 1937 года



Cadillac V16 Series 452A Roadster, 1930 год

свое детище до ума. Оуэн Некер решил объединить две рядные "восьмерки" Buick, оснастил их общими коленчатым и распределительным валами, дополнил двумя карбюраторами. В результате получился огромный V16 объемом 7,4 л и весом целых 400 кг. Он развивал 165 л. с. при 3200 об/мин, а огромный крутящий момент в 431 Н·м был доступен всего с 1400 об/мин. Но главное, мотор работал очень плавно и почти неслышно.

В тандеме с V16 работала полностью синхронизированная 3-ступенчатая механическая трансмиссия, причем тяги хватало, чтобы стартовать даже со второй передачи. Исполинский двигатель установили на мощную стальную раму. В итоге получился автомобиль длиной 5,6 м и колесной базой в 3,7 м. На выбор предложили 10 различных кузовов, созданных известным стилистом Харли Эрлом и изготовленных в штатном ателье Fleetwood – от седана до двухместного кабриолета. Хотя новый Cadillac V16 весил 2,8 тонны, он мог развивать 145 км/ч. Однако динамика оказалась не самой лучшей (24 с до 100 км/ч), да и расход топлива порой достигал 40 л/100 км. Впрочем, бензин тогда стоил копейки и богатых клиентов "аппетит" Cadillac особо не интересовал. Останавливать тяжелый автомобиль были призваны прогрессивные, на время, тормоза с гидроусилителем. Салон, естественно, декорировали кожей, полированным металлом и дорогими породами дерева.

Премьеру новинки, которую назвали Cadillac Series 452A V16 (452 – объем двигателя в кубических дюймах) запланировали на Нью-Йоркский автосалон, который открывался 4 января 1930 года. Но 29 октября 1929 года случилось событие, существенно повлиявшее на судьбу не только новой модели, но и всего мира. "Черный вторник" на Нью-Йоркской бирже ознаменовал начало Великой депрессии. Это заставило пересмотреть первоначальные планы собирать по 3000 машин в год.

Тем не менее, премьера состоялась в назначенный день. На стенде выставили не только стандартный седан Cadillac Series 452A V16 Madame X, но и голое шасси с установленным на нем двигателем, что вызвало огромный интерес в публике. На волне фурора за полгода удалось продать 2000 машин по цене 5500-7500 долларов (за эти деньги можно было приобрести 10-15 бюджетных Ford или Chevrolet). Америка тогда еще не осознала всей глубины кризиса и наслаждалась богатой жизнью. А после презентации автомобиля в Бельгии, Голландии, Германии, Испании и Франции им заинтересовались и европейские толстосумы.

Для особо прихотливых клиентов, которым не нравились стандартные модели, предложили на выбор 30 кузовов работы ведущих стилистов Старого и Нового света. Например, кабриолет для индийского махараджи изготовили в кузовном ателье Pininfarina (подробнее о нем можно прочитать в публикации журнала "Тест-Драйв"). Еще один фэзтон создал известный французский дизайнер украинского происхождения Яков Савчик (подробнее о нем – в "Тест-Драйв" за октябрь 2014). Кроме того, в Cadillac создали на базе Series 452A V16 первый в мире бронированный лимузин. Хотя такая модель предназначалась для политиков, популярной она стала среди американских мафиози, которые в те времена не



Семиместный Cadillac V16 452C Fleetwood, 1933 год



Парадный кабриолет президента США Франклина Рузвельта



Первый в мире бронированный лимузин на базе Cadillac V16, 1930 год



Cadillac V16 Series 90 Town Sedan, 1936 год



Последний Cadillac V16 собрали в 1939 году



Салон декорирован кожей, полированным металлом и дорогими породами дерева



Модель 1938 года получила новый 185-сильный двигатель



Cadillac V16 генерала Дугласа МакАртура

ощущали недостатка денег. Cadillac V16 пользовался популярностью и у звезд Голливуда.

Однако уже с лета 1930 года спрос на баснословно дорогой автомобиль начал существенно снижаться до 50-60 машин в месяц. Далее дела пошли совсем плохо: в августе 1931 года продали только 7 автомобилей с V16, а в ноябре – 6. В тяжелые времена роскошная модель стала по карману узкому кругу избранных, ведь многие потенциальные ее покупатели попросту разорились. Ситуация не слишком изменилась и в 1932 году, когда показали усовершенствованный Series 452B с более мощным 175-сильным мотором. Не выросли продажи и с появлением обновленного Series 90 1936 года.

Впрочем, из горстки выпущенных Cadillac V16 чуть ли не каждый стал настоящим шедевром дизайна. Например, в ателье Fleetwood создали элегантный двухместный кабриолет и обтекаемое купе, способное развивать 170 км/ч. Очень необычно выглядел огромный 6,7-метровый Cadillac V16 Series 90 Hartmann Cabriolet 1937 года, приобретенный одним зажиточным швейцарцем. Своими скругленными формами он напоминал громадный сухопутный дирижабль. Впрочем, пользовались популярностью и более сдержанные семиместные лимузины. Одним из таких пользовался известный генерал Дуглас МакАртур, подписавший капитуляцию Японии во Второй мировой войне.

В Cadillac продолжали работать над своим флагманом, даже несмотря на то, что ежегодно удавалось собирать не более сотни машин. Каждый год в дизайн всех стандартных версий вносились изменения. А в 1938 году модель получила полностью новый V16. Его рабочий объем уменьшили до 7,1 л, но мощность выросла до 185 л. с. за счет установки двух дополнительных карбюраторов. Преобразился



В основе Cadillac лежит мощная стальная рама



Громадный 7,4-литровый V16 весил 400 кг

Первый Cadillac Series 452A V16 Madame X 1930 года



и внешний вид автомобилей: они стали более обтекаемыми, с раздутыми крыльями и без подножек. За первый год удалось продать 315 Cadillac V16, а в 1939-м – 138. Большинство из них были стандартными версиями с заводскими кузовами. Один четырехместный кабриолет изготовили специально для президента США Франклина Делано Рузвельта.

В конце 1939 года в General Motors приняли решение прекратить выпуск Cadillac V16 и сконцентрироваться на выпуске более популярных моделей с V8 под капотом. Всего за девять лет собрали 4406 этих уникальных машин, то есть почти половина из них была выпущена за шесть месяцев 1930 года. Интересно, что в Cadillac теряли деньги на каждом собранном V16, то есть он был, скорее, имиджевой моделью, чем коммерчески успешной.

В наши дни больше всего коллекционеры ценят ранние варианты Cadillac V16: их цена начинается от полумиллиона долларов, тогда как позднюю модель 1938 года можно приобрести и за 80 тыс. Самым же дорогим оказался кабриолет от Hartmann: его продали с аукциона за 1,4 миллиона долларов. Cadillac V16 – это не только символ расточительности в эпоху Великой депрессии, но и выдающееся техническое достижение. До появления Bugatti Veyron он был, по сути, единственной жизнеспособной моделью с 16-цилиндровым двигателем. Для Cadillac он стал отождествлением прогресса, поэтому неудивительно, что в 2003 году создали концепт Sixteen с 1000-сильным V16. Он был полностью готов к серийному производству, но современные миллионеры оказались более экономными и потому от этой идеи отказались.



Концептуальный Cadillac Sixteen с 1000-сильным V16 так и не стал серийным



Cadillac V16 Series 90 Fleetwood Aerodynamic Coupe 1936 года

COSMOLADY

ЖУРНАЛ ЖЕНЩИН

ТЕМА
НОМЕРА
ВЕКТОР
ПУТЕШЕСТВИЙ

КОЛЫБЕЛЬ
ДЛЯ ДУШИ
ЗНАКОМАЯ И
НЕЗНАКОМАЯ
ТУРЦИЯ

РОМАНТИЧНЫЙ
«МОЦАРТ»
АРОМАТЫ
СТРАНСТВИЙ

СПЕЦПРОЕКТ
ПУТЕШЕСТВИЕ
В УДОВОЛЬСТВИЕ

БИЗНЕС
ИМЯ КАК БРЕНД

ЗДОРОВЬЕ
КАК ПЕРЕЖИТЬ ЖАРУ
БЕЗ ВРЕДА ДЛЯ ЗДОРОВЬЯ

Ольга Довгань

ВСЕГДА СТРЕМИТЕСЬ
К ВЕРШИНАМ!



МОДА
ВАЛЕНТИНО
ПОСЛЕДНИЙ
ИМПЕРАТОР

ТЕНДЕНЦИИ
К СЕЗОНУ
ГОТОВЫ
ЛЕТЯЩЕЙ
ПОХОДКОЙ
ВСЁ ЛУЧШЕЕ –
ДЕТЯМИ!
ДРАГОЦЕННЫЕ
ЗНАКИ ЗОДИАКА

ФИТНЕС
ЗДОРОВЫЙ
ОБРАЗ ЖИЗНИ –
ЭТО УДОВОЛЬСТВИЕ

А ТАКЖЕ
АНУК ЭМЕ
СКРОМНЫЙ
СЕКС-СИМВОЛ
«НОВОЙ ВОЛНЫ»

ЗАПИТУЙТЕ У МІСЦЯХ
РОЗПОВСЮДЖЕННЯ ПРЕСИ