

Тест-Драйв

Июль 2015



SRT Tomahawk • BMW 3.0 CSL Hommage • Alpine Celebration • BMW 7 Series • Audi A4 • Mercedes-Benz GLC
• Opel Astra • BMW X1 • Maserati Zagato Mostro • Jaguar XJ • Skoda Superb Combi • Peugeot 308 GTI
• Alfa Romeo 4C Spider • Ferrari 488 GTB • Honda Pilot • Lamborghini Aventador LP750-4 SuperVeloce
• Renault Espace • Toyota Mirai • Ford Ranger, Toyota Hilux и Volkswagen Amarok • Chevrolet Tracker,
Skoda Yeti и Suzuki SX4 • Audi A3 Sportback, Mercedes-Benz A-Class и Volvo V40 • Jeep Grand Cherokee,
Land Rover Discovery, Volkswagen Touareg • Volkswagen T1

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

COSMOLADY

№6 | июнь | 2015

Ж У Р Н А Л Д Л Я Ж Е Н Щ И Н

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!
ЛЕТАЮЩЕЙ
ПОХОДКОЙ
ВСЁ ЛУЧШЕЕ –
ДЕТЯМ!
ДРАГОЦЕННЫЕ
ЗНАКИ ЗОДИАКА

ФИТНЕС
ЗДОРОВЫЙ
ОБРАЗ ЖИЗНИ –
ЭТО УДОВОЛЬСТВИЕ

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

**ЗАПИТУЙТЕ У МІСЦЯХ
РОЗПОВСЮДЖЕННЯ ПРЕСИ**

Июль 2015

www.testdrive.com.ua



Над номером работали:

Брызгунов Тарас

Каратаев Вячеслав

Косоголов Александр

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
SRT Tomahawk:**
виртуальное спорткупе



8

**Концепт-кар
BMW 3.0 CSL Hommage:**
дань уважения чемпиону



14

**Концепт-кар
Alpine Celebration:**
юбилею марки посвящается



20

**Премьера
BMW 7 Series:**
шестое поколение флагмана



26

**Премьера
Audi A4:** консервативный дизайн,
современные технологии



32

**Премьера
Mercedes-Benz GLC:**
смена образа и названия



40

**Премьера
Opel Astra:**
продолжает династию



48

**Премьера
BMW X1:** преображение



54

**Премьера
Maserati Zagato Mostro:**
классика на новый лад



60

**Премьера
Jaguar XJ:** повторное обновление



66

**Премьера
Skoda Superb Combi:**
вместительность – прежде всего



72

**Премьера
Peugeot 308 GTi:**
ставка на мощность



78

Дебютант
Alfa Romeo 4C Spider:
 легкость – залог скорости



88

Дебютант
Ferrari 488 GTB:
 мощнее, быстрее, экономичнее



96

Дебютант
Honda Pilot:
 радикально преобразился



104

Дебютант
Lamborghini Aventador LP750-4 SuperVeloce:
 сверхмощный бык



114

Дебютант
Renault Espace:
 семейный дорожный крейсер



122

Дебютант
Toyota Mirai:
 заглядывает в будущее



132

Сравнительный тест-драйв
Ford Ranger, Toyota Hilux и Volkswagen Amarok:
 рабочие лошади и не только



138

Сравнительный тест-драйв
Chevrolet Tracker, Skoda Yeti и Suzuki SX4:
 вседорожники для города



144

Сравнительный тест-драйв
Audi A3 Sportback, Mercedes-Benz A-Class и Volvo V40:
 C-класс с претензией на премиум



150

Сравнительный тест-драйв
Jeep Grand Cherokee, Land Rover Discovery, Volkswagen Touareg:
 вседорожники премиум-класса



156

Страницы истории
Volkswagen T1:
 юбилей культового знака

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.

SRT Tomahawk:

Виртуальное спорткупе



Подразделение Chrysler SRT занимается созданием заряженных версий различных моделей концерна, а также создает и собственные автомобили – такие как Dodge Viper. Теперь же его специалисты решили пофантазировать на тему спортивного автомобиля 2035 года, и в результате появился концептуальный SRT Tomahawk.



SRT Tomahawk – одноместное купе с кузовом из карбона и графена. Его масса составляет всего 750 кг. Широкий и низкий автомобиль кажется распластанным по дороге. В бампере, боковинах, на крыше и капоте предусмотрены воздухозаборники. Лобовое стекло выполнено панорамным. Tomahawk также может похвастаться активной аэродинамикой: прижимную силу создает не только выдвижное антикрыло, но и восемь закрылков, которые могут приподниматься. Сзади можно заметить сразу пять выхлопных труб.

Разработчики спроектировали три различных версии SRT Tomahawk. В базовом варианте задние колеса приводит в движение 7,0-литровый 792-сильный V10, а передние – 215-сильный двигатель, работающий на сжатом воздухе. Этого достаточно, чтобы развить 400 км/ч. Модификация GTS-R V10 развивает 1137 л. с., а пневматический мотор – 313 л. с. Максимальная скорость в этом случае – 482 км/ч. Флагманский Tomahawk X получил бензиновый мотор мощностью 2168 л. с. при 14500 об/мин и 422-силь-

ный двигатель на сжатом воздухе. Суммарная отдача составляет 2590 л. с., что дает возможность достичь 650 км/ч. Динамика в этом случае настолько ураганная, что водитель должен надевать противоперегрузочный костюм, как пилоты истребителей.

SRT Tomahawk, конечно же, не планируют делать серийным. Однако его можно будет испытать в виртуальном мире: купе станет доступным для компьютерной игры Gran Turismo.





BMW 3.0 CSL Нол

дань уважения чемпиону



mmage:

В начале 70-х годов BMW добились немалых успехов в различных гоночных сериях с купе BMW 3.0 CSL. Так, с 1975 по 1979 год оно выигрывало кузовной чемпионат Европы. За аэродинамический обвес и огромное заднее антикрыло эту модель называли бэтмобилем. Теперь в BMW решили почтить заслуженный автомобиль и создали концептуальный 3.0 CSL Hommage.





Своим элегантным силуэтом с длинным капотом и тоненькими стойками крыши BMW 3.0 CSL Hommage действительно напоминает знаменитого предка. Даже желтый цвет выбран из палитры 70-х годов. Правда, концепт-кар ощутимо крупнее – достигает 4997 мм в длину, 2018 мм в ширину и 1302 мм в высоту при колесной базе в 3190 мм. Кузов полностью изготовлен из углеволокна. Передняя часть выглядит весьма грозно благодаря узким светодиодным фарам и широкой, разделенной пополам, решетке радиатора. У купе расширенные крылья, а на капоте и

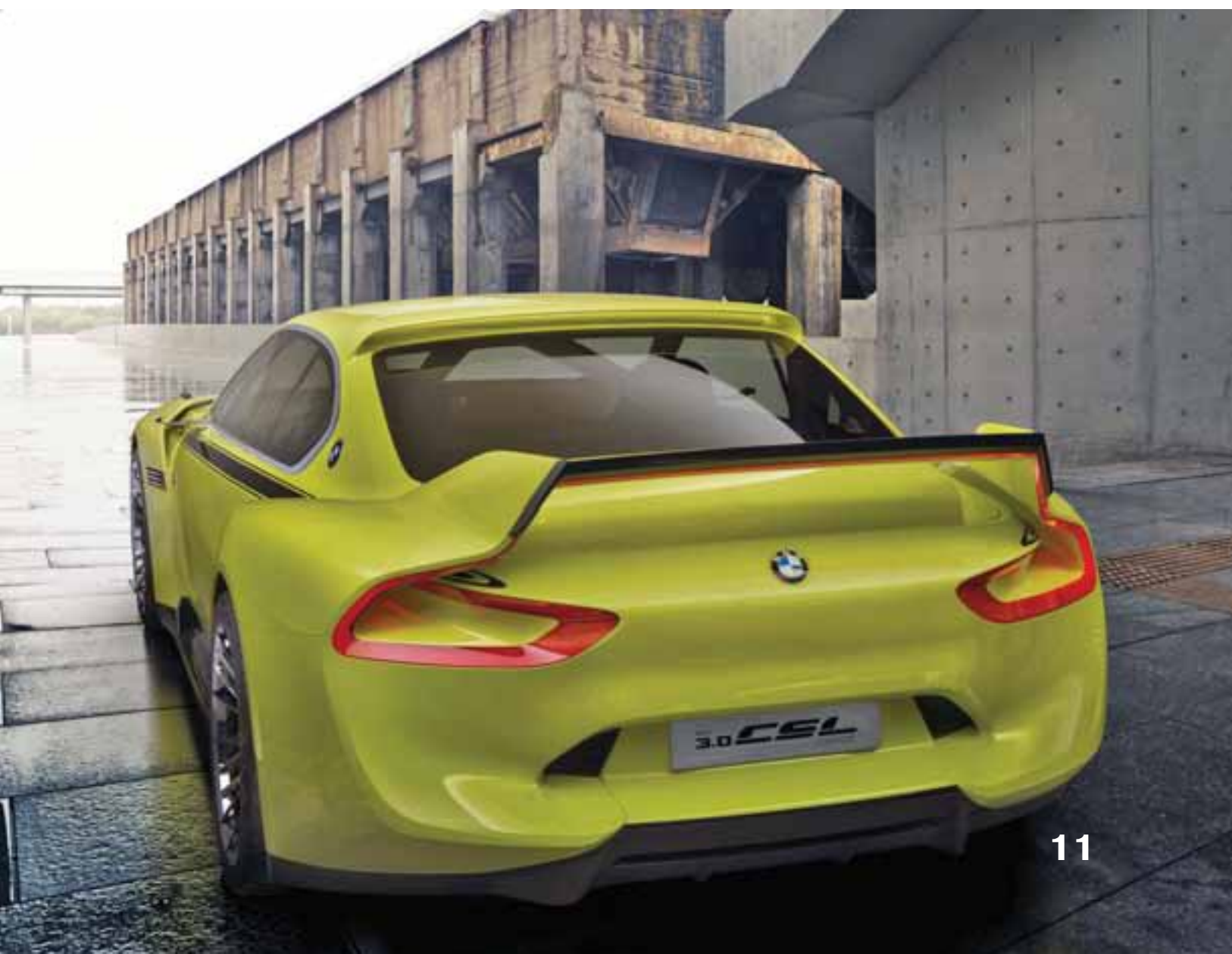
боковинах видны вентиляционные "жабры". Установлены 21-дюймовые легкосплавные диски с покрышками размером 265/35 R21 спереди и 325/30 R21 – сзади. Конечно же, есть и большое антикрыло. Крышка багажника – рельефная, а широкие "плечи" подчеркнуты тоненькими фонарями.

В салоне BMW 3.0 CSL Hommage господствует гоночный стиль, а в отделке сочетаются кожа, дерево и карбон. Компактный руль выполнен в стиле болидов "Формулы-1". Приборной панелью служит дисплей, а вместо зеркал заднего вида установлены камеры. Установлены

спортивные ковшеобразные сиденья с шеститочечными ремнями безопасности. Есть и трубчатый каркас, а вместо второго ряда – место для хранения гоночных шлемов.

Под капотом купе – 3,0-литровая бензиновая рядная "шестерка" с электрической турбиной. Ее точную мощность держат в секрете, но она превышает 320 л. с.

BMW 3.0 CSL Hommage представлен на шоу классических автомобилей в итальянском Вилла д'Эсте. Черты концепт-кара появятся на будущем купе BMW 6 Series, получит оно и электрический турбонаддув.







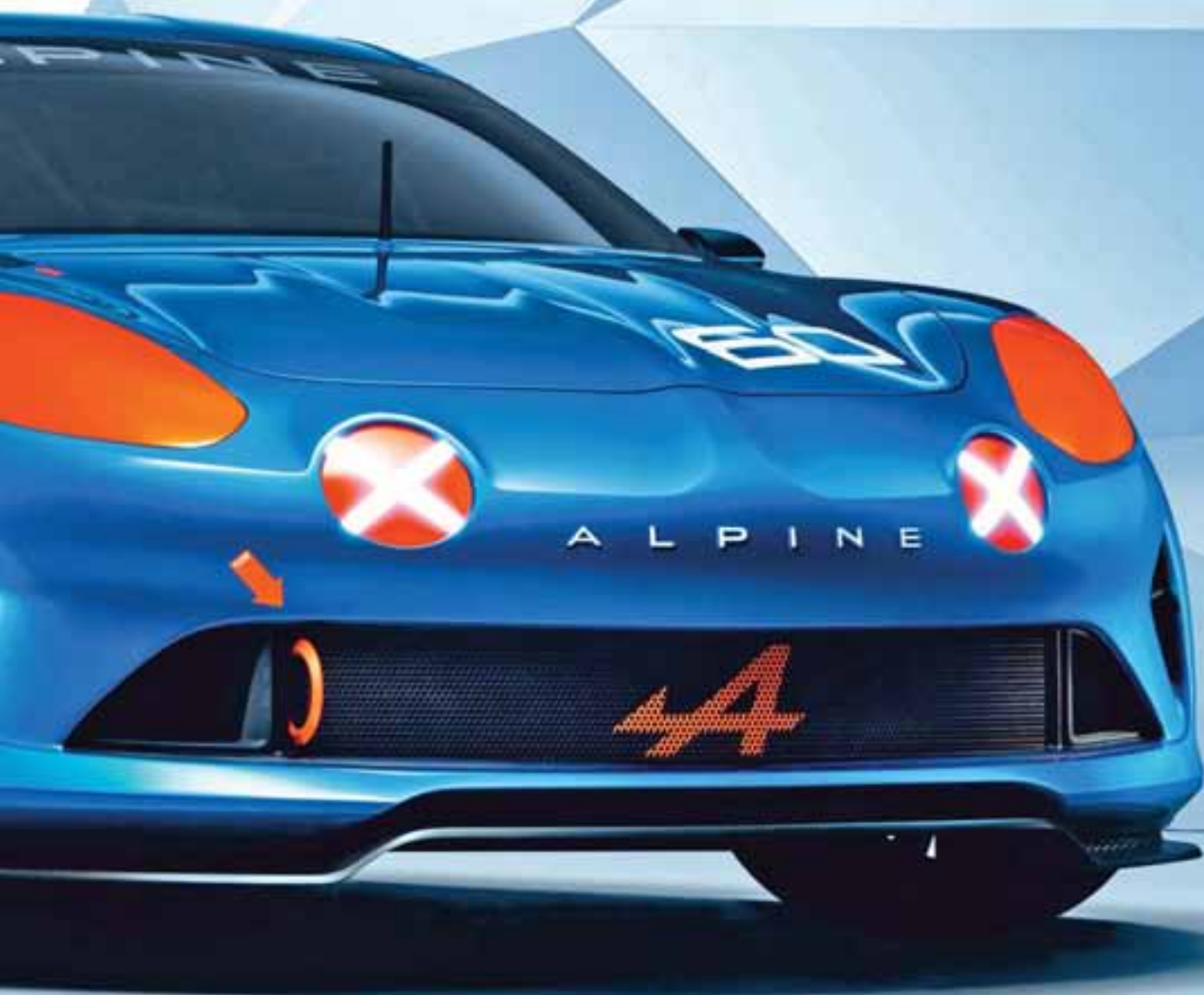
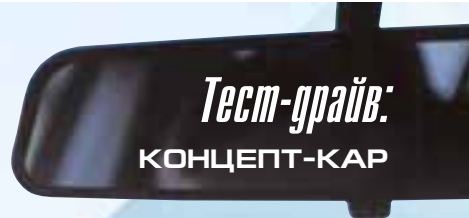
Alpine Celebrates

юбилею марки посвящает



ration:

ся





В этом году исполняется 60 лет французской марке Alpine. В тесном сотрудничестве с Renault эта компания создавала компактные спортивные модели. К юбилею в Renault решили возродить Alpine, и вскоре появится небольшое купе. Пока же его предваряет серия концепт-каров. Ранее увидели мир Alpine Vision Gran Turismo и A110-50, а теперь представили Alpine Celebration. Интересно, что его презентация прошла во время легендарной 24-часовой гонки в Ле-Мане, которую команда Alpine выиграла в 1978 году.

Alpine Celebration – компактное среднелиннее купе для гоночного трека. Своим дизайном оно очень напоминает знаменитого предка Alpine A110. У него характерный силуэт с изогнутой линией крыши, короткими свесами кузова и профилированными боковинами. Знакомо выглядят и крупные каплевидные фары, и круглые "противотуманки". В духе A110 заднее стекло выполнено панорамным. Даже легкосплавные диски повторяют по стилю колеса Alpine 70-х годов, а синий цвет такой же, как у раллийных Alpine. Впрочем, нашлось во внешнем виде место и современным чертам. Так,

аэродинамический обвес и зеркала заднего вида выполнены из карбона. Сзади установлено небольшое антикрыло, а из диффузора в бампере выглядывают две широких выхлопных трубы.

Детали салона не держат в секрете, но известно, что внутри господствует спартанский стиль. То есть отсутствует часть отделки, установлены спортивные ковшеобразные кресла и трубчатый каркас безопасности.

Серийный Alpine покажут следующей весной на Женевском автосалоне. Известно, что новинка будет весить около 1100 кг и получит бензиновые турбомоторы мощностью 1,6 л (200 л. с.) и 2,0 л (265 л. с.).







BMW 7 Series:

шестое поколение флага



BMW создают представительские модели с 30-х годов прошлого века. В 1977 году на вершине линейки марки появился **BMW 7 Series**. Почти четыре десятилетия спустя эстафету принимает шестое поколение флага **BMW** (заводское обозначение кузова – **G11**).

BMW 7 Series построен на новой платформе. Он стал немного крупнее (5098 мм в обычной версии и 5238 мм – в удлиненной), хотя колесная база осталась прежней – 3070 и 3210 мм, соответственно. Массу при этом снизили на 130 кг за счет использования в конструкции карбона. А вот дизайне седана – никаких революций. Сразу же становится понятно, что перед нами именно BMW. У 7 Series – классический силуэт с длинным капотом и высокой оконной линией. Сохранены и фирменные детали – такие, как разделенная пополам решетка радиатора и изгиб задних стоек крыши. Вместе с тем, можно заметить и черты нового стиля – например, продолговатые фары. Оптика, кстати, может быть лазерной, с эффективной дальностью в 600 м. На порогах появились молдинги, серебристая накладка соединяет и крупные фонари. В задний бампер интегрированы выхлопные трубы.

Салон декорирован кожей, деревом и полированным алюминием. Дверные проемы теперь обрамлены светодиодами, а за доплату можно заказать подсветку потолка в виде звездного неба. Приборной панелью теперь служит жидкокристаллический дисплей с изменяемой в

зависимости от режима езды графикой. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло. Центральная панель повернута к водителю, а венчает ее сенсорный дисплей мультимедийной системы iDrive. Ее, кстати, "научили" распознавать жесты пальцами. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля теперь также сенсорные. Как передние, так и задние сиденья могут быть оснащены электроприводом регулировок, подогревом, вентиляцией и функцией массажа. Объем багажника увеличен до 515 л.

Список дополнительного оборудования значительно расширен. Для BMW 7 Series доступны четырехзонный климат-контроль с освежителем воздуха, 1400-ваттная аудиосистема, адаптивный круиз-контроль с режимом движения в пробках, камеры кругового обзора, беспроводной Интернет. Парковочный автопилот теперь дополнен функцией дистанционного управления с брелока. Кроме того, среди опций есть системы ночного видения, автоматического замедления, распознавания дорожных знаков, соблюдения полосы движения и мониторинга "слепых" зон.

Базовая версия получила полностью новую рядную бензиновую "шестерку" с турбонаддувом объемом 3,0 л и мощностью 326 л. с. V8 объемом 4,4 л теперь

развивает 450 л. с., а 3,0-литровый турбодизель – 265 л. с. Появилась и гибридная 326-сильная модификация с 2,0-литровым бензиновым турбодвигателем и электромотором. Она способна проехать 40 км на электротяге и расходует в среднем 2,1 л/100 км. Позже должен появиться и флагман BMW 760 Li с V12 под капотом.

Все 7 Series оснащены 8-ступенчатой автоматической трансмиссией, а за доплату предложен полный привод. Начальная комплектация включает пневмоподвеску и адаптивные амортизаторы. В качестве опций доступны активные стабилизаторы поперечной устойчивости, поворачиваемые задние колеса и технология сканирования дороги (она определяет дорожные неровности, чтобы подвеска могла к ним подготовиться и легче с ними справиться).

BMW 7 Series официально представят в сентября на Франкфуртском автосалоне. Вскоре после этого начнутся продажи седана по цене от 82 тыс. евро.









Технические характеристики BMW 7 Series	
Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Снаряженная масса, кг	1875
Длина/ширина/высота, мм	5098/1902/1478
Колесная база, мм	3070
Объем багажника, л	515
Двигатель	
Рабочий объем, см3	4395
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	450 при 5500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	650 при 2000-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/85
Трансмиссия	
Тип привода	задний или постоянный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Размер шин	245/50 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,4
Максимальная скорость, км/ч	250
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	82 000 – 113 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Audi A4:

консервативный дизайн,
современные технологии





В Audi производят модели D-класса с 1972 года. Именно тогда появился Audi 80. В 1994 году седан и универсал переименовали в A4. За два десятилетия увидели мир четыре поколения A4, а теперь пришел черед новой модели пятого поколения.

В основе Audi A4 с заводским обозначением B9 лежит полностью новая платформа. Седан несколько подрос и теперь его длина составляет 4726 мм, а колесная база – 2820 мм. При этом он сразу на 120 кг легче предшественника за счет более широкого использования в конструкции алюминиевых сплавов. А коэффициент лобового сопротивления достиг рекордного для серийных автомобилей показателя – 0,23.

Впрочем, внешне A4 изменился не слишком радикально и во многом схож с моделью предыдущего поколения. У него длинный капот, короткие свесы кузова и характерные штампованные линии на боковинах. Но широкая решетка радиатора теперь шестиугольная – как на вседорожнике Audi Q7. Свежо смотрятся и стреловидные фары, которые за доплату могут быть светодиодными и с активной матрицей. В крышку багажника седана интегрирован спойлер, а ширину

задней части подчеркивают продолговатые фонари.

Знакомый стиль и в салоне, где преобладают горизонтальные линии. Хотя приборная панель современная – все показания выведены на 12,3-дюймовый дисплей. А в списке опций появилась система проецирования данных на лобовое стекло. К центральной панели прикреплен тоненький 8,3-дюймовый экран мультимедийной системы MMI. Кстати, навигация в меню теперь может осуществляться с помощью сенсорной панели. Подсветка салона теперь светодиодная, а ее цвет можно изменять нажатием кнопки. На втором ряду стало на 23 мм больше места для ног, а объем багажника универсала вырос до 505 л.

Базовая комплектация расширена и теперь включает климат-контроль, системы определения усталости водителя и автоматического замедления. Список опций дополнили парковочный автопилот, беспроводной Интернет, трехзонный климат-контроль, аудиосистема мощностью 755 Вт и съемный планшет для задних пассажиров.

Практически все двигатели знакомы по предшественнику, хотя некоторые стали мощнее. Audi A4 получил бензиновые "четверки" с турбонаддувом объемом 1,4 л (150 л. с.) и 2,0 л (190 и 252 л. с.). Альтернатива – турбодизели объемом 2,0 л (150 и 190 л. с.) и 3,0 л (218 и 272 л. с.). Самый мощный A4 разгоняется до 100 км/ч за 5,3 с и при этом расходует 4,9 л/100 км в смешанном цикле. Кстати, 272-сильная версия оснащена 8-ступенчатой "автоматом", тогда как другим модификациям предложены 6-ступенчатая "механика" либо 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Как и прежде, есть варианты с передним и полным приводом. Впервые седан и универсал оснастили электроусилителем руля, а среди дополнительного оборудования – адаптивные амортизаторы и технология изменения настроек шасси.

За консервативным дизайном Audi A4 прячутся передовые технологии. Модель пятого поколения официально представят в сентябре на автосалоне во Франкфурте. Вскоре после этого седан и универсал поступят в продажу по цене примерно от 35 тыс. евро.







Технические характеристики Audi A4	
Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Снаряженная масса, кг	1570
Длина/ширина/высота, мм	4726/1842/1427
Колесная база, мм	2820
Двигатель	
Рабочий объем, см3	2967
Тип	дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	272 при 3250
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	600 при 1500-3000
Трансмиссия	
Тип привода	постоянный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,3
Максимальная скорость, км/ч	250
Расход топлива, л/100 км	
– смешанный цикл	4,9
Стоимость автомобиля в Европе, евро	35 000 – 60 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000



Mercedes-Benz



GLC: смена образа и названия



В Mercedes-Benz выпускают вседорожники с конца 70-х годов, но изначально это были довольно крупные среднеразмерные модели – такие как G-Class и ML-Class. Компактный сегмент немецкая марка открыла для себя в 2008 году с моделью GLK. Вседорожник оказался весьма удачным, и развитие линейки решили продолжить. Теперь дебютирует его наследник, названный GLC.

Переименовали модель для того, чтобы подчеркнуть родство с Mercedes-Benz C-Class. GLC использует его платформу, что позволило уменьшить массу на 80 кг благодаря широкому использованию алюминевых сплавов. При этом вседорожник немного подрос – длина и колесная база прибавили по 120 мм (до 4656 и 2873 мм, соответственно). В качестве опции теперь предложены 20-дюймовые легкосплавные диски.

Mercedes-Benz GLC сменил не только название, но и образ. От граненого стиля GLK не осталось и следа: в дизайне теперь господствуют стремительные линии. Сходство с C-Class (особенно с универсалом) сразу заметно, ведь у вседорожника теперь ниспадающая оконная линия и глубоко профилированные боковины. Широкая решетка радиатора по центру украшена большой трехлучевой звездой,

а в бампере увеличен воздухозаборник. Крупные фары дополнены изогнутыми ходовыми огнями, а за доплату оптика может стать полностью светодиодной. При желании вседорожник можно оснастить спортивным или вседорожным аэродинамическим обвесом. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а ширину кузова подчеркивают продолговатые фонари.

Влияние C-Class чувствуется и в салоне. В частности, у него позаимствовали трехспицевое рулевое колесо и комбинацию приборов с циферблатами в отдельных колодцах и цветным дисплеем бортового компьютера. Центральная панель наклонена, а сверху к ней прикреплен 7-дюймовый экран мультимедийной системы Comand. Навигация в меню может осуществляться с помощью сенсорной панели, а показания приборов теперь можно выводить на лобовое стекло. На втором ряду Mercedes-Benz GLC больше места для ног, чем в GLK, а у кресел регулируется угол наклона спинки. Объем багажника увеличен до 580 л в обычном состоянии и 1600 л со сложенными (в соотношении 40:20:40) задними сиденьями.

GLC получил целый набор современных технологий. Среди стандартного и дополнительного оборудования – камеры кругового обзора, парковочный автопилот,

адаптивный круиз-контроль с функцией движения в пробках, системы соблюдения полосы движения, мониторинга "слепых" зон, автоматического торможения и определения усталости водителя.

На первых порах вседорожнику предложат на выбор пять двигателей. Бензиновая 2,0-литровая "четверка" с турбонаддувом развивает 211 л. с., а позже появится ее 240-сильная модификация. В гибридном варианте GLC 350e она работает в паре со 116-сильным электромотором. Также можно выбрать 2,1-литровые турбодизели мощностью 170 и 204 л. с. Новшеством стала 9-ступенчатая автоматическая коробка переключения передач.

Все Mercedes-Benz GLC оснащены постоянным полным приводом 4Matic, а за доплату его дополнит вседорожный режим системы стабилизации. Автомобиль получил электроусилитель руля, а перечень опций расширила пневмоподвеска с изменяемым в пределах 181-227 мм дорожным просветом.

Публике Mercedes-Benz GLC представят в сентябре на Франкфуртском автосалоне. Сразу после презентации вседорожник поступит в продажу по цене от 44 500 евро. В Mercedes-Benz также не исключают появления заряженных модификаций от AMG.









Технические характеристики Mercedes-Benz GLC	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1735
Длина/ширина/высота, мм	4656/1890/1639
Колесная база, мм	2873
Колея передняя/задняя, мм	1621/1617
Клиренс (дорожный просвет), мм	181-227
Объем багажника мин/макс, л	580/1600
Диаметр разворота, м	11,8
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1991
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	211 при 5500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	350 при 1200-4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50
Трансмиссия	
Тип привода	постоянный полный
Коробка передач	9-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	235/65 R17
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,3
Максимальная скорость, км/ч	223
Расход топлива, л/100 км:	
– смешанный цикл	7,1
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	44 500
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Opel Astra

продолжает династию



а:
Ю

В Opel открыли для себя С-класс еще в 1936 году с моделью Kadett. В 1991 году на смену ей пришел Opel Astra. В общей сложности на сегодня выпущено свыше 24 миллионов Kadett и Astra. Продолжить эту династию призван новый Opel Astra пятого поколения.



В основе Astra K (именно такое заводское обозначение носит хетчбэк) лежит полностью новая платформа. Автомобиль несколько компактнее предшественника: достигает 4370 мм в длину при колесной базе в 2660 мм и высоте в 1460 мм. А масса снижена сразу на 200 кг. Пока представлена только пятидверная модификация. Дизайн Opel Astra стал более ярким и стремительным, причем стилисты решили вернуться к граненым линиям, как Astra H 2004 года. Решетка радиатора напоминает улыбку, а крупные фары теперь могут быть светодиодными и с активной матрицей. Боковины стали профилированными, а линия крыши выполнена более покатой. Ширину задней части подчеркивают продолговатые фонари.

Преобразился и салон: в отделке появились черные лакированные детали, а передняя панель выполнена V-образной.

Рулевое колесо Opel Astra уменьшено в размерах, а приборы помещены в отдельные колодцы и разделены цветным экраном бортового компьютера. Наклоненную центральную консоль венчает 8-дюймовый сенсорный дисплей новой мультимедийной системы IntelliLink. Благодаря ему на ней существенно уменьшено количество клавиш. Передние сиденья отныне могут быть оснащены электроприводом регулировок, подогревом, вентиляцией и функцией массажа. На втором ряду пространство для ног увеличено на 35 мм, а кресла также можно дополнить обогревом.

Список дополнительного оборудования расширен и теперь включает парковочный автопилот, камеру заднего вида, беспроводной Интернет, технологии распознавания дорожных знаков, мониторинга "слепых" зон, соблюдения полосы движения и автоматического замедления.

Отныне все доступные для Opel Astra двигатели оснащены турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. Новинкой стал 1,0-литровый трехцилиндровый бензиновый мотор мощностью 105 л. с. Также доступны "четверки" объемом 1,4 л (145 л. с.) и 1,6 л (170 и 200 л. с.). Предложены и 1,6-литровые турбодизели мощностью 95-160 л. с. Кроме того, хетчбэк получил полностью новую 6-ступенчатую механическую коробку переключения передач.

Официальная презентация Opel Astra K состоится в сентябре на Франкфуртском автосалоне. Вскоре после этого хетчбэк поступит в производство на предприятиях в Германии, Польше и Великобритании (под маркой Vauxhall). Стоимость базовой версии в Европе составит около 17 500 евро. Со временем появятся трехдверная модификация, седан, универсал, а также заряженный Astra OPC.











Технические характеристики Opel Astra	
Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/высота, мм	4370/1460
Колесная база, мм	2660
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1598
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	200 при 5500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	300 при 1650-3500
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	6-ст. механическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Эксплуатационные показатели	
Стоимость автомобиля в Европе, евро	17 500 – 25 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

BMW X1:

преображение



BMW X1 появился в 2009 году и стал самой компактной вседорожной моделью немецкой марки. Модель оказалась довольно удачной, и ее развитие решили продолжить, правда, в несколько ином ключе.



Предыдущий X1 был близким родственником седана BMW 3 Series. Новичок же построен на платформе Mini, то есть теперь в базовой версии привод не задний, а передний. Автомобиль немного короче (4439 мм), но при этом шире (1821 мм) и выше (1598 мм). Несмотря на столь радикальные перемены, дизайн вседорожника остался знакомым. Сохранены и разделенная пополам решетка радиатора, и профилированные боковины, и клиновидная оконная линия. Стреловидные фары выполнены в стиле оптики хэтчбэка BMW 1 Series и могут быть светодиодными. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а по краям кузова установлены крупные фонари.

Во внутренней отделке стало больше серебристых вставок и черных лакиро-

ванных поверхностей. У того же 1 Series позаимствовано трехспицевое рулевое колесо. Показания приборов могут выводиться на лобовое стекло. Центральная панель традиционно повернута к водителю, а сверху из нее выдвигается 6,5-дюймовый дисплей мультимедийной системы iDrive. Задние сиденья получили горизонтальную регулировку – могут сдвигаться на 130 мм. А объем багажника увеличен до 505 л в обычном состоянии и 1550 л – в двухместной конфигурации. Среди опций есть парковочный автопилот, адаптивный круиз-контроль с функциями движения в заторах и автоматического замедления, технологии распознавания дорожных знаков, слежения за "слепыми" зонами и соблюдения положений движения.

Поначалу на выбор предложат только 2,0-литровые двигатели с турбонаддувом. Это бензиновые "четверки" мощностью 192 и 231 л. с., а также турбодизели, развивающие 150, 190 и 231 л. с. Самый мощный бензиновый вариант разогнается до 100 км/ч за 6,5 с и развивает 235 км/ч. Позже в линейке появятся 1,5-литровые трехцилиндровые турбомоторы: 136-сильный бензиновый и 115-сильный дизельный. Для X1 доступны 6-ступенчатая механическая или 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия, а за полный привод нужно доплатить. Также в качестве опции предложены адаптивные амортизаторы.

BMW X1 официально представят на Франкфуртском автосалоне. Вседорожник начнут продавать с октября по цене примерно от 30 тыс. евро.









Maserati Zagato Mostro:

классика на новый лад

Каждый год в отеле Вилла д'Эсте на берегу живописного итальянского озера Комо проходит конкурс классических и эксклюзивных автомобилей. К этому событию многие автопроизводители готовят интересные новинки. Так, Maserati в сотрудничестве с кузовным ателье Zagato создали спортшибательное купе Mostro.





Zagato Mostro отдает дань уникальному Maserati 450S Costin Zagato Coupe. Это 400-сильное купе создали в 1957 году для 24-часовой гонки в Ле-Мане. Новичок во многом напоминает знаменитого предка. У него схожий каплевидный силуэт с элегантными обводами кузова. Капот очень длинный, а салон максимально сдвинут назад. В схожем стиле выполнены миндалевидные фары, овальная решетка радиатора и панорамное лобовое стекло. На капоте заметны дополнительные вентиляционные отверстия. Двери поднимаются

вверх, чтобы облегчить посадку и высадку, ведь автомобиль очень низкий. Задняя часть выглядит более современно благодаря узким фонарям и, прежде всего, огромному антикрылу.

В основе купе лежит карбоновый монокок, из углеволокна выполнены и все кузовные панели. Стандартными являются 19-дюймовые легкосплавные диски с покрышками размером 255/40 R19 спереди и 295/35 R19 – сзади.

Во внутренней отделке Maserati Zagato Mostro сочетаются карбон и алькантара.

Обод небольшого рулевого колеса плоский снизу, а показания приборов выведены на дисплей. Также предусмотрены спортивные ковшеобразные сиденья.

Двигатель позаимствован у Maserati GranTurismo. Этот 4,7-литровый V8 развивает свыше 450 л. с. и работает в паре с 6-ступенчатой роботизированной трансмиссией. Обтекаемый Zagato Mostro способен развить 320 км/ч.

Всего выпустят лишь пять Maserati Zagato Mostro, и все они уже раскуплены.









Jaguar XJ:

повторное обновление



Jaguar XJ известен с 1968 года, а нынешнее, четвертое по счету, поколение седана появилось в 2009 году. Полтора года назад XJ уже проходил модернизацию, а теперь его решили обновить повторно.

Внешние изменения относительно небольшие. Jaguar XJ сохраняет стремительный силуэт с длинным капотом и аркообразной формой крыши. Широкая хромированная решетка радиатора немного увеличена в размерах, а угол ее наклона уменьшен. Несколько изменен дизайн раскосых фар, а оптика в них – полностью светодиодная. Сзади заметны свежие изогнутые фонари. Новую роскошную версию Autobiography (она предложена только в длиннобазой конфигурации) можно отличить по хромированным накладкам на переднем бампере и 20-дюймовым легкосплавным дискам. А вариант R Sport привлекает аэродинамическим обвесом и задним спойлером.

Внутри предложены новые варианты отделки. В частности, салон Jaguar XJ

Autobiography декорирован кожей и деревом, а на порогах появились металлические накладки со светодиодной подсветкой. На втором ряду в этом случае установлены два отдельных кресла с горизонтальной регулировкой, функциями подогрева, вентиляции и массажа. Кроме того, для задних пассажиров предусмотрены 10,2-дюймовые мониторы. Мультимедийную систему дополнили новый жесткий диск на 60 Гб и беспроводной Интернет. Список опций расширили парковочный автопилот, камеры кругового обзора, аудиосистема мощностью 1300 Вт, адаптивный круиз-контроль с функцией движения в пробках и технология распознавания дорожных знаков.

Как и ранее, седану предложены бензи-

новые двигатели объемом 2,0 л (240 л. с.), 3,0 л (340 л. с.) и 5,0 л (470, 510 или 550 л. с.). А вот 3,0-литровый турбодизель теперь развивает 300 л. с. Все версии оснащены 8-ступенчатой автоматической трансмиссией, есть версии с задним и полным приводом. XJ также получил новый электроусилитель руля.

Освеженный Jaguar XJ начнут продавать с осени. Стоимость седана начинается с отметки в 81 тыс. евро.











Skoda Superb Combі:

Вместительность — прежде всего



Совсем недавно на Женевском автосалоне состоялась премьера нового поколения Skoda Superb. Первым дебютировал лифтбэк, а теперь линейку расширяет универсал Superb Combі. Впервые эта версия появилась у модели предыдущей генерации, а теперь ее развитие решили продолжить.



Как и лифтбэк, Skoda Superb Combi отличается строгим граненым дизайном. Фирменная широкая решетка радиатора сочетается со стреловидными фарами. На "носу" размещен логотип Skoda. Боковины профилированы, а колесные арки немного расширены. У задних стоек крыши увеличен угол наклона, а пятая дверь сверху прикрыта заостренным спойлером. Ширину "кормы" подчеркивают крупные фонари.

В салоне господствуют горизонтальные линии. Шкалы приборов выполнены в классическом стиле и разделены цветным экраном бортового компьютера. На широ-

кой центральной панели установлен сенсорный дисплей диагональю до 8 дюймов. Superb Combi стал просторнее внутри, а объем его багажника вырос до приличных 660 л в обычном состоянии и 1950 л – со сложенными задними сиденьями. Список опций дополнили трехзонный климат-контроль, парковочный автопилот, беспроводной Интернет, системы определения усталости водителя, автоматического торможения, слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения.

Универсалу на выбор предлагают восемь двигателей с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива.

Это бензиновые "четверки" объемом 1,4 л (125 и 150 л. с.), 1,8 л (180 л. с.) и 2,0 л (220 и 280 л. с.), а также турбодизели объемом 1,6 л (120 л. с.) и 2,0 л (150 и 190 л. с.). Superb Combi можно оснастить 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач или трансмиссией с двумя сцеплениями. За доплату доступны полный привод и адаптивные амортизаторы.

Skoda Superb Combi представят публике в сентябре на Франкфуртском автосалоне. Вскоре после этого универсал поступит в продажу по цене от 25 тыс. евро. Позже производство автомобиля наладят и в Украине.









Peugeot 30

ставка на мощност



308 GTi:

Peugeot одними из первых начали создавать заряженные хэтчбэки. Еще в 1984 году появилась модель 205 GTi, и с тех пор это обозначение носят все "горячие" версии марки. Поскольку недавно представили новое поколение Peugeot 308, то теперь пришло время и для свежего 308 GTi.





Peugeot 308 GTi не слишком отличается от прошлогоднего предсерийного концепт-кара и даже доступен в такой же красно-черной окраске. Также автомобиль можно отличить по аэродинамическому обвесу и увеличенному воздухозаборнику в переднем бампере. Оптика хэтчбэка – полностью светодиодная. Стандартные колеса – 19-дюймовые, а расширенные крылья указывают на увеличенную колею. На крыше увеличен спойлер, а из заднего бампера выглядывают две хромированных выхлопных трубы.

Салон декорирован кожей и алькантарой с ярко-красными швами. На ободке рулевого колеса кожа перфорирована. Также установлены новые приборы и рычаг трансмиссии. Кроме того, 308 GTi получил спортивные сиденья с улучшенной боковой поддержкой.

Под капотом хэтчбэка прячется 1,6-литровый бензиновый турбомотор. Его предлагают в двух вариантах мощности – 250 или 270 л. с. Максимальный крутящий момент в обоих случаях достигает 330 Н•м. У 270-сильной версии разгон до 100 км/ч занимает 6 с, а расход топлива составляет 6,0 л/100 км.

Peugeot 308 GTi предлагают исключительно с 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач, а в более мощной модификации предусмотрен дифференциал повышенного трения. Кроме того, перенастроены рулевое управление и подвеска, установлены вентилируемые тормозные диски диаметром 380 мм спереди и 268 мм – сзади.

Peugeot 308 GTi представят на фестивале скоростных автомобилей в британском Гудвуде. Стоимость хэтчбэка в Европе составит около 35 тыс. евро.







Alfa Romeo 4C S

легкость – залог скорости



Spider:

nu

Alfa Romeo всегда славились легкими и быстрыми спортивными автомобилями. Один из них – яркий Alfa Romeo Tipo 33 Stradale 1967 года, ставший первой среднемоторной моделью итальянской марки. С 2013 года в производстве находится его духовный наследник Alfa Romeo 4C. Теперь же к купе присоединится и кабриолет, который традиционно нарекли Spider.





С виду Alfa Romeo 4C Spider не слишком отличается от своего собрата с фиксированной крышей. Дизайн выполнен в духе нашего времени, но вместе с тем элегантным силуэтом автомобиль действительно немного напоминает легендарного предка Tipo 33 Stradale. У него короткие свесы кузова и мускулистые рельефные боковины. Колесные арки серьезно расширены. Фирменный "клюв" радиаторной решетки сочетается с двумя крупными воздухозаборниками, а дополнительные отверстия установлены за дверьми. Передняя оптика несколько иная – фары прикрыли изящными овальными колпаками (к слову, за доплату их теперь можно заказать и для купе). Лобовое стекло полностью панорамным, а вот заднее – очень узенькое. Новая и крышка капота двигателя. Сзади расширенные "плечи" подчеркнуты большими круглыми фонарями, похожими на сопла реактивных двигателей. Прижимную силу обеспечивают заостренный спойлер и карбоновый диффузор. Из бампера выглядывают два серебристых наконечника выхлопных труб.

Крыша выполнена съемной, причем она может быть как тканевой, так и карбоновой. За спинками сидений предусмотрена дуга безопасности, спасающая при переворачивании. Потерю жесткости кузова

компенсируют силовые элементы в порогах, моторном отсеке и у основы лобового стекла. Alfa Romeo 4C Spider тяжелее купе на 15 кг, но все равно очень легкий – 940 кг. Оно и неудивительно, ведь в его основе лежит монокок из углеволокна, а большая часть кузовных панелей выполнены из алюминиевых сплавов. Да и компактный он – 3989 мм в длину, 1864 мм – в ширину и 1183 мм – в высоту. Интересно, что диаметр колесных дисков разный: 17 дюймов спереди и 18 – сзади.

Посадка и высадка в 4C Spider несколько затруднены из-за высокого порога. Внутри преобладает лаконичный стиль. Кожа в отделке сочетается с карбоном и алькантарой, а на педалях – алюминиевые накладки. Кстати, в отличие от купе, кожей декорирована вся передняя панель. Обод двухспицевого рулевого колеса плоский снизу, а в районе хвата рук он обшит перфорированной кожей. Показания приборов выведены на 7-дюймовый жидкокристаллический экран, причем его графика меняет цвет в зависимости от выбранного режима езды. Интересно, что водитель может видеть не только спидометр и тахометр, но и датчики давления наддува и бокового ускорения.

Центральная панель повернута к водителю, что подчеркивает ориентирован-

ность салона на него. В более дорогих версиях сверху установлен небольшой дисплей мультимедийной системы. Клавиши блока аудиосистемы немногочисленны, а их подсветка – ярко-красная.

Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Спортивные ковшеобразные сиденья с каркасом из углеволокна установлены очень низко. Боковая поддержка у них на высоте, но они весьма жесткие. Да и обзор назад не самый лучший, поэтому парктроник не зря есть уже в базовом оснащении. Места в салоне не так уж и мало – во всяком случае, люди ростом 190 см не будут стеснены. За спинками кресел предусмотрена небольшая ниша для поклажи, дополняющая скромный 105-литровый багажник.

Alfa Romeo 4C Spider укомплектован весьма скромно: электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционер, новая аудиосистема и связь Bluetooth. Также установлены 4 подушки безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. За доплату предложены круиз-контроль, колесные диски диаметром 18 дюймов спереди и 19 дюймов сзади, а также различные эксклюзивные варианты отделки салона.

Кабриолет оснащен 1,8-литровым бензиновым турбомотором с непосредс-

твенным впрыском топлива. "Четверка" развивает 240 л. с. при 6000 об/мин и очень быстро раскручивается. Вместе с тем у нее отличная тяга в среднем диапазоне оборотов, ведь пиковые 350 Н•м крутящего момента доступны в широком диапазоне 2100-4000 об/мин. Причем, 80% тяги в распоряжении уже с 1700 об/мин, поэтому эластичности этому двигателю не занимать. Хотя турбояма все же ощутима. При резком старте помогает технология Launch control, борющаяся с пробуксовкой. Легкий 4C Spider ускоряется до 100 км/ч за 4,5 с. После этого равномерный разгон продолжается примерно до 160-170 км/ч. Максимальная же скорость равна 257 км/ч. Мотор радует слух приятным низкочастотным рыком, который нарастает по мере увеличения оборотов. При желании теперь можно выбрать и более громкую спортивную выхлопную систему с перепускным клапаном.

Роботизированная 6-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями ТСТ демонстрирует почти мгновенные пере-

ключения передач – они занимают всего 0,13 с. Режимы ее работы выбираются кнопками на центральном тоннеле, а для ручного переключения предусмотрены подрулевые "лепестки". ТСТ также способствует экономичности – расход топлива составляет 9,8 л/100 км в городском цикле и 5,0 л/100 км – в загородном.

Ходовая 4C Spider отлично настроена и очень хорошо сбалансирована. Распределение веса по осям здесь лучше, чем в купе: 40% приходится на передние колеса, а 60% – на задние. Избыточная поворачиваемость практически не дает о себе знать благодаря электронному дифференциалу повышенного трения. Сцепление с дорогой также выше всяких похвал и сорвать купе в занос трудно даже с отключенной ESC. Рулевое управление не оснащено усилителем, ведь он и не нужен столь легкому автомобилю. Поэтому информативность и точность – на высоте. Руль очень острый и кабриолет мгновенно реагирует на малейшее его движение. Широкая колея и низкий центр тяжести способствуют

стабильности в виражах. Боковое ускорение может достигать 1,1 g. К тому же, Alfa Romeo демонстрирует очень небольшие крены кузова. Конечно, этого добились благодаря жесткой подвеске. Впрочем, со стандартными колесными дисками езда довольно комфортабельная. Тормоза обеспечивают отличное замедление: для остановки со 100 км/ч понадобится отрезок дороги длиной 35 м.

Система Alfa DNA позволяет изменять настройки трансмиссии и двигателя. В спортивном режиме педаль акселератора становится более отзывчивой, передачи переключаются при высоких оборотах, а система стабилизации "вмешивается" позже. А вот в режиме Normal автомобиль становится гораздо сдержаннее, что делает его более приспособленным для повседневного использования.

Alfa Romeo 4C Spider уже поступил в производство. Ежегодно будут выпускать по несколько тысяч кабриолетов, которые, кстати, ощутимо дороже, чем купе – 72 тыс. евро.













Технические характеристики Alfa Romeo 4C Spider	
Тип кузова	кабриолет
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	940
Длина/ширина/высота, мм	3989/1864/1183
Колесная база, мм	2380
Колея передняя/задняя, мм	1525/1545
Клиренс (дорожный просвет), мм	113
Объем багажника мин/макс, л	105
Диаметр разворота, м	11,0
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1742
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	в базе, поперечно
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	240 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	350 при 2100-4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/40
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, ASR, TPMS
Количество подушек безопасности, шт.	4
Размер шин	205/45 R17 спереди 235/40 R18 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,5
Максимальная скорость, км/ч	257
Расход топлива, л/100 км:	
– городской цикл	9,8
– загородный цикл	5,0
– смешанный цикл	6,9
Стоимость автомобиля в Европе, евро	72 000
Первое техобслуживание, км	10 000
Периодичность техобслуживания, км	10 000



Ferrari 488 GTB:

**мощнее, быстрее,
экономичнее**

Марка Ferrari всегда славилась своими высокооборотистыми атмосферными двигателями. Уже первая ее модель, 125 S, удивила публику форсированным 1,5-литровым V12. Конечно, были в истории Ferrari и успешные модели с турбомоторами: стоит вспомнить купе 288 GTO (первый в мире серийный автомобиль, достигший 300 км/ч) или легендарный F40 (см. "Тест-Драйв" за февраль 2014). В наши дни турбонаддув снова обретает популярность, ведь обеспечивает повышенные мощность и крутящий момент при уменьшенном расходе топлива. В Ferrari долгое время оставались в стороне от этой тенденции, но в конце концов создали новый турбодвигатель. Сначала им оснастили купе-кабриолет Ferrari California T, а теперь его получила и новая модель 488 GTB.

Ferrari 488 GTB – серьезно модернизированное купе 458 Italia. Разработчики утверждают, что 85% узлов и агрегатов у него новые, а за счет более широкого

использования углеволокна массу удалось снизить на 10 кг – до 1370 кг. Внешний вид автомобиля знакомый, и в то же время он заметно отличается от предшественника. У него элегантный силуэт с плавными формами, сдвинутым вперед салоном и изящным изгибом линии крыши. Сохранены и фирменные узкие фары с тоненькими светодиодными лампами дневного света. Большинство внешних изменений носят практический характер. Увеличенные вентиляционные отверстия спереди и в боковинах поставляют новому двигателю больше воздуха. Интересно, что по дизайну они напоминают воздухозаборники Ferrari 308 GTB 1975 года – дальнего предка 488 GTB. Новые передний и задний спойлеры, карбоновый обвес и рельефные двери призваны улучшить аэродинамику. Отдельный спойлер предусмотрен даже под днищем – он улучшает прохождение воздуха под авто-

мобилем. Казалось бы, эти доработки минимальные, но прижимная сила выросла сразу на 50% и теперь составляет 325 кг при 250 км/ч. Сзади бросаются в глаза новые круглые светодиодные фонари и две (а не три, как прежде) выхлопные трубы. Расширенные "плечи" дают понять, что задняя колея увеличена на 40 мм.

Архитектура салона знакома по Ferrari 458 Italia и здесь перемены менее заметны. Прежде всего, можно заметить новые вентиляционные дефлекторы. В отделке сочетаются кожа, полированный алюминий и карбон. На трехспицевое рулевое колесо вынесены клавиши управления стеклоочистителями, светом фар, указа-





телями поворотов, а также переключатель настроек шасси. Комбинация приборов несколько доработана. Центральный циферблат тахометра теперь красный, а внутри его – индикатор переключения передачи. По бокам от него – два дисплея с измененной графикой. На левый проецируется изображение спидометра, а также показания бортового компьютера, данные об уровне топлива в баке, температуре двигателя, давлении наддува и даже времени прохождения круга по гоночному треку.

Правый экран отведен для мультимедийной системы. Навигация в его меню отныне осуществляется с помощью большого круглого джойстика. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля также освежены, но остаются очень тесно сгруппированными. Ниже находятся кнопки управления режимами трансмиссии. В салоне также появились дополнительные отделения для мелкой поклажи.

Ковшеобразные сиденья, конечно, упругие и тесные, но зато хорошо удержи-

вают спину. Они оснащены электроприводом и подогревом. За доплату можно выбрать спортивные кресла с улучшенной боковой поддержкой, но нужно учитывать, что они менее комфортабельны. Конечно, посадка за рулем очень низкая. Обзорность вперед и по сторонам – неплохая, а вот заднее стекло очень небольшое. За спинками сидений есть небольшая полка для мелкой поклажи. В дополнение к ней – два багажника общим объемом 230 л.

Ferrari 488 GTB неплохо оснащен. Комплектацию расширила система бесключевого доступа, также предусмотрены электропакет, двухзонный климат-контроль, аудиосистема, датчик света, система стабилизации и 4 подушки безопасности.

Прозрачная крышка капота прячет главное новшество купе – 3,9-литровый V8 с непосредственным впрыском топлива и двумя турбинами. Мощность выросла до 670 л. с. и достигается при более низких 8000 об/мин. А крутящий момент теперь просто огромен – 760 Н·м при

3000 об/мин. Интересно, что этот показатель достигается только на высших передачах, а на первых трех – он ограничен. Сделано это намерено, причем не только для сохранения хорошего сцепления с дорогой. Таким образом характер "восьмерки" делает ее похожей на атмосферные двигатели. В любом случае тяги в среднем диапазоне оборотов более, чем достаточно. Мотор, на удивление, уверенно раскручивается и быстрее реагирует на нажатие педали акселератора. При резком старте с огромной тягой помогает совладать технология Launch control, поэтому пробуксовка колес не наблюдается. Динамика 488 GTB существенно улучшена: разгон до 100 км/ч теперь занимает всего 3 с, а до 200 км/ч – 8,3 с. Способствует этому и доработанная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями, ведь передачи в ней переключаются быстрее. Максимальная скорость превышает 330 км/ч. Удивительно, но при этом купе стало сразу на 20% экономич-

нее – 11,4 л/100 км. Разве что звук двигателя не такой громкий, как ранее, что может огорчить "автогурманов".

Огромная мощь нового Ferrari остается в узде. Электронный задний дифференциал и широкие покрышки Pirelli, размером 245/35 ZR20 спереди и 305/30 ZR20 сзади, обеспечивают отличное сцепление с дорогой даже с отключенной системой стабилизации. Автомобиль получил усовершенствованную технологию Side Slip angle Control system 2, позволяющую легко добиться управляемого заноса без потери контроля. Рулевое управление

стало немного острее, а хорошо настроенный гидроусилитель обеспечивает обзорную информативность. Ferrari 488 GTB мгновенно реагирует на малейшее движение руля. Доработанные адаптивные амортизаторы делают крены кузова в виражах практически незаметными, но при этом комфорт езды даже немного улучшен по сравнению с 458 Italia. Новые карбоново-керамические тормозные диски позаимствованы у LaFerrari. Они обеспечивают молниеносное замедление, хотя слишком резкие, что нужно учитывать в городских условиях.

Характер автомобиля можно изменить с помощью переключателя manettino. В режимах Sport и Race амортизаторы становятся жестче, руль – тяжелее, педаль акселератора – отзывчивее, а трансмиссия "держит" обороты. Да и система стабилизации F1-Trac в этом случае вмешивается позже.

Благодаря турбонаддуву Ferrari 488 GTB стал мощнее, быстрее и экономичнее. Стоимость автомобиля при этом увеличена незначительно – до 204 тыс. евро. Вскоре к купе присоединится и обновленный кабриолет Spyder.









Технические характеристики Ferrari 488 GTB	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1370
Длина/ширина/высота, мм	4568/1952/1213
Колесная база, мм	2650
Колея передняя/задняя, мм	1679/1647
Объем багажника мин/макс, л	230
Диаметр разворота, м	11,0
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3902
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	в базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	670 при 8000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	760 при 3000
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/78
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, CST, F1-Trac
Количество подушек безопасности, шт.	4
Размер шин	245/35 ZR20 спереди 305/30 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,0
Максимальная скорость, км/ч	330
Расход топлива, л/100 км:	
– смешанный цикл	11,4
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	204 000
Первое техобслуживание, км	10 000
Периодичность техобслуживания, км	10 000



Honda Pilot:

Марка Honda открыла для себя сегмент среднеразмерных внедорожников в 2002 году с моделью Pilot. С момента появления Honda Pilot в компании ставку делали на большое внутреннее пространство и вместительность, ведь не так уж и много внедорожников, способных вместить восемь человек. Не меняет приоритеты и представленное недавно третье поколение автомобиля, хотя он и радикально преобразился.

**радикально
преобразился**

Перемены видны сразу и невооруженным глазом, ведь внешне Honda Pilot абсолютно другой. Предшественник выделялся благодаря угловатому стилю, а в дизайне новичка господствуют более плавные изогнутые линии. Теперь Pilot выглядит, как увеличенный в размерах Honda CR-V, что очень даже неплохо, если учесть тот факт, что CR-V сейчас является самым популярным внедорожником в мире. Родственные черты двух моделей лучше всего заметны в передней части. Широкая решетка декорирована хромом и образует оригинальные "брови" над большими фарами. В более дорогих версиях оптика полностью светодиодная. У лобового стекла и задних стоек крыши увеличены углы наклона, а оконная линия понижена. Боковины и капот теперь профилированы, а колесные арки раздуты. На крыше установлен спойлер, а ширину "кормы" подчеркивают Г-образные фонари.

Pilot построен на полностью новой платформе, позаимствованной у свежего Acura MDX. При длине в 4940 мм он на 90 мм длиннее предшественника, а колесная база прибавила 46 мм (до 2820 мм). Ширина осталась на прежнем уровне

(1996 мм), а вот высота уменьшена сразу на 75 мм – до 1772 мм. При этом массу внедорожника снизили на 130 кг за счет широкого использования в конструкции алюминиевых и магниевых сплавов – 1903 кг. Жесткость кузова выросла на четверть. Начальный вариант теперь оснащен 18-дюймовыми легкосплавными дисками, а самый дорогой – 20-дюймовыми.

Если заглянуть в салон Honda Pilot, то сразу видно, что пластик в отделке стал гораздо качественнее, а разбавляют его черные лакированные вставки. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Четырехспицевое рулевое колесо позаимствовано у Honda Accord, а потому несколько компактнее, чем ранее. На приборной панели центральное место занимают два дисплея – цифровой спидометр и цветной монитор бортового компьютера. Слева от них – аналоговый тахометр, а справа – указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя.

Выпуклая центральная панель увенчана 8-дюймовым сенсорным экраном мультимедийной системы. Благодаря ему существенно уменьшено количество кнопок блоков аудиосистемы и климат-контроля.

Внутри стало больше отделений для мелкой поклажи: самые большие из них – перчаточный ящик и прикрытый сдвижной крышкой бокс на трансмиссионном тоннеле. Подстаканников в Pilot целых 16, USB-портов – пять, есть и три розетки.

Рулевая колонка Pilot регулируется по высоте и глубине. Передние сиденья – очень широкие и мягкие, хотя немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Теперь у водителя и пассажира – отдельные подлокотники. Стойки крыши тоньше, что улучшает обзор вперед и по сторонам, пусть посадка и несколько ниже, чем в предшественнике.

Отныне покупатель может выбирать формат второго ряда – трехместный диван или два отдельных кресла. В любом случае предусмотрена горизонтальная регулировка, изменяется и угол наклона спинки. Места для ног и над головой здесь в избытке. Третий ряд также рассчитан на



троих, хотя взрослым здесь все же удобнее вдвоем. Отрегулировать угол наклона спинки можно и здесь, но вот подушки сидений расположены чересчур низко. Зато доступ сюда облегчен, ведь второй ряд сдвигается нажатием кнопки.

Объем багажника даже в обычном состоянии немаленький – 467 л. Если сложить кресла третьего ряда, то он вырастет до 1302 л, а в двухместной конфигурации салона составит 2375 л. Заднее стекло можно поднять отдельно, чтобы погрузить в багажник небольшую поклажу. В более дорогих версиях есть электропривод пятой двери.

Базовый Pilot LX получил электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, трехзонный климат-контроль, 200-ваттную аудиосистему, камеру заднего вида, связь Bluetooth, круиз-контроль. Также установлены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. В самом дорогом варианте Elite добавлены кожаный салон, система бесключевого доступа, электропривод, подогрев и вентиляция передних сидений, обогрев задних кресел и рулевого колеса, спутниковая навигация, датчики освещения и дождя, панорамная крыша. Кроме того, в этом случае предусмотрены технологии автоматического замедления, соблюдения полосы движения и мониторинга "слепых" зон. В качестве опций можно выбрать

систему дистанционного запуска двигателя и DVD-проигрыватель с 9-дюймовым монитором для задних пассажиров.

Под капотом Honda Pilot – как и прежде, 3,5-литровый V6, но это полностью новый двигатель с непосредственным впрыском топлива и системой регулировки фаз газораспределения i-VTEC. Он несколько мощнее – 280 л. с. при 6000 об/мин. Максимальный крутящий момент вырос не намного, до 355 Н·м, но зато теперь доступен при более низких 4700 об/мин. Вообще, мотор более эластичен и лучше проявляет себя в среднем диапазоне оборотов. Да и реакция на нажатие педали акселератора немного быстрее. Динамика также улучшена: разгон до 100 км/ч занимает примерно 8 с. Вседорожник теперь может буксировать прицеп весом 2,2 тонны. Звук "шестерки" стал немного тише. А системы отключения цилиндров и глушения мотора при остановках снижают расход топлива до 13,1 л/100 км в городском цикле и 9,0 л/100 км в загородном.

Начальная версия оснащена 6-ступенчатой автоматической трансмиссией, а вот в Elite "автомат" 9-ступенчатый. Конечно, в последнем случае и "аппетит" немного меньше, и динамические характеристики лучше. Такая коробка передач работает очень плавно, хотя и не слишком спешит понижать передачу при обгоне. Интересно, что в 9-ступенчатой трансмиссии вместо рычага установлен набор

кнопок. Полный привод дополнен электронным задним дифференциалом с функцией изменения вектора тяги, что помогает уменьшить недостаточную поворачиваемость. Кроме того, появилась технология Intelligent Traction Management с режимами для езды по асфальту, песку, снегу и грязи. То есть поведение автомобиля на бездорожье улучшилось.

На первое место Pilot ставит комфорт. Его мягкая и длинноходная подвеска без проблем поглощает большинство выбоин и даже с 20-дюймовыми колесами езда не становится жесткой. Правда, в поворотах кузов ощутимо кренится (хотя и меньше, чем у предшественника, благодаря более низкому центру тяжести). Рулевое управление теперь оснащено электроусилителем, что не лучшим образом сказалось на его информативности. Оно весьма легкое и при этом достаточно острое – делает всего 3,1 оборота от упора до упора. Сцепление с дорогой очень хорошее, как и курсовая устойчивость. Тормоза лучше, чем у предшественника, но ход педали мог бы быть и покороче. В салоне теперь значительно тише, чем ранее – это заслуга дополнительной шумоизоляции и ламинированных стекол.

Honda Pilot поступает в продажу осенью. В США цены начинаются с отметки в 30 875 долларов, а флагманский вариант Elite обойдется в 46 400 долларов.











Технические характеристики Honda Pilot	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/8
Снаряженная масса, кг	1903
Длина/ширина/высота, мм	4940/1996/1772
Колесная база, мм	2820
Колея передняя/задняя, мм	1685/1685
Клиренс (дорожный просвет), мм	185
Объем багажника мин/макс, л	467/2375
Диаметр разворота, м	12,1
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	3471
Тип	бензиновый
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	280 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	355 при 4700
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/74
Трансмиссия	
Тип привода	постоянный полный
Коробка передач	9-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, VSA, TPMS
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	245/60 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,0
Максимальная скорость, км/ч	180
Расход топлива, л/100 км:	
– городской цикл	13,1
– загородный цикл	9,0
– смешанный цикл	11,2
Стоимость тестируемого автомобиля (в США), долларов	30 875 – 46 400
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000



Lamborghini Aventador SuperVeloce: сверхзвуковой

A red Lamborghini LP750-4 is shown from a side-rear perspective, driving on a racetrack. The car is in motion, with a blurred background of green grass and a grey track. The car's distinctive features, such as the side air intake and the rear wing, are visible. The text "Lamborghini LP750-4" and "МОЩНЫЙ БЫК" is overlaid on the bottom left of the image.

адор LP750-4

МОЩНЫЙ БЫК



Самые мощные и быстрые Lamborghini носили обозначение SV (SuperVeloce). В переводе с итальянского это означает "сверхскоростной". Интересно, что за всю более, чем полувековую историю марки моделей с этим индексом было всего три. Начало традиции положил знаменитый 385-сильный Miura SV 1971 года, в 1996 году увидел мир 530-сильный Diablo SV, а в 2010 году представили Murcielago SV с V12 мощностью 670 л. с. И вот теперь пришло время нового сверхмощного "быка" – Lamborghini Aventador LP750-4 SuperVeloce.

Появившийся в 2011 году Lamborghini Aventador сразу сыскал себе популярность и заводские ворота уже покинули почти 4000 купе и кабриолетов. Конечно, покупателей привлекают не только сногсшибательные характеристики, но и броский дизайн. Автомобиль очень низкий и широкий, а потому кажется распластанным по земле. Традиционные черты Lamborghini – клиновидный профиль, сдвинутый вперед салон и поднимающиеся вверх "гильотинные" двери. Во внешнем виде преобладают грани и углы, что прибавляет агрессии и делает Aventador немного похожим на истребитель F-22 Raptor.

Хотя большинство внешних изменений в Lamborghini Aventador LP750-4 SV носят функциональный характер, они позволили сделать внешний вид еще ярче. Заостренный "акулий нос" и фары с Y-образными светодиодами теперь соседствуют с уве-

личенными воздухозаборниками и более эффективным передним спойлером. На порогах появились аэродинамические накладки. Расширенные задние крылья указывают, что колея купе выросла, а в них видны увеличенные вентиляционные отверстия. Сзади появилось регулируемое антикрыло, благодаря которому прижимная сила достигла 250 кг при 190 км/ч (это на 70% больше, чем у стандартного Aventador). Также нельзя не заметить сразу четыре сопла выхлопной системы.

В основе автомобиля лежит карбоновый монокок, из углеволокна теперь выполнены и все кузовные панели. Aventador LP750-4 SV на 50 кг легче стандартной модели – 1525 кг, что неплохо, учитывая длину в 4835 мм и ширину в 2030 мм. Кроме того, оснащение теперь включает 20-дюймовые передние и 21-дюймовые задние кованые колесные диски.

В отделке салона сочетаются легкие карбон, алькантара и особая ткань, использующая волокна из углеволокна. В целях снижения веса убрали коврики, часть шумоизоляционного материала и мультимедийную систему с 6,5-дюймовым дисплеем (хотя последнюю по желанию покупателя могут установить). Вместо дверных ручек установлены петли. Обод трехспицевого рулевого колеса плоский снизу. Показания приборов выводятся на новый дисплей с ярко-желтой графикой. Наряду со спидометром и тахометром здесь присутствуют индикатор

переключения передачи и указатель бокового ускорения в поворотах. Правда, данные спидометра отображены очень мелким шрифтом.

Центральная панель наклонена, а переключатели на ней похожи на авиационные тумблеры. Особого упоминания заслуживает клавиша запуска двигателя – она спрятана под красной крышкой, как кнопка запуска ядерных ракет.

Новые ковшеобразные спортивные кресла с карбоновым каркасом отлично удерживают спину, хотя более упругие, чем сиденья стандартного Aventador. От электропривода регулировок отказались, ради уменьшения массы автомобиля. Конечно, посадка за рулем очень низкая, но обзорность в автомобиле довольно неплохая. К услугам водителя и пассажира – небольшой 110-литровый багажник, куда можно поместить, например, пару шлемов.

Комплектация Lamborghini Aventador LP750-4 SuperVeloce включает электростеклоподъемники, климат-контроль, датчик освещения, магнитола, парктроник и 6 подушек безопасности. За доплату предложены навигационная система, камера заднего вида и аудиосистема мощностью 540 Вт.

Расположенный за спинками кресел 6,5-литровый бензиновый V12 доработан. Усовершенствованная система регулировки фаз газораспределения и новый выхлоп подняли мощность до 750 л. с. при 8400 об/мин. Двигатель очень отзывчи-

вый и бурно реагирует на малейшее касание педали акселератора. К тому же, теперь он быстрее раскручивается до максимальных 8500 об/мин. Конечно, этот V12 высокооборотистый, но и на "низах" тяги, на удивление, достаточно. Пиковые 690 Н·м крутящего момента доступны при 5500 об/мин. Нельзя не вспомнить и оглушительный рык мотора, который становится особенно громким после 4000 об/мин, когда открывается специальный перепускной клапан.

Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия также улучшена и теперь переключения передач происходят всего за 0,05 с. При желании можно выбрать ручной режим и воспользоваться подрулевыми лепестками. Динамика купе поражает – 2,8 с до 100 км/ч. Пробуксовки при старте помогает избежать технология Launch control. Впрочем, по-настоящему разница между SuperVeloce и обычным Aventador чувствуется после 200 км/ч. Новичок продолжает разгоняться более уверенно, а его максимальная скорость ограничена на отметке в 350 км/ч.

Постоянный полный привод и покрышки Pirelli, размером 255/30 ZR20 спереди и 355/25 ZR21 сзади – залог отличного сцепления с дорогой. У Aventador LP750-4 SV на заднюю ось может передаваться до 90% тяги, то есть у него выражен заднеприводной уклон. Но даже с отключенной системой стабилизации автомобиль легко контролируем и добиться заноса не так уж и просто. Рулевое управление дополнили новым адаптивным гидроусилителем. Оно не только острое и невероятно информативное, но и постоянно подстраивается под дорожные условия. Большой Lamborghini, на удивление, резвый и его "нос" сразу же реагирует на малейший поворот руля – недостаточная поворачиваемость гораздо менее ощутима, чем в стандартном Aventador. В выражах траекторию можно легко подправить педалью акселератора. Большая колесная база обеспечивает отличную курсовую устойчивость. Карбоново-керамические тормозные диски диаметром 400 мм спереди и 380 мм сзади позволяют останавливаться со 100 км/ч на отрезке в 32 м. Учитывая такие данные,

неудивительно, что купе преодолело круг на знаменитом автодроме Нюрбургринг менее чем за 7 минут – на уровне сверхмощных и дорогих Porsche 918 Spyder и McLaren P1.

Рычаги подвески и амортизаторы расположены горизонтально и прикреплены к монококу – как в гоночных болидах. Стандартное оснащение включает адаптивные амортизаторы. Конечно, в режиме Sport езда очень жесткая, но зато крены кузова фактически незаметны. Кстати, в этом случае передачи переключаются при более высоких оборотах, руль становится острее, а педаль акселератора – чувствительнее. Зато если выбрать режим Comfort, то SuperVeloce даже мягче, чем базовый Aventador.

Lamborghini Aventador LP750-4 SuperVeloce выпускают ограниченной серией из 600 машин и всех их уже раскупили. Конечно, купе недешевое – 327 тыс. евро. Но с другой стороны, автомобили с аналогичными характеристиками вдвое, а то и втрое дороже.













Технические характеристики Lamborghini Aventador LP750-4 SuperVeloce	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1525
Длина/ширина/высота, мм	4835/2030/1136
Колесная база, мм	2700
Колея передняя/задняя, мм	1720/1700
Клиренс (дорожный просвет), мм	100
Объем багажника мин/макс, л	110
Диаметр разворота, м	12,5
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	6498
Тип	бензиновый
Расположение	в базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	V12
Количество клапанов/распредвалов, шт.	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	750 при 8400
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	690 при 5500
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/90
Трансмиссия	
Тип привода	постоянный полный
Коробка передач	7-ст. роботизированная
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	255/30 ZR20 спереди, 355/25 ZR21 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,8
Максимальная скорость, км/ч	350
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	24,7
– загородный цикл	10,7
– смешанный цикл	16,0
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	327 000
Первое техобслуживание, км	10 000
Периодичность техобслуживания, км	10 000

Renault Espace:

семейный дорожный крейсер

Renault Espace стоял у истоков создания сегмента мини-вэнов, а первое его поколение появилось еще в 1984 году. Это была первая подобная модель в Европе. Тридцать лет спустя, на Парижском автосалоне 2014 года, представили пятое поколение Renault Espace, а теперь начинается его производство. Мини-вэн сохраняет многие фирменные черты, но вместе с тем приносит и новые детали.





Espace сохраняет характерный однообъемный силуэт с большим углом наклона передних стоек крыши, но капот у него более выражен, чем ранее. Стилисты старались повторить внешний вид французского сверхскоростного поезда TGV. Но можно заметить и элементы современного дизайна Renault. Широкая решетка радиатора в виде улыбки украшена большим логотипом марки, а в бампере размещен широкий воздухозаборник. Продолговатые фары – полностью светодиодные. Лобовое стекло выполнено панорамным и растянуто на крышу. Раздутые колесные арки прибавляют мускулов. Мини-вэн также наделили вседорожными чертами: его дорожный просвет увеличен сразу на 40 мм (до 160 мм), а нижняя часть кузова прикрыта защитными пластиковыми накладками. А вот оконные рамки, пороги и пятая дверь украшены хромированными молдингами. Под стать им – и опционные 20-дюймовые полированные диски (стандартные колеса – 17-дюймовые). Изогнутые задние стойки крыши напоминают кили самолета, а подчеркивают их крупные фонари. Заднее стекло сверху прикрыто спойлером.

Renault Espace построен на новой платформе CMF-CD Renault Kadjar, Nissan Qashqai и X-Trail. Отныне он предложен только в одном варианте по длине – 4857 мм, что на уровне удлиненного Grand Espace прошлого поколения. А колесная база да-

же больше на 16 мм – 2884 мм. Автомобиль стал немного шире (1888 мм) и ощутимо ниже – 1675 мм. Массу же удалось уменьшить на 250 кг – до 1615 кг в базовом исполнении. А коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,30.

В салоне улучшены материалы отделки: появились многочисленные лакированные накладки и вставки, имитирующие полированный алюминий. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов, а ее цвет можно менять нажатием кнопки. Обод рулевого колеса выполнен плоским снизу и обшит кожей во всех версиях. Очень оригинально выглядит Г-образный селектор трансмиссии. Приборной панелью служит цветной дисплей, причем водитель может изменить его конфигурацию. В самой дорогой версии Espace Initiale Paris показания выводятся и на лобовое стекло.

Центральная панель серьезно наклонена и обрамлена светодиодными полосками. Большую ее часть занимает огромный 8,7-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы R-Link 2. По средствам его можно управлять огромным количеством функций, включая настройку шасси и даже подогрев сидений. Благодаря ему клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь осталось очень мало. Зато много отделений для мелкой поклажи. Это и 12-литровый перчаточный ящик, и 7,4-литровый бокс в подлокотни-

ке, а еще карманы в дверях, пара отсеков в передней панели и выдвижной ящик в трансмиссионном тоннеле.

Рулевая колонка Renault Espace регулируется по высоте и глубине, а у водительского сиденья очень широкий диапазон настроек. Передние кресла очень мягкие и комфортабельные, хотя не лучшим образом удерживают спину. Посадка стала выше, что улучшило обзорность.

На втором ряду пространство для ног – одно из лучших в классе, да и над головой места более, чем достаточно. Тем более, что сиденья оснащены горизонтальной регулировкой. Что касается третьего ряда, то он подойдет больше для детей, чем для взрослых. Интересно, что теперь кресла нельзя извлечь, но зато они складываются с помощью электропривода. Причем делать это можно по средствам меню R-Link 2 или с помощью специальных кнопок в багажнике. Есть возможность сложить все сиденья сразу или каждое по отдельности.

Объем багажника в обычном состоянии составляет 267 л. В пятиместной конфигурации он возрастает до 680 л, а в двухместной – до 2101 л. Среди опций есть электропривод пятой двери с сенсорным открытием – для его срабатывания достаточно пошевелить ногой под задним бампером.

Renault Espace весьма богато укомплектован: в базовой версии предусмотрены система доступа без ключа, двухзонный



климат-контроль, магнитола, датчики освещения и дождя, парктроник, связь Bluetooth. Кроме того, установлены 6 подушек безопасности и система стабилизации. В самом дорогом варианте Initiale Paris салон декорирован кожей, добавлены трехзонный климат-контроль, электропривод, подогрев, вентиляция и функция массажа передних сидений, камера заднего вида, аудиосистема Bose с 12 динамиками. Кроме того, в этом случае предусмотрены адаптивный круиз-контроль с ограничителем скорости и системой автоматического замедления, технологии слежения за "слепыми" зонами, распознавания дорожных знаков и соблюдения полосы движения. Среди опций – панорамная крыша, парковочный автопилот и DVD-проигрыватель с двумя дисплеями для задних пассажиров.

Для мини-вэна на выбор предложат три 1,6-литровых двигателя с турбонаддувом. Все они дополнены системой глушения при остановках. Единственный бензиновый мотор – 200-сильная "четверка", знакомая по Renault Clio RS. У нее резвый характер, но здесь она проявляет себя не

так, как в хэтчбеке В-класса. Оно и понятно: Espace на 400 кг тяжелее, а потому тяги не всегда хватает, пусть максимальные 260 Н·м крутящего момента и доступны при низких 1750 об/мин. Трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует быстрые переключения, пусть иногда и ощутимы толчки. С ней динамика неплохая – 8,6 с до 100 км/ч и максимальные 211 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 7,8 л/100 км, а в загородном – 5,3 л/100 км.

Турбодизель развивает 130 л. с. с одной турбиной и 160 л. с. – с двумя. В последнем случае тяга ощутимо больше, ведь с 1750 об/мин в распоряжении щедрый крутящий момент в 380 Н·м. Этот двигатель эластичнее, чем бензиновый. Но порой он несколько шумноват, особенно при разгоне, хотя вибрации не дают о себе знать. С ним Renault Espace достигает 100 км/ч за 9,9 с, а его предел – 202 км/ч. К тому же, он экономичный – 5,1 л/100 км в городе и 4,4 л/100 км – на шоссе.

Espace – семейный дорожный крейсер, традиционно ориентированный на комфорт. Его стихия – прямые автомагистрали.

Большая колесная база обеспечивает хорошую курсовую устойчивость, а мягкая подвеска без проблем справляется с дорожными неровностями. Даже с 20-дюймовыми колесными дисками комфорт езды на высоте. Руль настолько легкий, что его можно вращать несколькими пальцами. Также следует отметить улучшенную шумоизоляцию.

Впервые автомобиль оснастили адаптивными амортизаторами и технологией изменения настроек шасси и двигателя. Кроме того, мини-вэн за доплату получил поворачиваемые задние колеса. На скорости до 60 км/ч в повороте задние колеса поворачиваются в противоположную к передним сторону. Это позволяет уменьшить диаметр поворота с 11,9 до 11,1 м и улучшить маневренность в городе. На больших скоростях задние и передние колеса поворачиваются в одну сторону, что помогает побороть недостаточную поворачиваемость.

Renault Espace уже продается в Европе. Стоимость базового мини-вэна составляет 33 500 евро, а 160-сильный Initiale Paris оценен в 46 200 евро.









Технические характеристики Renault Espace		
Тип кузова	мини-вэн	
Количество дверей/мест, шт.	5/7	
Снаряженная/полная масса, кг	1684/2410	1734/2471
Длина/ширина/высота, мм	4857/1888/1675	
Колесная база, мм	2884	
Колея передняя/задняя, мм	1575/1575	
Клиренс (дорожный просвет), мм	160	
Объем багажника, л	247/2101	
Диаметр разворота, м	11,1	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1618	1598
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	200 при 6000	160 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	260 при 1750	380 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/58	Дт/58
Трансмиссия		
Тип привода	передний	
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	
Ходовая		
Передняя подвеска	независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Размер шин	235/55 R19	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,6	9,9
Максимальная скорость, км/ч	211	202
Расход топлива, л/100 км		
– городской цикл	7,8	5,1
– загородный цикл	5,3	4,4
– смешанный цикл	6,2	4,7
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	33 500 – 46 200	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Toyota Mirai



заглядывает в будущее



Всем известно, что запасы нефти не безграничны, и нынешнее ее удешевление, наверняка, явление временное. Поэтому неудивительно, что многие автопроизводители ищут альтернативные варианты силовых установок. Электромобили, с одной стороны, выглядят привлекательно, но с другой – их "Ахиллесовой пятой" остается малый запас хода. Эти транспортные средства появились еще в конце XIX века, но только сейчас их начали оснащать аккумуляторными батареями, позволяющими преодолеть 200-400 км. Впрочем, есть и другой путь – водородные топливные ячейки, вырабатывающие электричество. Технологию развивают на протяжении последнего десятилетия, а первым серийным автомобилем с топливными ячейками стал Honda FCX Clarity. Теперь свои силы попробует другая японская марка – Toyota, которая до этого сконцентрировалась преимущественно на гибридных моделях и меньше внимания уделяла полноценным электромобилям. В производство поступает седан с громким названием Mirai, что в переводе с японского означает "будущее".

Toyota Mirai выглядит весьма необычно, что продиктовано не столько желанием выделить автомобиль из потока, сколько

соображениями аэродинамики. Внешне он почти не отличается от предсерийного концепт-кара FCV и привлекает вытянутым силуэтом с заостренным "носом" и ниспадающей формой крыши. У лобового стекла и задних стоек крыши – большие углы наклона. Фальшрадиаторная решетка узкая, так же как и светодиодные фары. А вот в бампере можно заметить огромные треугольные отверстия, поставляющие кислород в топливные ячейки. Передние и, особенно, задние крылья серьезно раздуты. Легкосплавные 17-дюймовые диски "обуты" в покрышки с низким коэффициентом сопротивления качению. Фонари по форме напоминают воздухозаборники, а соединяет их тоненькая светящаяся полоса.

Седан построен на платформе Toyota Prius. Правда, ее удлиннили, и он получился немаленьким – 4890 мм в длину и 1815 мм в ширину при колесной базе в 2780 мм. Да и масса автомобиля приличная – 1850 кг, даже несмотря на то, что в конструкции использовано углеволокно.

Во внутренней отделке сочетаются искусственная кожа, карбон и черные лакированные вставки. Архитектура салона во многом повторяет внутреннее убранство того же Prius. Так, показания приборов выведены на два цветных дисплея по

центру передней панели. Водитель, кстати, может их конфигурировать. А вот рулевое колесо знакомо по Toyota Camry. Наклоненная центральная консоль увенчана 7-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Оригинально выглядит компактный селектор трансмиссии. Интересно, что клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля также сенсорные и срабатывают от легкого касания.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина, хотя диапазон регулировок не слишком большой. Передние сиденья оснащены электроприводом и подогревом, обогревается и обод руля. Кресла мягкие и комфортабельные, но им не хватает боковой поддержки. Подлокотник на трансмиссионном тоннеле прячет немаленький бокс.

Второй ряд рассчитан на двоих пассажиров. Сиденья расположены выше, чем передние, так как под ними находятся баки с водородом. Поэтому места над головой остается не очень много, что ощутят рослые люди. Зато ногам весьма свободно. Объем багажника составляет 371 л.

Комплектация Toyota Mirai довольно богатая: система доступа без ключа, электропакет, отдельный климат-контроль, CD-плеер, парковочный автопилот,





адаптивный круиз-контроль, навигационная система с подпиской на службу дорожной помощи. Также установлены 7 подушек безопасности, система стабилизации, технологии автоматического замедления, соблюдения полосы движения и слежения за "слепыми" зонами.

Электромотор мощностью 155 л. с. знаком по Toyota Camry Hybrid. Включение зажигания сопровождается тишиной, ведь работает он практически бесшумно. Уже с первых оборотов доступны немалые 335 Н•м крутящего момента, поэтому тяги всегда достаточно. По этой причине Mirai, как и все электромобили, не нуждается в многоступенчатой коробке переключения передач. Динамика вполне приличная: разгон до 100 км/ч занимает 9 с, а максимальная скорость составляет 178 км/ч. Седан неплохо проявляет себя при обгоне, ведь с 40 до 70 км/ч ускоряется всего за 3 с.

Питают двигатель электричеством топливные ячейки. В них на специальной мембране происходит расщепление мо-

лекул водорода, что сопровождается выделением огромного количества энергии. Свободные атомы затем соединяются с кислородом, образуя молекулы воды, поэтому выхлоп состоит только из пара. В баках под давлением в 700 бар хранится 5 кг (122 л) водорода – этого достаточно, чтобы проехать 483 км. Более того, автомобиль может перейти в режим передвижной электростанции и питать электричеством небольшой дом. Эта функция может быть очень полезной, например, во время стихийного бедствия.

Топливные ячейки размещены в днище, что понижает центр тяжести Toyota Mirai. Это положительно сказывается на управляемости и довольно тяжелый автомобиль неплохо себя проявляет. Да и крены в поворотах очень небольшие. Рулевое управление очень легкое, но ему не хватает обратной связи. Хорошо настроена тормозная система. Поначалу автомобиль замедляется за счет перехода электромотора в режим реверса, а

затем при надобности подключаются тормозные диски. При этом останавливается седан плавно и без рывков.

Toyota Mirai поступит в продажу с сентября по цене в 57 тыс. долларов, но благодаря специальным государственным субсидиям в некоторых странах стоимость составит 44 тыс. долларов. В эту сумму включен запас водородного топлива на три года. Ожидается, что в 2016 году соберут 3000 Mirai. Конечно, основной проблемой для автомобиля является отсутствие развитой инфраструктуры. Водородные автозаправочные станции – редкость даже в развитых странах. Хотя постепенно их количество растет. Так, в Японии до конца года таких АЗС будет уже 100, а в США планируют открыть 68 станций до 2018 года. Интересно, что Toyota вместе с BMW, Honda Hyundai и Mercedes-Benz объединились, чтобы своими средствами построить ряд водородных заправок. Ведь будущее нужно строить вместе, забыв о конкуренции.











Технические характеристики Toyota Mirai	
Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/4
Снаряженная масса, кг	1850
Длина/ширина/высота, мм	4890/1815/1535
Колесная база, мм	2780
Колея передняя/задняя, мм	1535/1545
Клиренс (дорожный просвет), мм	130
Объем багажника мин/макс, л	371
Диаметр разворота, м	11,4
Двигатель	
Тип	электрический
Расположение	спереди, поперечно
Макс. мощность, л. с. при об/мин	153
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	335
Топливо/емкость бака, л	водород/122
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	1-ст.
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VSC
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	215/55 R17
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,0
Максимальная скорость, км/ч	178
Дальность пробега, км	483
Стоимость автомобиля (в США), долларов	57 000
Первое техобслуживание, км	10 000
Периодичность техобслуживания, км	10 000

Рабочие лошадки и не только



Ford Ranger

Решетка радиатора Ford Ranger декорирована хромом



Toyota Hilux

Дизайн Toyota Hilux менее брутальный, чем у соперников



Volkswagen Amarok

Тонированные фары и хромированная решетка радиатора Amarok – черты фирменного стиля Volkswagen

Конечно, ни для кого не секрет, что пикапы – это, в первую очередь, коммерческие транспортные средства. Хотя, например, в США, где такие автомобили очень популярны, они уже стали культовыми. Эти модели имеют и ряд неоспоримых преимуществ: они вместительны, могут буксировать тяжелый прицеп, да и на бездорожье отлично себя проявляют. Поэтому подойдут как предпринимателям, так и любителям активного отдыха. А дизельные двигатели обеспечивают неплохую экономичность. Среди представленных у нас пикапов есть Ford Ranger, Toyota Hilux и Volkswagen Amarok, о которых сегодня и пойдет речь.

Ford Ranger известен с 1998 года, а сейчас в производстве находится его третье поколение. Он выглядит солидно и грозно, как и подобает автомобилю такого класса. У него массивные бамперы, мускулистые расширенные колесные арки и профилированный капот. Решетка радиатора состоит из трех широких хромированных балок, под стать ей – крупные фары и немаленький воздухозаборник в бампере. Подножки и задний бампер декорированы хромом, а на крыше заметны серебристые дуги. По краям кузова сзади установлены рельефные фонари.

Первый Toyota Hilux появился в далеком 1968 году, а нынешнее, седьмое по счету, поколение модели представлено в 2005 году. Вскоре на конвейер станет полностью новый Hilux. Дизайн более сдержанный, чем у соперников. Во внешнем виде присутствуют и плавные линии, и раздутые поверхности. Большая хромированная решетка радиатора сочетается с широким воздухозаборником в бампере и продолговатыми фарами. Дополнительное отверстие для воздуха размещено на капоте. Подножки, дверные ручки, зеркала заднего вида и задний бампер декорированы хромом. Пикап оснащен 16-дюймовыми дисками.

Volkswagen совсем недавно открыл для себя сегмент пикапов, и Amarok – его первая модель в этом классе. Он появился два года назад. Дизайн Amarok – весьма лаконичный, на первом месте здесь функциональность. Передняя часть выполнена в традиционном стиле Volkswagen: заметны фирменная хромированная радиаторная решетка и тонированные фары. Колесные арки немного расширены. Автомобиль смотрится солиднее благодаря хромированному заднему бамперу и 17-дюймовым дискам, а вот за подножки придется доплачивать. Фонари Amarok разместили по углам кузова, чтобы сделать откидной задний борт как можно шире.

Конечно, все три автомобиля компактными никак не назовешь, но самым большим является Ford – 5359 мм в длину при колесной базе в 3220 мм. Toyota немного ему уступает (5255 и 3085 мм, соответственно), как и Volkswagen: его длина – 5254 мм, а расстояние между осями – 3095 мм. Hilux несколько легче конкурентов – 1965 кг против 2000 кг у Amarok и 2048 кг у Ranger. Столь большая масса автомобилей продиктована не только размерами, но и рамной конструкцией.



Ford – самый крупный (5296 мм) и тяжелый (2055 кг) в этой тройке



Toyota легче соперников – 1965 кг



Volkswagen достигает 5254 мм в длину при колесной базе в 3095 мм



По краям кузова Ranger сзади установлены рельефные фонари



Задний бампер Hilux декорирован хромом



Amarok очень широк даже по меркам пикапов – 1944 мм

Во внутренней отделке Ranger сочетаются ткань и кожа. Передняя панель выполнена выпуклой. Обод четырехспицевого рулевого колеса декорирован вставками "под алюминий". Циферблаты приборов глубоко врезаются в панель и украшены синими стрелками. Между спидометром и тахометром находятся указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя, а также экран бортового компьютера. Массивная центральная консоль увенчана 4,2-дюймовым цветным дисплеем мультимедийной системы. Клавиши аудиосистемы крупные и удобные, а блок климатической установки представлен тремя большими переключателями. Передние кресла широкие и мягкие, а высокая посадка обеспечивает хорошую обзорность вперед и по сторонам. Они оснащены подогревом, а у водительского кресла предусмотрен еще и электропривод регулировок. Подлокотник на трансмиссионном тоннеле прячет приличное отделение для мелкой поклажи.

В отличие от конкурентов, салон Hilux декорирован кожей, а вот качество пластика на передней панели могло бы быть и лучше. Зато он крепкий, разбавлен многочисленными хромированными вставками. Присутствуют они и на массивном четырехспицевом колесе. Циферблаты приборов размещены в трех отдельных желобах и украшены красными ободками, а их подсветка – опติотронная. Широкая центральная панель по бокам окружена дефлекторами вентиляционной системы и нишами для мелкой поклажи. Сверху установлен цветной дисплей мультимедийной системы Toyota Touch. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и удобные. У рулевой колонки изменяется только высота, а диапазон регулировок водительского кресла широк. Сиденья мягкие и комфортабельные, они также оснащены подогревом. Между ними – подлокотник с вместительным боксом.

В салоне Amarok можно заметить черты, знакомые по другим моделям Volkswagen. Позаимствованное у Passat трехспицевое рулевое колесо обшито кожей. Большие циферблаты спидометра и тахометра украшены хромированными ободками, а между ними – экран бортового компьютера. Передняя панель декорирована довольно жестким пластиком, но его качество все-таки выше, чем у соперников. Хромом декорированы и клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля. Все продумано и рационально упорядочено, кнопки удобно расположены, четко разграничены и дотянуться к ним нетрудно. Предусмотрены цветной сенсорный экран мультимедийной системы, а также слот для карт памяти. У рулевой колонки регулируется как высота, так и вылет. Обшитые тканью сиденья обладают лучшей в этой тройке боковой поддержкой, но вместе с тем несколько упругие. Предусмотрен и подогрев. Также следует отметить хорошую обзорность. На центральном тоннеле установлен подлокотник с боксом внутри.

Все три пикапа представлены в четырехдверных пятиместных версиях. На втором ряду автомобилей места вполне достаточно для трех взрослых пассажиров. В Ford очень приличное пространство над головой, что оценят люди ростом 190 см. Но у Volkswagen чересчур плоские подушки сидений. Зато при надобности кресла у пикапов складываются, образуя дополнительный багажный отсек. Вместительные и грузовые платформы у трех моделей. Наибольшая грузоподъемность у Ranger – 1152 кг. Amarok может перевозить до 800 кг, а Hilux – 725 кг.

В сравнительном тест-драйве принимают участие автомобили в приблизительно равноценных комплектациях – Ford Ranger 2,2D Limited, Toyota Hilux 2,5D Lux и Volkswagen Amarok 2,0D Rodeo. Все они укомплектованы электростеклоподъемниками, климат-контролем (Ford и Volkswagen – раздельным), магнитолой с CD-проигрывателем, парктроником, системой стабилизации, круиз-контролем. Amarok также получил CD-чейнджер, а Ranger – датчики освещения и дождя. Однако в оснащении по безопасности Volkswagen проигрывает конкурентам, ведь у него 2 надувные подушки, у Toyota – 6, а у Ford – 7.

Все три автомобиля получили четырехцилиндровые турбодизели. Ranger оснащен 2,2-литровым двигателем с цепным приводом газораспределительного механизма, развивающим 150 л. с. при 3700 об/мин. Он обладает неплохим максимальным крутящим моментом в 375 Н·м, который доступен с 1500 об/мин, поэтому на недостаток тяги жаловаться не придется. Ford легко буксирует прицеп весом 3,5 тонны: это лучший показатель в тройке. Да и динамика вполне адекватная – 12,3 с до 100 км/ч и максимальные 175 км/ч. Механическая 6-ступенчатая коробка переключения передач отличается точностью работы. А расход топлива относительно небольшой – 9,4 л/1000 км в городском цикле и 7,1 л/100 км – в загородном. Также на нашем рынке представлена 125-сильная версия этого турбодизеля.

Объем двигателя Hilux – 2,5 л, но мощность несколько меньше, чем у соперников – 144 л. с. при 3400 об/мин. Зато он тяговит на "низах", ведь пик крутящего момента (340 Н·м) достигается уже при 1600 об/мин. Это позволяет справиться с 2,2-тонным прицепом. Этот турбодизель также не самый тихий и плавный. Разгон до 100 км/ч осуществляется за 12,5 с, а максимальная скорость – 170 км/ч. В городе пикап расходует 10,1 л/100 км, а на трассе – 7,2 л/100 км, что немного больше, чем у двух других автомобилей. Да и 5-ступенчатая "механика" могла бы быть лучше – у рычага слишком долгий ход, а при переключениях хотелось бы больше четкости. Toyota в Украине также доступен с 3,0-литровым 172-сильным дизельным мотором и 5-ступенчатым "автоматом".

Под капотом Amarok – дизель наименьшего рабочего объема (2,0 л), но благодаря двойному турбонаддуву его мощность самая высокая – 163 л. с. при 4000 об/мин.



Салон Ford декорирован тканью и кожей



Циферблаты приборов Toyota размещены в трех желобах



Приборы Volkswagen украшены хромированными ободками



Сзади в Ranger весьма щедрое пространство над головой



На втором ряду Hilux достаточно места для трех пассажиров



Подушки сидений Amarok слишком плоские

Первая турбина подключается с низких оборотов и борется с турбоямой, а вторая обеспечивает отличную тягу. Уже при 1500 об/мин доступны максимальные 400 Н·м крутящего момента. Пикапу под силу прицеп весом 2,8 тонны. Динамические характеристики при этом также хорошие – 11,1 с до 100 км/ч и максимальные 181 км/ч. Мотор работает весьма тихо, а 6-ступенчатая механическая трансмиссия проявляет себя лучше, чем коробки переключения передач конкурентов. К тому же, Amarok довольно экономичный – 9,5 л/100 км в городском цикле и 6,9 л/100 км – на шоссе. У нас также предлагают 180-сильный вариант этого двигателя.

В арсенале пикапов – внушительный дорожный просвет (229 мм у Ranger, 212 мм у Hilux и 249 мм у Amarok), принудительно подключаемый полный привод, понижающий ряд трансмиссии и блокировки дифференциалов. Поэтому они отлично чувствуют себя на бездорожье и способны форсировать полуметровые броды.

Конечно, от высокого двухтонного автомобиля, да еще и с рессорной задней подвеской, не стоит ожидать отточенной управляемости. Но пикапы на деле намного проворнее, чем можно было подумать. Ford демонстрирует неплохое поведение в виражах. Руль пикапа очень легкий, поэтому совладать с двухтонным Ford нетрудно. Езда вполне комфортабельная, а широкая колея способствует неплохой курсовой устойчивости. В салоне весьма тихо – это заслуга улучшенной шумоизоляции. Кроме того, у Ranger лучшие в этой тройке тормоза.

Toyota несколько лучше, чем два других пикапа, справляется с дорожными неровностями. Этому способствуют и настройки подвески, и 16-дюймовые высокопрофильные покрышки. Впрочем, обратной стороной являются существенные крены в поворотах. Рулевое управление очень легкое, хотя из-за электроусилителя оно не всегда дает достаточно информации о положении передних колес. Зато Hilux самый маневренный: диаметр его разворота – 12,4 м против 12,5 у Ranger и 12,95 м у Amarok. Курсовая устойчивость на больших скоростях неплохая, да и внешние шумы не слишком беспокоят.

Volkswagen продемонстрировал лучшую в этой тройке управляемость. Его руль точный и информативный, а сцепление с дорогой и курсовая устойчивость на высоте. Подвеска – наиболее мягкая и комфортабельная, это чувствуется даже на разбитых асфальтовых шоссе и грунтовых дорогах. При этом нежелательные движения кузова не слишком большие. Также у Amarok хорошая шумоизоляция салона – при езде по шоссе ветер и шины не слышны.

Ford Ranger 2,2D Limited самый доступный в тройке – 652 тыс. гривен. Он также привлекает богатым оснащением и большой грузоподъемностью. Цена Toyota Hilux 2,5D Lux – 766 тыс. гривен, его преимущество – комфорт езды. Volkswagen Amarok 2,0D Rodeo несколько дороже соперников – 845 тыс. гривен, его преимущество – хорошая управляемость.



**У Ford самая большая
грузоподъемность – 1152 кг**

Toyota может взять "на борт" 725 кг

Грузоподъемность Volkswagen – 800 кг

Технические характеристики			
Модель	Ford Ranger	Toyota Hilux	Volkswagen Amarok
Тип кузова	пикап		
Количество дверей/мест, шт.	4/5		
Снаряженная/полная масса, кг	2048/3200	1965/2690	2000/2800
Длина/ширина/высота, мм	5359/1850/1815	5255/1835/1810	5181/1944/1834
Колесная база, мм	3220	3085	3095
Колея передняя/задняя, мм	1560/1560	1540/1540	1647/1644
Клиренс (дорожный просвет), мм	229	212	254
Объем багажника мин/макс, л	–	–	–
Диаметр разворота, м	12,5	12,4	12,95
Двигатель			
Рабочий объем, см3	2198	2494	1968
Тип	дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	150 при 3700	144 при 3400	163 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	375 при 1500-2500	343 при 1600-2800	400 при 1500-2000
Топливо/емкость бака, л	Дт/80	Дт/80	Дт/80
Трансмиссия			
Тип привода	подключаемый полный		
Коробка передач	6-ст. механическая	5-ст. механическая	6-ст. механическая
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	зависимая, рессорная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	барабанные		
Количество подушек безопасности, шт.	7	6	2
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, VSC	ABS, EBD, ESP
Размер шин	265/65 R17	205/70 R16	245/65 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	12,3	12,5	11,1
Максимальная скорость, км/ч	175	170	181
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	9,4	10,1	9,5
– загородный цикл	7,1	7,2	6,9
– смешанный цикл	7,9	8,3	7,7
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	652 000	766 000	845 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Вседорожники для города



Chevrolet Tracker

Решетка радиатора Chevrolet Tracker разделена горизонтальной балкой



Skoda Yeti

Широкая радиаторная решетка Skoda Yeti сочетается с крупными фарами



Suzuki SX4

Большие фары Suzuki SX4 сверху прикрыты изгибами капота

С каждым годом в огромном и многоликом сегменте вседорожников все популярнее становятся компактные бюджетные модели. Как правило, их используют городские жители, ведь эти автомобили маневренные и не занимают много места на парковке. Высокий клиренс позволяет преодолевать бордюры, а подключаемый полный привод очень кстати в зимнюю пору. Кроме того, подобные вседорожники довольно экономичные. Среди подобных моделей – Chevrolet Tracker, Skoda Yeti и Suzuki SX4, которые и являются героями нашего сравнительного тест-драйва.

Chevrolet Tracker известен с 2013 года. Его дизайн весьма атлетичный и мускулистый. У вседорожника короткие свесы кузова, расширенные крылья и рельефный капот. Клиновидная оконная линия делает профиль весьма стремительным. Фирменная радиаторная решетка Chevrolet разделена горизонтальной балкой с логотипом марки. С ней сочетаются четырехугольные фары. Бамперы, пороги кузова и колесные арки прикрыты пластиковыми накладками. Расширенные "плечи" задних крыльев подчеркнуты узкими изогнутыми фонарями.

Skoda Yeti – старожил в этой тройке: он появился в 2009 году, но два года назад прошел обновление. Он отличается классическим для вседорожников двухобъемным силуэтом с малым углом наклона лобового стекла и вертикальными задними стойками крыши. Крупные прямоугольные фары сочетаются с фирменной "зубастой" решеткой радиатора. Спереди и сзади днище защищено металлическими пластинами, предусмотрены и пластиковые накладки на бамперах и порогах. Заднее стекло кажется панорамным, так как стойки черные. По краям кузова установлены компактные фонари.

Suzuki SX4 второго поколения – новичок в этой тройке, его начали выпускать год назад. У него стремительный профиль со слегка приподнятой задней частью. Прямоугольная решетка радиатора сочетается с небольшим воздухозаборником в бампере. Большие фары сверху прикрыты изгибами капота, как своеобразными бровями. Нижняя часть кузова декорирована черным пластиком, а спереди и сзади в бамперах заметны хромированные вставки. Сзади бросаются в глаза компактные треугольные фонари, а на крыше находится небольшой спойлер.

Suzuki самый крупный в тройке – достигает 4300 мм в длину против 4248 мм у Chevrolet и 4223 мм у Skoda. У него же и самая большая колесная база – 2600 мм, тогда как у Yeti – 2578 мм, а у Tracker – 2555 мм. Интересно, что при этом SX4 заметно легче соперников: он весит 1190 кг, американский автомобиль – 1382 кг, а чешский – 1555 кг.

Салон Tracker обшит кожей, довольно много внутри и серебристых вставок "под алюминий". Присутствует такая деталь и на трехспицевом рулевом колесе. Довольно необычно выполнена комбинация приборов: аналоговый тахометр сочетается с



Клиновидная оконная линия прибавляет профилю Chevrolet стремительности



Skoda тяжелее соперников – 1555 кг



Suzuki самый легкий в тройке – 1190 кг



Расширенные "плечи" Tracker подчеркнуты изогнутыми фонарями



Задние стойки Yeti вертикальные



Фонари SX4 – треугольные

жидкокристаллическим экраном, на который выведены показания спидометра, указателя уровня топлива, часов и бортового компьютера. Нежно-синяя подсветка приятна для глаз. Центральная панель слегка наклонена, а венчает ее 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы MyLink. Благодаря ему здесь существенно уменьшено количество клавиш и переключателей. Внутри сразу два перчаточных ящика и удобные отделения в центральной консоли. Рулевая колонка Chevrolet регулируется в двух плоскостях, а водительское кресло оснащено электроприводом. Сиденья первого ряда комфортабельные и неплохо удерживают спину. Предусмотрена и функция их подогрева. Обзор вперед и по сторонам неплохой, а вот при движении задним ходом его ограничивают толстые задние стойки.

В салоне Yeti господствует строгий и лаконичный стиль с обилием горизонтальных линий. Декорирован он тканью и пластиком, хотя рулевое колесо и рычаг трансмиссии обшиты кожей. Приборы помещены в отдельные колодцы, а их шкалы выполнены в классическом стиле. Внутри спидометра – указатель остатка топлива в баке, а в тахометре установлен датчик температуры двигателя. По центру находится экран бортового компьютера. Клавиши на центральной панели большие и рационально упорядочены, поэтому очень удобные даже при пользовании ими на ощупь. У рулевой колонки изменяются высота и вылет, достаточно широкий диапазон регулировок и у кресла водителя. Передние сиденья несколько упругие, но зато боковая поддержка у них на высоте. У Skoda большой "бардачок", несколько отделений в центральной консоли и выдвижной ящик под пассажирским сиденьем. Посадка за рулем высокая, а обзорность хорошая во всех направлениях.

В отделке салона Suzuki также преобладает кожа и довольно много серебристых вставок, имитирующих полированный алюминий. Передняя панель по форме напоминает распростертые крылья. Трехспицевое рулевое колесо весьма небольшое. Приборы дополнены ярко-синими ободками и красной подсветкой. Внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру установлен дисплей бортового компьютера. Центральная панель широкая, а блоки клавиш аудиосистемы и климат-контроля четко отделены друг от друга. Сами клавиши крупные и удобные в пользовании. Рулевая колонка регулируется как по высоте, так и по вылету. Сиденья водителя и переднего пассажира хорошо удерживают спину и при этом достаточно комфортабельные. Они также оснащены подогревом. Высокая посадка и тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность во всех направлениях.

На втором ряду просторнее всего в Yeti, места здесь больше, чем у соперников. Кроме того, задние кресла оснащены горизонтальной регулировкой и изменяе-

мым углом наклона спинок. В SX4 рослые пассажиры почувствуют недостаток пространства над головой. Кроме того, в Suzuki и Chevrolet салон не такой широкий в районе плеч, а потому троим взрослым сзади тесно. Skoda также обладает самым вместительным багажником – 410-510 л (в зависимости от положения сидений) против 430 л у Suzuki и 356 л у Chevrolet. Со сложенными задними креслами он возрастает до 1760, 1269 и 1370 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей с приблизительно одинаковой стоимостью – Chevrolet Tracker 1,8 LTZ, Skoda Yeti 1,8 Elegance и Suzuki SX4 1,6 GLX. Все они укомплектованы электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, легкосплавными дисками, системой стабилизации, магнитолой с CD-плеером, связью Bluetooth. Chevrolet получил кондиционер, а два других вседорожника – климат-контроль. Tracker и SX4 также оснащены круиз-контролем, парктроником, датчиком света. У Suzuki также установлены датчик дождя и ксеноновые фары, а у Chevrolet – камера заднего вида. У "японца" 7 подушек безопасности, тогда как у "американца" – 4, а у "чеха" – 2.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми четырехцилиндровыми двигателями. Под капотом Chevrolet – 1,8-литровый атмосферный мотор, развивающий 140 л. с. при 6200 об/мин. Максимальный крутящий момент в 178 Н·м достигается при 3800 об/мин, поэтому на низких оборотах тяги поменьше, чем у соперников. "Четверка" работает достаточно тихо, а передачи в 6-ступенчатом "автомате" переключаются плавно. Динамика заметно хуже, чем у конкурентов – 11,1 с до 100 км/ч и максимальные 180 км/ч. В городе расход топлива составляет 10,7 л/100 км, а за городом – 6,3 л/100 км. Также Tracker доступен с бензиновым 1,4-литровым 140-сильным турбомотором и 1,7-литровым турбодизелем мощностью 130 л. с.

У "четверки" SX4 объем несколько меньше – 1,6 л. Поэтому она и не столь мощная – 120 л. с. при 6000 об/мин. Это высокооборотистый мотор и максимальные 156 Н·м крутящего момента достигаются при 4400 об/мин. Поэтому тяги на "низах" не всегда хватает и его необходимо раскручивать. По мере роста оборотов двигатель становится довольно шумным. Разгон до 100 км/ч занимает 13,5 с, а максимальная скорость равна 165 км/ч. Вариатор CVT неплохо настроен и помогает экономить топливо. Поэтому Suzuki расходует меньше, чем два других автомобиля – 7,6 л/100 км в городе и 5,4 л/100 км на трассе.

Skoda укомплектован двигателем с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. При рабочем объеме в 1,8 л он развивает 160 л. с. при 4500 об/мин. Он не только самый мощный, но и наиболее тяговитый на "низах", ведь максимальные 250 Н·м крутящего момента в распоряжении уже с 1500 об/мин. Поэтому мотор очень эластичный, а еще отличается тиши-



Аналоговый тахометр Chevrolet сочетается с жидкокристаллическим экраном



Циферблаты приборов Skoda помещены в отдельные колодцы



Приборы Suzuki украшены синими ободками



Салон Tracker не слишком широкий в районе плеч



Задние сиденья Yeti оснащены горизонтальной регулировкой, изменяется и угол наклона их спинок



В SX4 небольшой запас места над головой

ной и плавностью работы. Роботизированная 6-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями отличается очень быстрыми переключениями передач, хотя на малых скоростях порой ощутимы толчки. Поэтому динамика лучше, чем у соперников: 8,6 с до 100 км/ч и максимальные 220 км/ч. В городском цикле расход топлива равен 10,6 л/100 км, а на шоссе – 6,8 л/100 км. Yeti также можно выбрать с 1,2-литровым 105-сильным бензиновым турбомотором или 2,0-литровым 140-сильным турбодизелем.

Подключаемый полный привод и не слишком большой клиренс (170-180 мм) позволят автомобилям хорошо чувствовать себя преимущественно на легком бездорожье. Хотя у Skoda, например, есть специальный вседорожный режим системы стабилизации. Yeti и Tracker получили и технологию помощи на крутом спуске.

Ходовая Tracker больше настроена на комфортабельную езду. Его подвеска легко справляется с большинством дорожных неровностей, тем более что у вседорожника высокопрофильная 16-дюймовая резина. Правда, обратной стороной являются довольно-таки ощутимые крены кузова в поворотах. Руль легкий и его можно без проблем вращать несколькими пальцами. При этом точность и информативность у него на высоте благодаря хорошо настроенному гидроусилителю. Зато курсовая устойчивость у Chevrolet неплохая. На больших скоростях в салоне слышны шумы ветра и шин.

Suzuki весьма увлекателен в управлении. Его рулевое управление точное и наполняется тяжестью по мере роста скорости. Задний дифференциал оснащен электронной блокировкой, что помогает побороть недостаточную поворачиваемость. SX4 демонстрирует неплохую маневренность. Подвеска вседорожника довольно упругая, поэтому дорожные неровности ощутимы. Зато нежелательные движения кузова в поворотах проявляются реже, чем у соперников. На скорости 130 км/ч в SX4 шум ветра дает о себе знать, хотя он и не слишком громкий.

Yeti – своего рода компромиссный вариант, сочетающий уверенную управляемость и неплохой комфорт. Энергоемкая подвеска плавно поглощает выбоины, хотя слишком мягким Skoda не назовешь. При этом нежелательные движения кузова редко проявляются. Рулевое управление отличается точностью и информативностью. Да и маневренность на высоте: диаметр разворота у вседорожника составляет 10,2 м против 10,4 м у Suzuki и 10,9 м у Chevrolet. Также следует отметить очень хорошую шумоизоляцию салона: при езде по автомагистрали внутри тихо.

Chevrolet Tracker 1,8 LTZ несколько дешевле соперников – 567 000 гривен. Его преимущество – богатое оснащение. Цена Suzuki SX4 1,6 GLX – 586 тыс. гривен, он привлекает экономичностью. Skoda Yeti 1,8 Elegance несколько дороже – 709 тыс. гривен, его сильные стороны – хорошая динамика, вместительные салон и багажник.



Объем багажника Chevrolet – 356 л

**Багажник Skoda самый
большой – 410-510 л**

**У Suzuki в распоряжении 430 л
багажного отсека**

Технические характеристики

Модель	Chevrolet Tracker	Skoda Yeti	Suzuki SX4
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1382/1878	1555/2085	1190/1740
Длина/ширина/высота, мм	4248/1792/1674	4223/1793/1691	4300/1765/1575
Колесная база, мм	2555	2578	2600
Колея передняя/задняя, мм	1540/1540	1541/1537	1535/1505
Клиренс (дорожный просвет), мм	168	180	180
Объем багажника мин/макс, л	356/1370	410/1760	430/1269
Диаметр разворота, м	10,9	10,2	10,4
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1796	1798	1598
Тип	бензиновый	бензиновый, с турбонаддувом	бензиновый
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	140 при 6200	160 при 4500	120 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	178 при 3800	250 при 1500-4500	156 при 4400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/53	Аи-95/60	Аи-95/47
Трансмиссия			
Тип привода	подключаемый полный		
Коробка передач	6-ст. автоматическая	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	вариатор
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости	независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	4	2	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, ESP
Размер шин	205/70 R16	225/55 R17	
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,1	8,6	13,5
Максимальная скорость, км/ч	180	220	165
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	10,7	10,6	7,6
– загородный цикл	6,3	6,8	5,4
– смешанный цикл	7,9	8,0	6,2
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	567 000	709 600	586 000
Первое техобслуживание, км	15 000		
Периодичность техобслуживания, км	15 000		

С-класс с претензией на премиум



Audi A3 Sportback

Стреловидные фары Audi A3 Sportback дополнены светодиодами



Mercedes-Benz A-Class

По центру радиаторной решетки Mercedes-Benz A-Class – большая трехлучевая звезда



Volvo V40

Продолговатые фары Volvo V40 растянуты на крылья

Изначально С-класс планировался как бюджетный сегмент. Стоявшие у его истоков модели вроде Volkswagen Golf первого поколения или Honda Civic были компактными, доступными и экономичными. Но в последние годы наблюдается тенденция, что покупатели отдают предпочтение меньшей, но богаче оснащенной модели перед большим автомобилем. Именно поэтому в С-классе возник своеобразный премиум-сегмент. Среди его представителей – Audi A3 Sportback, Mercedes-Benz A-Class и Volvo V40, о которых и пойдет речь в сравнительном тест-драйве.

Третье поколение Audi A3 представили в 2012 году. Автомобиль сохраняет фирменный стиль Audi, а пятидверная версия Sportback своим силуэтом напоминает универсал. Раскосые фары дополнены выразительными стреловидными светодиодными лампами дневного света. Знакомо выглядит трапецевидная решетка радиатора. Боковины автомобиля профилированы, а колесные арки – слегка выпуклые. На крыше установлены рейлинги для багажника. Пятая дверь сверху прикрыта заостренным спойлером. Ширину задней части подчеркивают продолговатые трапецевидные фонари.

Mercedes-Benz A-Class последнего поколения преобразился – теперь это не минн-вэн, а хэтчбэк. Его дизайн стал более стремительным благодаря аркообразной форме крыши, коротким свесам кузова и высокой оконной линии. Капот и боковины выполнены профилированными. По центру решетки радиатора размещена большая трехлучевая звезда, а с ней сочетается V-образный бампер. Крупные фары украшены изогнутыми светодиодами, присутствуют такие лампы и в задней оптике. На верхней кромке пятой двери установлен спойлер, а по краям кузова размещены крупные фонари.

Volvo V40 также пережил небольшую революцию, ведь ранее он был универсалом, а теперь стал хэтчбэком. В его внешнем виде преобладают элегантные плавные линии. Передняя часть слегка заострена, а лобовое стекло наклонено на большой угол. Фирменная радиаторная решетка перечеркнута балкой с логотипом марки. Капот выпуклый, а продолговатые фары растянуты на крылья. Оконная линия отличается изящным изгибом в районе задних стоек крыши. Расширенные "плечи" задних крыльев подчеркнуты L-образными светодиодными фонарями в стойках крыши. Пятая дверь – практически полностью прозрачная.

V40 немного крупнее своих соперников – достигает 4369 мм в длину против 4310 мм у A3 Sportback и 4292 мм у A-Class. Зато у Mercedes-Benz наибольшая колесная база – 2700 мм, тогда как у Volvo – 2647 мм, а у Audi – 2636 мм. Зато A3 легче конкурентов: он весит 1395 кг, V40 – 1484 кг, а A-Class – 1485 кг.

Внутри A3 Sportback преобладает лаконичный стиль. Пластик в салоне разбавлен многочисленными хромированными накладками, а вентиляционные дефлекторы напоминают по дизайну турбины. Трех-



Audi легче соперников – 1395 кг



У Mercedes-Benz самая большая колесная база – 2700 мм



Volvo крупнее конкурентов – 4369 мм



Заднее стекло A3 Sportback закрыто спойлером



По краям кузова A-Class размещены крупные фонари



Пятая дверь V40 – практически полностью прозрачная

спицевое рулевое колесо обшито кожей. На приборной панели центральное место занимает цветной дисплей бортового компьютера. Справа от него – спидометр с указателем остатка топлива внутри, а слева – тахометр с датчиком температуры двигателя. Центральная панель немного повернута к водителю, а сверху из нее выдвигается 5,8-дюймовый дисплей мультимедийной системы MMI. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля с яркочерной подсветкой тесно сгруппированы, но их немного, а потому привыкнуть к ним несложно. У рулевой колонки изменяются высота и вылет. Передние кресла немного упругие, но зато хорошо удерживают спину. Отсутствие "ручника" (стояночный тормоз электромеханический) освободило место для сдвижного подлокотника с боксом.

Салон A-Class выполнен в авиационном стиле. Круглые дефлекторы вентиляционной системы напоминают реактивные двигатели, а отделка передней панели имитирует карбон. Трехспицевое рулевое колесо декорировано перфорированной кожей в районе хвата рук. На приборной панели преобладают два больших циферблата: спидометр с указателем остатка топлива внутри и тахометр – с датчиком температуры двигателя. Между ними – экран бортового компьютера. Центральная консоль весьма компактная, но кнопок на ней много. К тому же, они мелкие и тесно сгруппированы, то есть привыкание к ним может занять некоторое время. Сверху установлен 5,8-дюймовый дисплей мультимедийной системы Comand. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Сиденья первого ряда комфортабельные и в то же время неплохо удерживают спину. Обзор назад несколько ограничен из-за маленького окна. На центральном тоннеле установлен подлокотник, прячущий бокс.

В салоне V40 господствует сдержанный шведский дизайн. Пластик сочетается с тоненькими хромированными молдингами. На ободе рулевого колеса предусмотрены наплывы в районе хвата рук. Комбинация приборов – виртуальная, то есть показания выведены на экран. По центру изображен аналоговый тахометр с цифровым спидометром внутри, а по бокам – указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. Можно изменять и цвет подсветки. Центральная панель выполнена тонкой, а за ней предусмотрено отделение для поклажи. Сверху на ней – 5-дюймовый цветной дисплей мультимедийной системы. Некоторые переключатели мелковаты, что осложняет пользование ими на ощупь. Рулевая колонка оснащена регулировками по высоте и глубине. Передние сиденья немного упругие, но зато обладают хорошей боковой поддержкой. Также они оснащены подогревом. Обзорность вперед и по сторонам хорошая, а вот при парковке ее ограничивают толстые задние стойки.

На втором ряду самое большое пространство для ног в Audi. Volvo не слишком ему уступает, а вот в Mercedes оно гораздо меньше. Зато у A-Class больше места над головой, чем A3 Sportback и, особенно, чем у V40. Задние сиденья Volvo оснащены подогревом. Во всех трех автомобилях сзади комфортнее двоим пассажирам, хотя могут поместиться и трое. Объем багажника у A3 Sportback больше, чем у соперников: он равен 380 л, у A-Class – 341 л, а у V40 – 335 л. Со сложенными креслами второго ряда он возрастает до 1220, 1157 и 1032 л, соответственно.

Для сравнения выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости – Audi A3 Sportback 2,0 TDI Ambiente, Mercedes-Benz A220 CDI и Volvo V40 2,0 TDI Kinetic. Все они оснащены электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, климат-контролем (Volvo двухзонным), магнитолой с CD-проигрывателем, связью Bluetooth, 7 подушками безопасности и системой стабилизации. Audi и Volvo также укомплектованы круиз-контролем, а у A3 Sportback есть еще и парктроник. В Mercedes-Benz предусмотрен датчик освещения. V40 и A-Class получили технологию автоматического экстренного замедления, а у немецкого автомобиля есть также система определения усталости водителя.

Все три автомобиля получили четырехцилиндровые турбодизели. Двигатель Audi при объеме в 2,0 л развивает 150 л. с. при 3500 об/мин. Он работает, на удивление, плавно, да и шумным становится только на высоких оборотах. А 340 Н·м крутящего момента, доступные с 1750 об/мин, обеспечивают надлежащие тяговитость и эластичность. Динамика очень даже неплохая – 8,4 с до 100 км/ч и максимальные 218 км/ч. Этому способствует трансмиссия с двумя сцеплениями S tronic, обеспечивающая молниеносные переключения передач. Хетчбэк расходует 5,4 л/100 км в городском цикле и 4,1 л/100 км – в загородном. A3 Sportback можно у нас выбрать с бензиновыми турбомоторами объемом 1,2 л (110 л. с.), 1,4 л (122 л. с.) и 1,8 л (180 л. с.).

Мотор A220 CDI объемом 2,1 л самый мощный в тройке – 170 л. с. при 3400 об/мин. Пиковый крутящий момент в 350 Н·м доступен всего с 1400 об/мин. Mercedes-Benz самый быстрый – разгоняется до 100 км/ч за 8,2 с и способен развить 220 км/ч. Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует быстрые реакции, однако, часто при переключениях на малых скоростях ощутимы толчки. Mercedes-Benz самый экономичный: в городе расход топлива составляет 5,4 л/100 км, а на трассе – 3,8 л/100 км. A-Class также доступен с бензиновыми двигателями объемом 1,6 л (122 и 156 л. с.) и 2,0 л (211 л. с.), турбодизелями объемом 1,6 л (109 л. с.) и 1,8 л (136 л. с.).

V40 оснащен 2,0-литровым турбодизелем мощностью 150 л. с. при



Центральная панель Audi повернута к водителю



Отделка передней панели Mercedes-Benz имитирует карбон



Показания приборов Volvo выведены на экран



На втором ряду A3 Sportback больше всего места для ног



У A-Class самое большое пространство над головой



Сиденья второго ряда V40 оснащены подогревом

3500 об/мин. Крутящий момент также весьма неплохой – 320 Н•м при 1750 об/мин. Поэтому двигатель довольно эластичен. С 6-ступенчатой автоматической трансмиссией хэтчбэк достигает 100 км/ч за 8,4 с, а его максимальная скорость – 210 км/ч. Однако по мере роста оборотов мотор становится весьма шумным. Да и "аппетит" у Volvo несколько больше, чем у конкурентов – 6,9 л/100 км в городском цикле и 4,3 л/100 км – на шоссе. Для автомобиля также можно выбрать бензиновые двигатели объемом 1,6 л (150 и 180 л. с.), турбодизели объемом 1,6 л (115 л. с.) и 2,0 л (177 л. с.).

У Audi сбалансированы комфорт и управляемость. Рулевое управление точное и наполненное тяжестью, хотя немного больше информативности ему не помешало бы. С недостаточной поворачиваемостью борется технология XDS, имитирующая дифференциал повышенного трения. Подвеска весьма упругая даже с 16-дюймовыми дисками, что особенно ощутимо на дорогах плохого качества. Зато нежелательные движения кузова в виражах мало ощутимы. У хэтчбэка отличная шумоизоляция, что сразу заметно при езде по автомагистрали со скоростью 120-130 км/ч.

Mercedes-Benz довольно интересен в управлении. Рулевое управление хэтчбэка точное и весьма информативное, а поскольку его электросилитель адаптивный, то на больших скоростях оно наполняется тяжестью. Сцепление с дорогой очень хорошее, а недостаточная поворачиваемость редко проявляется. Крены кузова в виражах совсем небольшие. При этом A-Class остается комфортабельным даже с 17-дюймовыми легкосплавными дисками. Серьезно ощутимы лишь глубокие выбоины. На больших скоростях в салоне достаточно тихо – это заслуга качественной шумоизоляции.

Volvo также демонстрирует неплохую управляемость. Его руль с электроусилителем отлично настроен – он точный и обеспечивает, к удивлению, неплохую обратную связь. Диаметр разворота у V40 наименьший – 10,8 м против 11 м у Audi и Mercedes-Benz. Недостаточная поворачиваемость практически не ощутима благодаря системе Corner Traction Control, имитирующей дифференциал повышенного трения. Можно без доплаты выбрать тип: обычную Dynamic и более жесткую Sport. В первом случае V40 комфортнее, во втором – увереннее чувствует себя на извилистых дорогах и меньше кренится в поворотах. При 130 км/ч шумы ветра и шин практически не дают о себе знать.

Audi A3 Sportback 2,0 TDI Ambiente – самый доступный в этой тройке, его стоимость – 788 300 гривен. Он также привлекает вместительным багажником. Цена Mercedes-Benz A220 CDI – 868 700 гривен, его преимущество – экономичность. Volvo V40 2,0 TDI Kinetic стоит 858 100 гривен и он немного богаче укомплектован.



Багажник Audi самый вместительный – 380 л



У Mercedes-Benz в распоряжении 341 л багажного отсека



Объем багажника Volvo – 335 л

Технические характеристики			
Модель	Audi A3	Mercedes-Benz A220 CDI	Volvo V40
Тип кузова	хетчбэк		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1395	1485	1484
Длина/ширина/высота, мм	4310/1785/1425	4292/1780/1430	4369/1802/1445
Колесная база, мм	2636	2700	2647
Колея передняя/задняя, мм	1535/1506	1553/1552	1548/1559
Клиренс (дорожный просвет), мм	140	140	132
Объем багажника мин/макс, л	380/1220	341/1157	335/1032
Диаметр разворота, м	11,0	11,0	10,8
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1968	2143	1984
Тип	дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	150 при 3500	170 при 3400	150 при 3500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	340 при 1750	350 при 1400-3400	320 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Дт/50		
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	6-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	7		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	205/55 R16		
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,4	8,2	8,4
Максимальная скорость, км/ч	218	220	210
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	5,4	5,4	6,9
– загородный цикл	4,1	3,8	4,3
– смешанный цикл	4,5	4,4	5,2
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	788 300	868 700	858 100
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Вседорожники премиум-класса



Jeep Grand Cherokee

"Зубастая" решетка радиатора – фирменная черта Jeep



Land Rover Discovery

В дизайне Land Rover преобладают строгие прямые линии



Volkswagen Touareg

Узкая радиаторная решетка и продолговатые тонированные фары – черты Volkswagen Touareg

Первые вседорожники были сугубо утилитарными транспортными средствами. Но теперь подобные модели есть и в премиум-сегменте, причем это никого не удивляет. Тем более что по статистике, около двух третей владельцев вседорожников в мире не съезжают с асфальтового полотна. Хотя некоторые дорогие вседорожники неплохо проявляют себя на бездорожье. Среди таких моделей – Jeep Grand Cherokee, Land Rover Discovery и Volkswagen Touareg.

Jeep Grand Cherokee четвертого поколения представили в 2010 году, а два года назад автомобиль прошел обновление. Дизайн сразу дает понять – перед нами настоящий Jeep. У вседорожника подтянутый атлетический профиль с короткими свесами кузова и большим углом наклона задних стоек крыши. Сохранены и знакомые выпуклые колесные арки, и профилированные боковины, и рельефный капот. Конечно же, решетка радиатора состоит из семи щелей. Узкие фары дополнены светодиодными лампами дневного света. В переднем бампере заметен широкий воздухозаборник. Традиционно в конструкции много хрома: помимо радиаторной решетки им декорированы дверные ручки, оконные рамки и накладки на порогах. Сзади заметны крупные фонари.

Угловатый стиль Land Rover Discovery относит нас еще к самым первым Defender 60-летней давности. Строгие прямые линии, вертикальные задние стойки крыши, выраженные колесные арки – именно так должен выглядеть настоящий британский вседорожник. Такие черты как линия крыши с изломом знакомы еще по самому первому Discovery 1989 года. Конечно, обновление 2010 года немного облагородило "лицо" автомобиля. Его наделили чертами более дорогих Range Rover и Range Rover Sport – такими как радиаторная решетка с двумя горизонтальными балками или передние фары сложной формы. В задних фонарях установлены светодиодные лампы. Начальная комплектация подразумевает наличие 19-дюймовых легкосплавных дисков.

Консервативностью во внешнем виде отличается и Volkswagen Touareg. Он смотрится солидно и сдержанно. В дизайне преобладают плавные линии кузова, с ними сочетаются весьма мускулистые боковины. Узкая радиаторная решетка и продолговатые тонированные передние фары – черты большинства современных Volkswagen. Выразительности "взгляду" придают вереницы светодиодных ходовых огней. В переднем бампере размещен немаленький воздухозаборник. Пороги декорированы широкими хромированными накладками. На крыше вседорожника установлен спойлер.

Discovery – самый большой в этой тройке – его длина достигает 4835 мм против 4822 мм у Grand Cherokee и 4801 мм Touareg. Но колесная база у него наименьшая – 2885 мм, тогда как у Volkswagen она достигает 2893 мм, а у Jeep – 2915 мм. Объясняется это просто: Land Rover единственный имеет третий ряд сидений, для которого и нарастили задний свес кузова. Discovery также можно назвать тяжеловесом, ведь его снаряженная масса достигает – 2583 кг, что продиктовано



Grand Cherokee обладает самой большой колесной базой – 2915 мм



Самая большая длина у Discovery – 4835 мм



Touareg – наиболее легкий, его вес равен 2185 кг



У Jeep сзади крупные фонари



Задние стойки крыши Land Rover – вертикальные



На крыше Volkswagen установлен спойлер

рамной конструкцией. Grand Cherokee ощутимо легче (2279 кг), а Touareg весит 2185 кг благодаря использованию в конструкции алюминиевых сплавов.

В отделке салона Grand Cherokee преобладает кожа. Также можно заметить серебристые алюминиевые вставки, присутствует и натуральное дерево. Трехспицевое рулевое колесо выдержано в спортивном стиле и дополнено обогревом обода. Показания приборов проецируются на 7-дюймовый жидкокристаллический дисплей, причем, водитель может конфигурировать его. Выпуклую центральную панель венчает 8,4-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Клавиши здесь немногочисленные, а потому привыкание не занимает много времени. Очень необычно выглядит селектор трансмиссии. Передние кресла – мягкие и комфортабельные, они подойдут людям различной комплекции. Хотя немного больше боковой поддержки не помешало бы. Электропривод регулировок сидений и рулевой колонки у Grand Cherokee также есть. Кресла оснащены функциями подогрева и вентиляции. Центральный подлокотник прячет вместительный бокс, куда поместится нетбук.

Рубленый стиль салона Discovery сочетается в себе классические детали со сверхсовременными. Например, из аналоговых приборов оставили только спидометр с тахометром, остальные данные выводятся на дисплей. По сравнению с конкурентами четырехспицевое рулевое колесо просто огромное, но от этого не менее удобное. Широкая центральная консоль кажется высеченной из цельного куска пластика. Хотя здесь нашлось место и элегантным деталям вроде аналоговых часов. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные, а потому на ощупь их трудно спутать. Вместо рычага трансмиссии установлен необычный круглый селектор. Сиденья первого ряда широкие и мягкие, они оснащены электроприводом и подогревом. У каждого кресла – отдельный откидной подлокотник.

Салон Touareg – пример рациональности и порядка. Он декорирован кожей. Небольшое рулевое колесо удобно ложится в руки. Большие циферблаты спидометра и тахометра с хромированными ободками имеют крупные шкалы, показания которых хорошо считываются. Между ними установлен цветной дисплей бортового компьютера, а по краям приборной панели расположились маленькие датчики остатка топлива в баке и температуры двигателя. На наклоненной центральной панели клавиш немного, управление большинством функций возложено на 6,5-дюймовый сенсорный экран. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля хромированные. Передние сиденья весьма упругие, они хорошо удерживают спину. Регулируются они с помощью электропривода, есть и функция подогрева. Кресла разделены широким трансмиссионным тоннелем с подстаканниками и удобным подлокотником, внутри которого – вместительный бокс.

Конечно, учитывая размеры вседорожников, на недостаток места на втором

ряду грех жаловаться. Даже у людей ростом выше 185 см над головой остается приличный запас места во всех трех автомобилях. Больше всего места над головой в высоком Land Rover, а вот ногам просторнее всего в Jeep. В Grand Cherokee и Touareg предусмотрена регулировка угла наклона спинок задних сидений, а в Volkswagen их еще можно сдвинуть назад на 160 мм. Зато в Discovery за доплату доступен третий ряд кресел. У Land Rover наиболее вместительный багажник – 1192 л в обычном состоянии и 2558 л – со сложенными задними креслами. У Volkswagen эти показатели составляют 580 и 1642 л, соответственно, а у Jeep – 457 и 916 л, соответственно. Пятая дверь во всех трех автомобилях оснащена электроприводом.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – Jeep Grand Cherokee 3,0 D Laredo, Land Rover Discovery 3,0 SDV6 SE и Volkswagen Touareg V6 TDI. Все они укомплектованы двухзонным климат-контролем, электропакетом, легкосплавными дисками, системой бесключевого доступа, мощной аудиосистемой, связью Bluetooth, круиз-контролем, системой стабилизации. Grand Cherokee и Touareg также получили датчик дождя. У Jeep есть камера заднего вида, а у Volkswagen – парковочный автопилот. Немецкий вседорожник оснащен 8 подушками безопасности, американский – 7, а британский – 6.

Вседорожники оснащены 3,0-литровыми турбодизельными V6. Под капотом Jeep – двигатель производства итальянской компании VM Motori, принадлежащей Fiat (владельцам концерна Chrysler). Его мощность – 250 л. с. при 4000 об/мин, а максимальный крутящий момент в 550 Н·м доступен при 1800-2800 об/мин. Он эластичный, но на высоких оборотах становится чересчур громким. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия демонстрирует плавные, но не слишком быстрые, переключения передач. Вседорожник способен разогнаться до 100 км/ч за 8,2 с и достичь 202 км/ч. Расход топлива несколько выше, чем у конкурентов – 10,3 л/100 км в городском цикле и 7,2 л/100 км – в загородном.

Мотор Land Rover оснащен двойным турбонаддувом, поэтому он самый мощный (256 л. с. при 4000 об/мин), и обладает большим максимальным крутящим моментом – 600 Н·м при 2000 об/мин. Как и конкуренты, Discovery может буксировать 3,5-тонный прицеп, но запас тяги у него побольше. Неплохо настроена и 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия: она работает плавно, пусть и не слишком быстро. Вседорожник способен разогнаться до 100 км/ч за 9,3 с, а ограничитель скорости срабатывает у него при 180 км/ч. Двигатель нельзя назвать тихим, хотя и вибрации не ощутимы. Зато он самый экономичный в тройке – 8,5 л/100 км в городе и 7,1 л/100 км на шоссе. У нас также предложена 211-сильная модификация этого турбодизеля и 3,0-литровый 340-сильный V6.

Volkswagen получил проверенную турбодизельную "шестерку" мощностью 245 л. с. Она более тяговита, чем мотор Grand Cherokee, ведь пиковый крутящий момент достигает 580 Н·м при 1750-2500 об/мин.



Показания приборов Grand Cherokee выведены на дисплей



Рубленый стиль салона – "фишка" Discovery



Приборы Touareg разделены экраном бортового компьютера



У задних сидений Jeep регулируется угол наклона спинки



Преимущество Land Rover – щедрое пространство над головой



Сиденья второго ряда Volkswagen оснащены горизонтальной регулировкой и изменяемым углом наклона спинки

Этот мотор работает настолько тихо и плавно, что порой трудно разобрать, что перед нами дизель. Разгон до 100 км/ч занимает 7,8 с, а предел Touareg – 218 км/ч. Способствует хорошей динамике и 8-ступенчатый "автомат", демонстрирующий очень быстрые реакции. У него также небольшой расход топлива – 10,0 л/100 км в городском цикле и 6,6 л/100 км на трассе. Также в Украине предложена 204-сильная версия этого мотора, а еще турбодизель объемом 4,2 л (340 л. с.) и бензиновый 3,6-литровый V6 мощностью 280 л. с.

Все три автомобиля получили постоянный полный привод, раздаточную коробку с пониженным рядом трансмиссии и блокировку центрального дифференциала. На крутых склонах помогает система Hill descent control. В Jeep и Land Rover можно изменять настройки трансмиссии в зависимости от типа дорожного покрытия. Вседорожники демонстрируют хорошую проходимость, а лучше всего на бездорожье проявил себя Discovery. Рамная конструкция создана для преодоления препятствий, под силу ему и броды глубиной до 70 см. Touareg может форсировать водные преграды глубиной 58 см, а Grand Cherokee – 51 см.

На асфальте в лидеры выходит Touareg. На извилистых дорогах ощущается, что он легче соперников. Крены кузова, на удивление, небольшие. Но это не означает, что автомобиль теряет в комфорте – ощущаются лишь действительно глубокие ямы. Рулевое управление, хоть и довольно легкое, но отличается неплохой точностью, по меркам вседорожников. У Volkswagen также лучшая в этой тройке шумоизоляция салона. Отлично показали себя и тормоза: замедление со 100 км/ч происходит на отрезке в 36,9 м.

Jeep делает ставку на комфорт езды. Его подвеска мягко и очень тихо борется с выбоинами как на шоссе, так и на бездорожье. Большая колесная база Grand Cherokee способствует хорошей курсовой устойчивости. В городе немаленький вседорожник также неплохо себя проявляет – показывает завидную маневренность. Руль можно запросто крутить несколькими пальцами, а диаметр разворота у него самый маленький – 11,3 м (у Discovery – 11,5 м, а у Touareg – 11,9 м). Тормозной путь со 100 км/ч составляет 38,1 м.

Конечно, стихия Land Rover – бездорожье, но и в городе он хорошо себя показал. Его рулевое управление легкое, но точное. Автомобиль также довольно мягкий и при езде по прямой. К подвеске не может быть замечаний. Она плавно поглощает большинство неровностей дороги. Но нужно учитывать, что высокий автомобиль ощутимо кренится в поворотах. На больших скоростях в салоне тихо и водитель может разговаривать с пассажирами третьего ряда. А для остановки со 100 км/ч нужно расстояние в 38,4 м.

Jeep Grand Cherokee 3,0 D Laredo самый доступный в тройке – 1 489 000 гривен – и при этом привлекает богатым оснащением. Volkswagen Touareg V6 TDI стоит 1 499 000 гривен, его сильная сторона – хорошая динамика. Land Rover Discovery 3,0 SDV6 SE несколько дороже соперников (1 684 000 гривен), но зато он просторнее и лучше на бездорожье.



Объем багажника Grand Cherokee – 457 л

**Багажник Discovery самый
вместительный – 1192 л**

**Touareg обладает 580-литровым
багажным отсеком**

Технические характеристики			
Модель	Jeep Grand Cherokee	Land Rover Discovery	Volkswagen Touareg
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	2279/2949	2583/3240	2185/2840
Длина/ширина/высота, мм	4822/1943/1781	4829/2022/1837	4801/1940/1709
Колесная база, мм	2915	2885	2893
Колея передняя/задняя, мм	1530/1530	1605/1612	1656/1676
Клиренс (дорожный просвет), мм	205-238	185-300	201-300
Объем багажника мин/макс, л	457/916	1192/2558	580/1642
Диаметр разворота, м	11,3	11,5	11,9
Двигатель			
Рабочий объем, см3	2987	2933	2967
Тип	дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	V6		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	250 при 4000	255 при 4000	245 при 3800
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	550 при 1800-2800	600 при 2000	580 при 1750-2500
Топливо/емкость бака, л	Дт/89	Дт/88	Дт/100
Трансмиссия			
Тип привода	постоянный полный		
Коробка передач	8-ступенчатая автоматическая		
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые		
Количество подушек безопасности, шт.	7	6	8
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, TPMS, Select Terrain	ABS, EBD, ESP, TPMS, Terrain Responce	ABS, EBD, ESP, TPMS
Размер шин	265/60 R18	255/55 R19	235/65 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,2	9,3	7,8
Максимальная скорость, км/ч	202	180	218
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	10,3	8,5	10,0
– загородный цикл	7,2	7,1	6,6
– смешанный цикл	8,3	7,7	7,9
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 489 000	1 499 000	1 684 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		



Volkswagen T1: **юбилей культового Вэна**

Компания Volkswagen обрела известность благодаря легендарному "Жуку" Beetle. До сих пор эта модель остается самой массовой в истории автомобилестроения: выпущено свыше 21,5 миллиона этих автомобилей. Beetle также дал путевку в жизнь целой плеяде моделей, построенных на его платформе. Среди них – и вседорожник Type 82 Kubelwagen, и купе Karmann-Ghia и, конечно же, взн Т1. Последний не только смог стать культовым транспортным средством (что является редкостью для коммерческих автомобилей), но и положил начало целому "семейству" взнов Volkswagen. В этом году Volkswagen Т1 празднует свое 65-летие.

История взна берет свое начало в конце 40-х годов. Хотя Beetle тогда только набирал популярность, стало понятно, что одного его недостаточно и модельный ряд нужно расширять. Впрочем, поначалу в Volkswagen не думали начинать производство коммерческой техники. Прототип Т1 собрали сами рабочие немецкого завода. Им просто нужны были машины для развозки по цехам запчастей для Beetle, поэтому на базе стандартного "Жука" они создали небольшой фургон. Его увидел голландский автодилер Бен Пон и идея ему понравилась. Конечно, внешний вид заводского творения был очень простым, поэтому Пон самостоятельно разработал дизайн новинки.

Главными особенностями взна стали однообъемный профиль и вынесенный максимально вперед пассажирский отсек. Руководству Volkswagen пришлось по душе наброски Пона и началась разработка модели. Автомобиль тщательно испытывали в аэродинамической трубе, что привело к довольно низкому, на то время, коэффициенту лобового сопротивления - 0,44. Как можно больше узлов и агрегатов позаимствовали у Beetle. Большие круглые фары "Жука" идеально вписались в стиль передней части, придав ей неповторимый колорит. В целях экономии установили разделенное лобовое стекло, а остальные окна сделали очень маленьки-



Volkswagen T4 1990 года



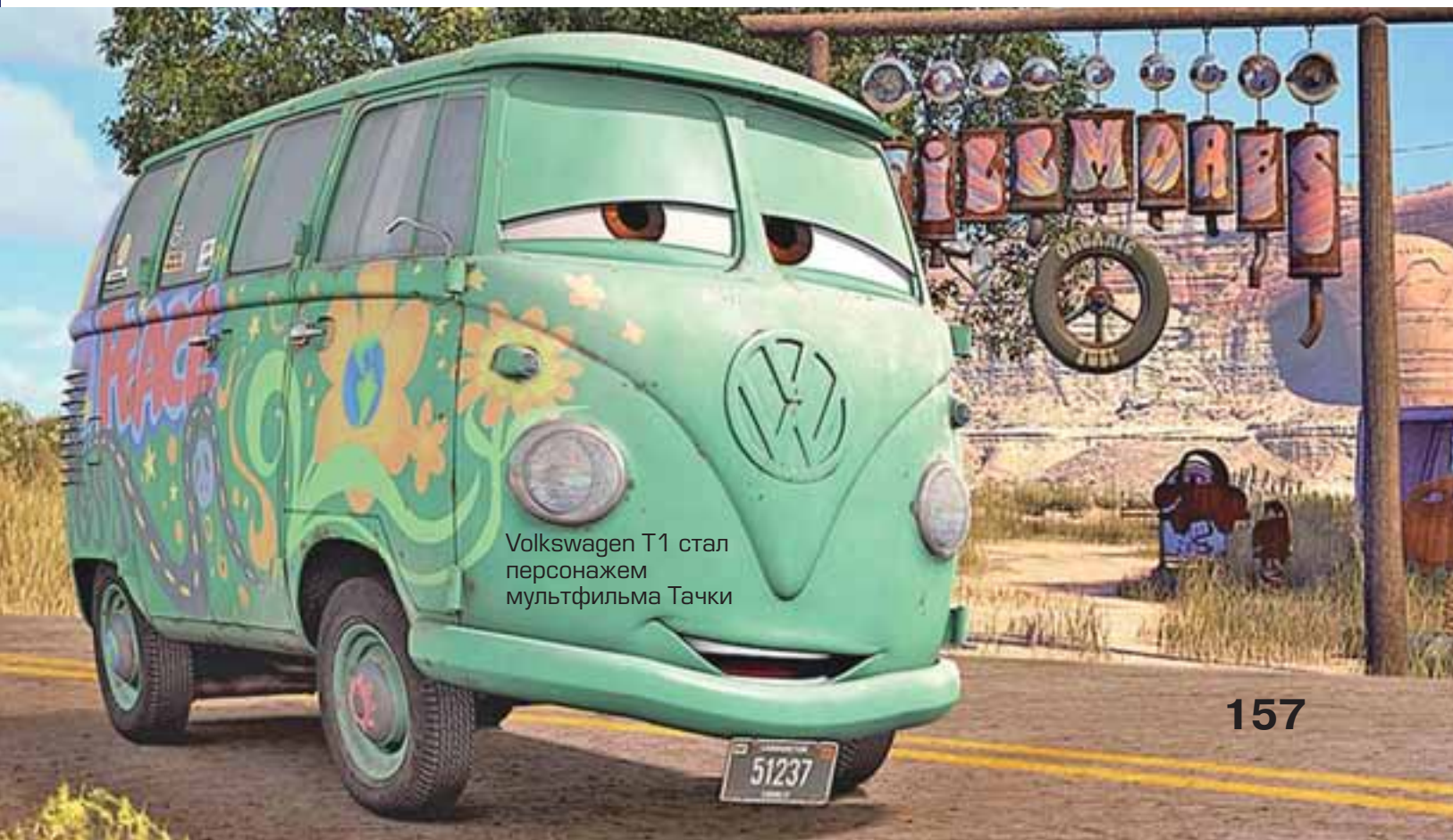
Volkswagen T5, 2003 год



Volkswagen T2 появился в 1967 году



Volkswagen T3 1979 года



Volkswagen Т1 стал персонажем мультфильма Тачки



Более поздние Т1 получили пятую дверь



Большие круглые фары Т1 позаимствовали у Volkswagen Beetle



VW T1 стал частью субкультуры хиппи

ми. Оппозитный 1,1-литровый мотор воздушного охлаждения мощностью 24 л. с. расположили, конечно же, сзади. Оформление салона получилось весьма спартанским, но автомобиль был очень просторным. Там легко могли разместиться семь человек с багажом.

Производство Volkswagen T1 стартовало в начале 1950 года. За первые 12 месяцев выпустили около 9500 этих автомобилей с кузовами мини-вэн и фургон. Год спустя на основе Т1 создали карету "скорой помощи", а в 1952 году - пикап.

На первых порах спрос на вэн был не слишком большим, но со временем он начал расти. Автомобиль стал популярным среди специальных служб, предпринимателей, фермеров. Тем более, что Т1 постоянно модернизировали. Так, в 1953 году установили 1,2-литровый 30-сильный двигатель, а шесть лет спустя его мощность подняли до 40 л. с. Конечно, с основательно загруженным мини-вэном такой двигатель не всегда мог справиться. Поэтому в 1963 году представили вариант Transporter: благодаря 1,5-литровой 52-сильной "четверке" грузоподъемность выросла до 1000 кг. Со временем над лобовым стеклом появились козырьки, а за счет уменьшения крышки капота удалось установить пятую дверь.

Появились и новые варианты комплектации. Интересно, что версии вэна отличались количеством окон. В базовой Kombi их было 11, в более дорогой DeLuxe - 13, а в варианте со сдвижным тканевым верхом - 23 (окна были расположены "в два этажа"). К тому же, разработали оригинальный автомобиль для путешествий T1 Camper, на крыше которого раскладывалась палатка.



В Бразилии Volkswagen T2 выпускали до 2013 года



Всего выпущено около полумиллиона Volkswagen T1



За 65 лет вэн Volkswagen эволюционировал от бюджетного вэна до автомобиля бизнес-класса

T1 начали продавать не только в Европе, но и в США. За океаном его ожидал успех. Особенно автомобиль полюбился молодежи и даже стал частью субкультуры хиппи. Ведь в нем можно было собрать компанию, переночевать при надобности, а на крыше помещались доски для серфинга или лыжи. Тем более, что вэн был доступным, а его расход топлива и затраты на содержание были небольшими. Всего выпустили около полумиллиона автомобилей первого поколения.

В 1967 году в Германии дебютировало второе поколение модели - T2, хотя T1 еще до 1975 года собирали в Бразилии. Новичок же немного порос в размерах, его дизайн стал более сдержанным. Ушли в прошлое разделенное пополам лобовое стекло и маленькие боковые окошки, зато появились удобные сдвижные двери. Базовым стал 1,6-литровый 48-сильный мотор, позже появились "четверки" объемом 1,7 л (66 л. с.) и 2,0 л (70 л. с.). Новые двигатели были более тяговитыми на низких оборотах. Новая задняя подвеска улучшила управляемость и комфорт езды. Мини-вэну в качестве опции предложили автоматическую трансмиссию, а с 1975 года все версии стали оснащать впрыском топлива. Географию производства модели расширили Аргентина, Австралия и Мексика. T2 оказался настоящим долгожителем: например, в Бразилии его производили вплоть до декабря 2013 года, причем с современными рядными "четверками" от Volkswagen Polo,



Карета скорой помощи на базе Volkswagen T1



Новый Volkswagen T6 2015 года



На основе Volkswagen T1 создано немало специальной техники



На крыше Volkswagen T1 Camper раскладывалась палатка



Первый фургон Volkswagen T1 Kasten 1950 года



Пикап Volkswagen T1



Оппозитная четверка Volkswagen T1 имела воздушное охлаждение



Полицейский Volkswagen T1 1955 года

способными работать как на бензине, так и на этаноле.

Тем временем в Германии уже в 1979 году дебютировал Volkswagen T3. Его стиль стал граненым, а старые двигатели стали постепенно вытесняться более современными моторами с жидкостным охлаждением. Причем, самые мощные 2,6-литровые версии развивали 136 л. с. Впервые появились и экономные дизельные модификации, а также вседорожный вариант с полным приводом и увеличенным клиренсом. Список опций расширили гидроусилитель руля, центральный замок, кондиционер. Последний T3 сошел с конвейера в ЮАР в июне 2002 года.

Представленный в 1990 году Volkswagen T4 стал дороже и солиднее. В конструкции модели произошла революция: двигатель перенесли вперед, а ведущими колесами стали передние. Помимо стандартной версии появилась и длиннобазная, предложили и богато оснащенный вариант с кожаным салоном. Значительно расширили линейку двигателей: она включала бензиновые моторы мощностью 67-204 л. с. и дизели мощностью 61-150 л. с.

В 2003 году в производство запустили Volkswagen T5, доступный в вариантах Caravelle, Kombi Transporter и Multivan. Флагманский Multivan далеко ушел от своего бюджетного прародителя и превратился в транспортное средство бизнес-класса. В его арсенале появились электропривод сдвижных дверей, трехзонный климат-контроль, подогрев сидений, парктроник, CD-чейнджер, круиз-контроль.

Теперь эстафету перенимает новый Volkswagen T6, выпущенный к юбилею



Полноприводной Volkswagen T3 Syncro, 1985 год



Разработчики оставили заднемоторную компоновку Volkswagen Beetle



Т1 стал культовым транспортным средством у молодежи

своего прародителя. Он сохраняет строгий дизайн предшественника и приносит новшества вроде камеры заднего вида, DVD-проигрывателя, адаптивного круиз-контроля, систем слежения за "слепыми" зонами и определения усталости водителя. Ему предложен целый ряд двигателей мощностью до 204 л. с. и даже есть возможность заказать адаптивные амортизаторы.

Volkswagen T1 не был первым в мире взломом да и выдающимися конструктивными решениями не выделялся. Тем не менее, доступность, надежность и вместительность сделали его по-настоящему культовым автомобилем, символом свободы. У него по-прежнему остаются фанаты, которые тщательно реставрируют и дорабатывают свои автомобили, организуют парады и слеты. Модель стала героем десятков кинолент, ее даже превратили в одного из персонажей мультфильма "Тачки". Именно T1 предопределил успех своих наследников, и без него не было бы современного Volkswagen T6.



Стиль салона Т1 – весьма спартанский



У Volkswagen T1 Deluxe с тканевым верхом – 23 окна



Т2 получил сдвижные двери

Прием объявлений в издания на сайтах

www.afp.com.ua

www.arendagazeta.com.ua

www.realtycomfort.kiev.ua



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

Всеукраинская газета

ПРИЕМ ОБЪЯВЛЕНИЙ

на сайте www.autosale.kiev.ua