

Тест-Драйв

Ноябрь 2015



- Ferrari F12tdf • Tesla Model X • BMW M2 • Mitsubishi Lancer • Ooros 5 • Bloodhound SSC • Renault Sandero RS
- BMW M4 GTS • Audi RS7 Sportback Performance • Subaru Viziv Future • Toyota S-FR • Mazda RX-Vision
- Audi A4 • BMW X1 • Honda S660 • Lexus GS F • Mercedes-Benz GLC • Opel Astra • Peugeot 308 GTI
- Ford Fiesta, Opel Corsa и Volkswagen Polo • Hyundai Elantra, Mazda 3, Toyota Corolla
- Alfa Romeo Giulietta, Ford Focus, Seat Leon • Nissan Micra, Peugeot 208, Skoda Fabia
- Mercedes-Benz GLE, Porsche Cayenne и Range Rover

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

Ноябрь 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

**Премьера
Ferrari F12tdf:**
дань славной истории



12

**Премьера
Tesla Model X:**
чудо техники



18

**Премьера
BMW M2:**
наследник знаменитого 2002 Turbo



24

**Премьера
Mitsubishi Lancer:**
модернизация



30

**Премьера
Goro 5:**
расширение линейки



36

**Премьера
Bloodhound SSC:**
даешь 1600 км/ч



42

**Премьера
Renault Sandero RS:**
доступный спорт



50

**Премьера
BMW M4 GTS:**
легче, мощнее, быстрее



56

**Премьера
Audi RS7 Sportback Performance:**
прибавка в мощности



64

**Концепт-кар
Subaru Viziv Future:**
предвестник нового вседорожника



68

**Концепт-кар
Toyota S-FR:**
классика на новый лад



76

**Концепт-кар
Mazda RX-Vision:**
предвестник нового роторного купе



82

**Дебютант
Audi A4:**
триумф современных технологий



92

**Дебютант
BMW X1:**
меняет приоритеты



102 Дебютант
Honda S660:
возвращение к истокам



110 Дебютант
Lexus GS F:
не мощностью единой



118 Дебютант
Mercedes-Benz GLC:
новые имя и стиль



126 Дебютант
Opel Astra:
дубль пятый



134 Дебютант
Peugeot 308 GTi:
доступная мощь



142 Сравнительный тест-драйв
Ford Fiesta, Opel Corsa и Volkswagen Polo:
современный В-класс



148 Сравнительный тест-драйв
Hyundai Elantra, Mazda 3, Toyota Corolla:
сравнение седанов С-класса



154 Сравнительный тест-драйв
Alfa Romeo Giulietta, Ford Focus, Seat Leon:
не практичностью единой



160 Сравнительный тест-драйв
Nissan Micra, Peugeot 208, Skoda Fabia:
сравнение хэтчбэков В-класса



166 Сравнительный тест-драйв
Mercedes-Benz GLE, Porsche Cayenne и Range Rover Sport:
вседорожники премиум-класса



172 Отдыхаем
Крупнейший автомузей Украины



184 Страницы истории
Электромобиль:
новое – это хорошо забытое старое

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.

Ferrari F12

дань славной истории



2tdf:

В 1956 году команда Ferrari выиграла престижную гонку Tour de France (не путать с одноименным веломарафоном). Увековечить это событие решили особым купе Ferrari 250 Tour de France (см. "Тест-Драйв" за март 2015 г.). Шестьдесят лет спустя дань славной истории отдает новый Ferrari F12tdf, чья аббревиатура и расшифровывается как Tour de France.



В основе новинки лежит купе Ferrari F12 Berlinetta. Главная его особенность – доработанный 6,2-литровый V12 с непосредственным впрыском топлива. Мощность двигателя выросла до 780 л. с. при 8500 об/мин, то есть с каждого литра рабочего объема получается 125 л. с. Максимальный крутящий момент увеличен до 705 Н•м при 6750 об/мин, а 80% его доступны при 2500 об/мин. А 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями переключает передачи на 30% быстрее, чем в стандартной модели. F12tdf разгоняется до 100 км/ч за 2,9 с, а до 200 км/ч за 7,9 с. Максимальная скорость автомобиля превышает 340 км/ч.

Улучшить маневренность призваны подруливаемые задние колеса. Оснащение Ferrari F12tdf включает активный задний дифференциал, адаптивные

амортизаторы и карбоново-керамические тормозные диски. Кроме того, расширена колея и установлены более широкие передние покрышки размером 275/35 ZR20.

Купе сохраняет мускулистый дизайн с длинным капотом и рельефными боковинами. Крылья подчеркнуты изящными тоненькими фарами, а большие круглые фонари напоминают сопла реактивного двигателя. Аэродинамический обвес и увеличенный задний спойлер позволили удвоить прижимную силу – теперь при 200 км/ч она достигает 230 кг. Широкая решетка радиатора и дополнительные отверстия на капоте позволяют улучшить охлаждение двигателя, а "жабры" в задних крыльях поставляют воздух к тормозам. Также можно заметить новое заднее стекло с увеличенным углом наклона.

В конструкции стало больше карбона, что позволило снизить массу на 110 кг – до 1415 кг.

В целях уменьшения веса из салона Ferrari F12tdf убрали перчаточный ящик и дверные карты, а в отделке преобладает легкая алькантара. На рулевое колесо традиционно вынесены клавиши запуска двигателя, управления светом фар и стеклоочистителями, а также переключатель настроек шасси. На приборной панели желтый аналоговый тахометр сочетается с двумя дисплеями. Кроме того, купе получило ковшеобразные спортивные сиденья.

Всего выпустят только 799 Ferrari F12tdf и большинство из них уже раскуплены. Стоимость автомобиля составит около 350 тыс. евро.











Технические характеристики Ferrari F12tdf

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1415
Длина/ширина/высота, мм	4656/1961/1273
Колесная база, мм	2710
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	6262
Тип	бензиновый
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V12
Количество клапанов/распредвалов, шт.	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	780 при 8500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	705 при 6750
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/92
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, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, CST, F1-Trac
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	275/35 ZR20 спереди, 315/35 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,9
Максимальная скорость, км/ч	340
Расход топлива, л/100 км	
– смешанный цикл	15,4
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	350 000
Первое ТО, км	10 000
Периодичность ТО, км	10 000

Tesla Model X:

Чудо техники



Компания Tesla совершила настоящий прогресс. Мало кому удастся с нуля и без опыта наладить выпуск автомобилей, да еще и непростых – с электрическими двигателями. Сейчас Tesla Model S считаются одними из лучших серийных электромобилей в мире и пользуются немалой популярностью: за 2015 год планируют собрать свыше 55 тыс. машин. Спрос настолько высокий, что помимо завода в Калифорнии недавно открыли сборочное предприятие в Нидерландах. Конечно, марка не стоит на месте, и постепенно ее линейка будет расширяться. Так, к хетчбэку Model S присоединился Tesla Model X – первый в мире электрический вседорожник.



Model X впервые увидел мир в статусе концепт-кара три года назад. Серийный автомобиль внешне практически не отличается от своего прототипа. Сохранена даже самая оригинальная его деталь – поднимающиеся вверх задние двери. Они, как и передние двери, могут быть оснащены электроприводом открытия с сенсором, реагирующим на наличие ключа в кармане. Вседорожник выглядит стремительно благодаря аркообразному силуэту крыши и высокой оконной линией. Он и на самом деле обтекаемый: коэффициент лобового сопротивления – всего 0,24. Узкая решетка радиатора сочетается с массивным передним бампером. Конечно, оптика Tesla Model X – полностью светодиодная. Уже базовая версия получила 20-дюймовые легкосплавные диски, а 22-дюймовые колеса доступны в качестве опции. Фонари соединены хромированной накладкой, а на больших скоростях приподнимается задний спойлер. Конечно, автомобиль немаленький – достигает 5 м в длину и весит 2468 кг.

Компоновка салона знакома по Tesla Model S. Здесь установлено такое же трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу, а показания приборов выведены на дисплей. Еще один экран – сенсорный, с

диагональю целых 17 дюймов – установлен на центральной панели и немного повернут к водителю. Он предназначен для мультимедийной системы, а также заменяет собой клавиши аудиосистемы и климат-контроля. Лобовое стекло выполнено панорамным и растянуто на крышу, а солнцезащитные козырьки выдвигаются из передних стоек.

В линейке есть варианты на шесть и семь мест, причем в любом случае на всех трех рядах установлены спортивные кресла с интегрированными подголовниками. Сиденья второго ряда оснащены электроприводом: они получили горизонтальную регулировку и изменяемые углы наклона спинок. Кстати, установлены они всего на одной ножке. Среди стандартного и дополнительного оборудования – 560-ваттная аудиосистема, технология автоматического замедления, камеры кругового обзора и климатическая установка со специальным фильтром салона, способным уберечь даже от химического и бактериологического оружия.

Силовая установка позаимствована у того же Tesla Model S. На каждой оси установлено по электромотору и таким образом реализован полный привод. Пока вседорожник предложен в двух версиях.

Базовый вариант 90D получил два 259-сильных двигателя и разгоняется до 100 км/ч за 4,8 с. В модификации P90D передний мотор также развивает 259 л. с., а вот мощность заднего – 503 л. с. Суммарно получается 763 л. с. и внушительные 965 Н•м крутящего момента. Такой Tesla Model X – самый быстрый вседорожник в мире, ведь способен достичь 100 км/ч всего за 3,2 с. Он даже может буксировать 2,2-тонный прицеп, на что другие электромобили не способны вообще. Максимальная скорость у всех Model X ограничена на отметке в 250 км/ч.

Оба варианта оснащены литий-ионной аккумуляторной батареей емкостью 90 кВт•ч. Дальность пробега без подзарядки у 90D составляет 413 км, а у P90D – 402 км. За доплату предложена адаптивная пневмоподвеска с изменяемым дорожным просветом.

Пока Tesla Model X – единственный в своем роде. Конечно, он недешевый – стоит от 132 тыс. долларов. Впрочем, стоимость этого чуда техники вполне оправдана. Первые вседорожники отправят владельцам летом 2016 года. Ежегодно по обе стороны Атлантики будут выпускать примерно по 50 тыс. Model X.







Технические характеристики Tesla Model X

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/7
Снаряженная масса, кг	2468
Длина/ширина/высота, мм	5004/2083/1626
Колесная база, мм	3061
Двигатель	
Тип	электрический
Расположение	спереди, поперечно и в базе, продольно
Макс. мощность, л. с. при об/мин	763 при 8600
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	965 при 1-8600
Трансмиссия	
Тип привода	постоянный полный
Коробка передач	1-ст. механическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, Traction control, TPMS
Размер шин	265/45 R20 спереди, 275/45 R21 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,2
Максимальная скорость, км/ч	250
Дальность пробега, км	402
Стоимость автомобиля (в США), долларов	132 000 – 142 000
Первое техобслуживание, км	10 000
Периодичность техобслуживания, км	10 000

BMW M2:

наследник знаменитого
2002 Turbo



В 1973 году подразделение BMW Motorsport выпустило одну из первых в мире моделей с турбонаддувом – заряженный 2002 Turbo. Это 170-сильное купе отлично зарекомендовало себя в гонках. В 2010 году у нее появился духовный преемник – BMW 1 Series M Coupe. Поскольку теперь купе 1 Series переименовали в 2 Series, то новое поколение "горячей" модификации нарекли BMW M2.





Главное отличие BMW M2 – 3,0-литровая бензиновая "шестерка" с турбонаддувом, знакомая по старшему брату M4. Для младшего купе ее немного дефорсировали и она развивает 370 л. с. при 6500 об/мин. Пиковые 465 Н•м крутящего момента доступны в широком диапазоне 1400-5560 об/мин, а кратковременно при активации функции Overboost доступны и 500 Н•м. Разгон до 100 км/ч занимает 4,3 с, а максимальная скорость может быть ограничена на отметке 250 либо 270 км/ч. При этом расход топлива – всего 7,9 л/100 км в смешанном цикле. А за сочный звук двигателя отвечает новая выхлопная система с перепускным клапаном.

Купе предлагают с 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач или 7-ступенчатой трансмиссией

с двумя сцеплениями. Обязательными являются активный задний дифференциал повышенного трения и система настроек шасси. Рулевое управление перенастроено, а рычаги и пружины подвески позаимствованы у того же BMW M4. Также установлены вентилируемые тормозные диски диаметром 380 мм спереди и 370 мм – сзади.

BMW M2 привлекает клиновидным профилем с приподнятой задней частью и рельефными боковинами. От стандартного купе 2 Series его легко отличить по новому переднему бамперу с увеличенными воздухозаборниками и аэродинамическому обвесу. Расширенные колесные арки указывают на увеличенную колею. Появились и характерные для M-моделей вентиляционные отверстия в передних крыльях. Стандартными являются

19-дюймовые литые диски с покрышками размером 245/35 R19 спереди и 265/35 R19 сзади. На крышке багажника находится небольшой спойлер, а из заднего бампера выглядывают четыре выхлопных трубы.

Салон декорирован кожей и алькантарой, присутствуют и вставки "под карбон". M2 получил новые рулевое колесо и рычаг трансмиссии, измененные циферблаты приборов. Кроме того, установлены спортивные передние сиденья с улучшенной боковой поддержкой. А комплектацию дополнили беспроводной Интернет и специальный видеорегистратор, позволяющий записывать прохождение кругов по гоночному автодрому.

BMW M2 начнут продавать с 2016 года, а стоимость купе составит около 55 тыс. евро.







Mitsubishi Lancer:

модернизация



Mitsubishi Lancer X – настоящий долгожитель, ведь представили его еще в 2007 году. Новое поколение модели находится в разработке, но в ближайшее два года не появится. Поэтому пока в очередной раз освежили нынешний Lancer.



Как и ранее, на выбор предложены седан и пятидверный хетчбэк. Они отличаются клиновидным профилем с заостренным "носом". Внешние изменения заметны в передней части. У Lancer новая узкая решетка радиатора и свежий передний бампер с прямоугольным воздухозаборником. Кроме того, немного иная форма у продолговатых фар, а дополняют их светодиодные лампы дневного света. Также предложены легкосплавные диски нового дизайна диаметром от 16 до 18 дюймов.

В салоне немного улучшен пластик отделки и появилось больше черных

лакированных вставок. Ткань отделки сидений стала более качественной. Циферблаты приборов находятся в отдельных колодцах и прикрыты изогнутым козырьком, а экран бортового компьютера теперь цветной. Центральная панель немного видоизменена, а часть клавиш на ней заменена. К тому же, здесь установлен новый 6,1-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Базовая комплектация теперь включает климат-контроль, связь Bluetooth, 7 подушек безопасности и голосовое управление аудиосистемой,

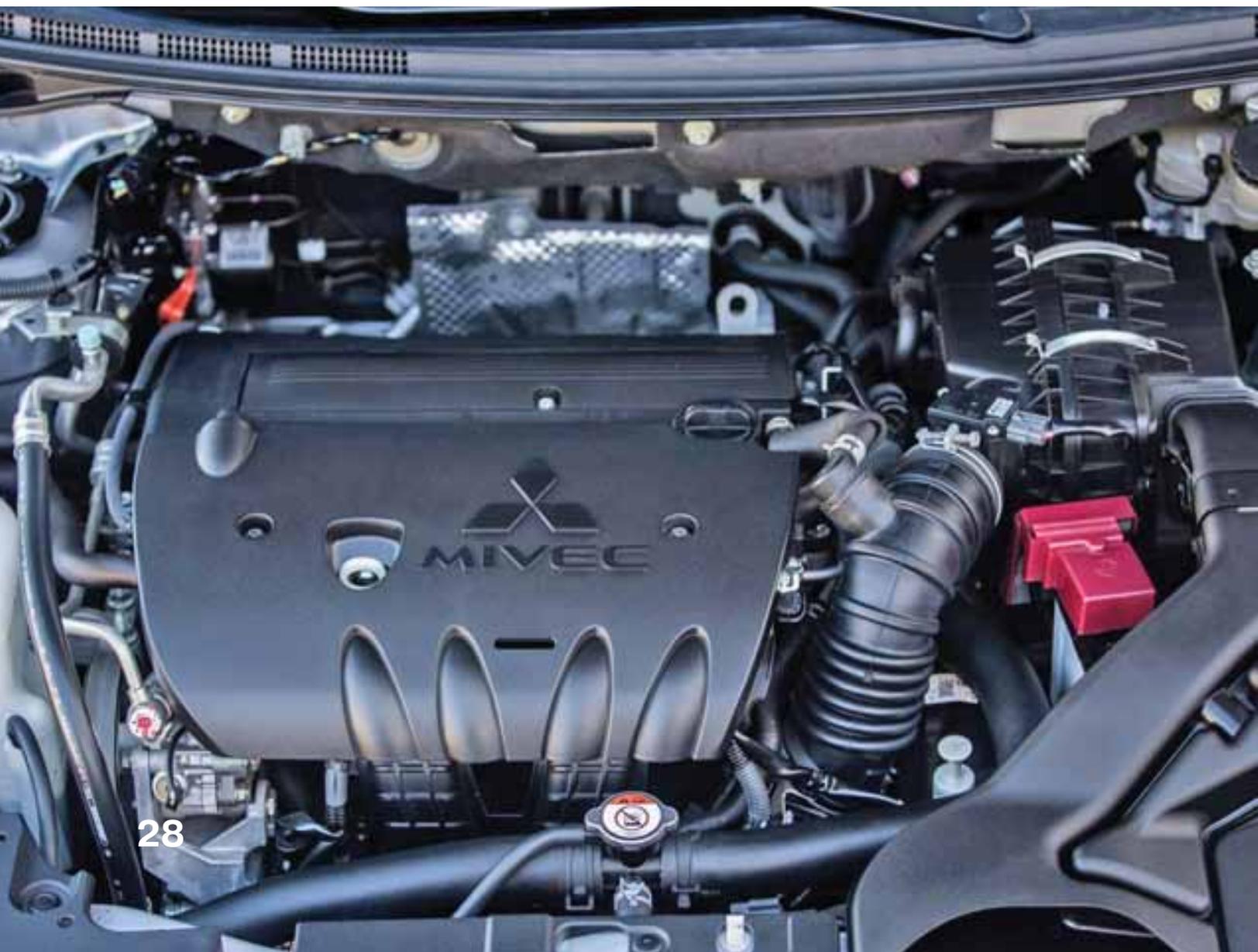
а комплектацию ES дополнили люк в крыше, камера заднего вида и 710-ваттная аудиосистема.

Линейка двигателей осталась прежней: для Lancer доступны бензиновые двигатели объемом 1,6 л (117 л. с.), 1,8 л (143 л. с.), 2,0 (150 л. с.) и 2,4 л (173 л. с.). Автомобиль получил новый бесступенчатый вариатор CVT8, а за доплату доступен полный привод.

Модернизированный Mitsubishi Lancer X уже начали продавать в США. Там модель стоит от 17 600 долларов.











Qoros 5: расширение линейки

Молодая китайская компания Qoros за последние годы совершила неплохой прогресс. В ее линейке уже есть седан, хетчбэк и модель повышенной проходимости, а теперь линейку расширил и полноценный вседорожник Qoros 5.

Новичок достигает 4587 мм в длину, 1878 мм в ширину и 1676 мм в высоту. Он очень схож с другими Qoros. У него весьма стремительный дизайн с большими углами наклона лобового стекла и задних стоек крыши. Широкая прямоугольная решетка радиатора декорирована хромом. Продолговатые фары украшены тоненькими ходовыми огнями. Воздухозаборник в бампере напоминает улыбку. У Qoros 5 выраженные расширенные передние крылья и профилированные боковины. Оконная линия довольно высокая, а на крыше размещен спойлер. Сзади по краям кузова установлены крупные фонари.

Бамперы, пороги кузова и колесные арки прикрыты защитными пластиковыми накладками. Стандартное оснащение включает 18-дюймовые колесные диски, а 19-дюймовые предложены за доплату. Выхлопные трубы интегрированы в бампер.

Изображения салона пока не опубликованы, но известно, что внутри господствует знакомый стиль Qoros. Обод рулевого колеса выполнен плоским снизу, а у приборов – оптическая подсветка. Дисплей бортового компьютера цветной, а на центральной панели установлен 8-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Передние

сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем. Список опций включает панорамную крышу и беспроводной Интернет.

Qoros 5 получил 1,6-литровый бензиновый двигатель с турбонаддувом. Его мощность составляет 155 л. с., а максимальный крутящий момент – 210 Н·м. На выбор предложены 6-ступенчатые механическая коробка переключения передач или трансмиссия с двумя сцеплениями. Со временем появятся полноприводные модификации.

Премьера Qoros 5 состоится в ноябре на автосалоне в Гуанчжоу.











Bloodhound S

гаешь 1600 км/ч



SSC:

ч!

С момента появления первых автомобилей их возможности постоянно испытывали и старались улучшить. Рекорды скорости ставили еще в конце XIX века. С 60-х годов самые быстрые в мире автомобили используют реактивную тягу. Действующий рекорд составляет 1228 км/ч (это больше скорости звука): он поставлен в 1997 году британской командой Ричарда Ноубла на автомобиле Thrust SSC. Теперь они собрались улучшить свое же достижение на новом Bloodhound SSC.





Bloodhound SSC – стреловидный болид с заостренным “носом”, как у истребителя. Его длина – целых 13,5 м. Хотя кузовные панели изготовлены из легкого карбона, его масса составляет 6,4 тонны. Колея передних колес заметно меньше, чем у задних. С самолетами автомобиль роднит и огромный киль.

Пилот сидит в небольшой кабине, прикрытой стеклянным колпаком. Руль выполнен из титана, а показания приборов выведены на три дисплея. Переключатели напоминают авиационные тумблеры. Bloodhound SSC получил систему телеметрии – дистанционной передачи данных о состоянии всех систем автомобиля. Кроме того, предусмотрен целый

набор камер, призванных снимать рекордный заезд с разных ракурсов.

Болид получил интересную силовую установку. Поначалу включается реактивный двигатель Rolls-Royce EJ200 от истребителя Eurofighter Typhoon и разгоняет автомобиль до 1000 км/ч. Затем к нему присоединяется твердотопливный ракетный двигатель и общая мощность силовой установки вырастает до невероятных 133 151 л. с. Интересно, что насос, подающий в камеру сгорания окислитель, приводится 5,0-литровым 550-сильным компрессорным V8 от Jaguar F-Type. Запланированная максимальная скорость Bloodhound SSC – 1000 миль/ч (1600 км/ч), ожидается, что

автомобиль сможет ее достичь всего за 55 с. То есть ускорение при разгоне составит 2,5 g. Остановить болид призван тормозной парашют.

Впервые Bloodhound SSC заведет свой двигатель на публике весной 2016 года: во время первого демонстрационного заезда он достигнет 320 км/ч. В августе команда Ричарда Ноубла отправится в ЮАР, чтобы в пустыне попробовать побить рекорд Thrust SSC. Ну а на 2017 год запланирована попытка достичь максимальных 1600 км/ч. Интересно, что управлять болидом будет пилот британских BBC Энди Грин: это именно он разогнал Thrust SSC до сверхзвуковой скорости.







Renault Sandero

доступный спорт



ro RS:

Подразделение RenaultSport традиционно занимается доработкой серийных моделей французской марки. Наиболее известными их творениями являются Megane RS и Clio RS. Теперь же специалисты RenaultSport обратили внимание на бюджетный Renault Sandero и создали его заряженную версию RS.





Главное отличие Renault Sandero RS – 2,0-литровая атмосферная бензиновая "четверка" мощностью 145 л. с. и максимальный крутящий момент в 190 Н•м. В паре с ней работает 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач. Хетчбэк достигает 100 км/ч за 8 с и способен развить 202 км/ч. Двигатель эластичный и позволяет разогнаться с 80 до 120 км/ч за 5,9 с.

Улучшить управляемость призваны перенастроенное рулевое управление, более жесткие пружины подвески и амортизаторы. Комплектацию пополнила

технология изменения настроек шасси со спортивным и комфортным режимами. Кроме того, Sandero RS получил задние дисковые тормоза и способен останавливаться со 100 км/ч на отрезке длиной 37,4 м.

Отличить Renault Sandero RS можно по увеличенным воздухозаборникам в переднем бампере, аэродинамическому обвесу и 17-дюймовым легкосплавным дискам. На крыше появился спойлер, а из заднего бампера выглядывают сдвоенные выхлопные трубы.

В салоне отделку разбавляют разноцветные вставки и ярко-красные швы, а

рулевое колесо и рычаг трансмиссии обшиты кожей. На педалях появились металлические накладки. У Sandero RS новые циферблаты приборов с серебристыми ободками, а на центральной панели размещен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Установлены и спортивные сиденья с улучшенной боковой поддержкой.

Renault Sandero RS представили на автосалоне в Буэнос-Айресе. "Горячий" хетчбэк сохраняет козырь модели – доступность: его стоимость составит 15 тыс. долларов.











BMW M4 GTS:

легче, мощнее, быстрее



Традиционно самые мощные и быстрые версии моделей BMW обозначаются буквой "M". Но и среди них есть своя иерархия. Так, совсем недавно представили купе BMW M4, а теперь появилась его еще более "продвинутая" версия GTS.



Первым делом BMW M4 GTS облегчили. Карбоновые крыша, капот и крышка багажника, а также отказ от части внутренней отделки и шумоизоляционного материала позволили снизить массу автомобиля до 1510 кг. Отличить купе можно по увеличенным воздухозаборникам в бампере, аэродинамическому обвесу и регулируемому антикрылу. Передние колесные диски 19-дюймовые, а задние – 20-дюймовые, а размер шин – 265/35 R19 и 285/30 R20, соответственно. Кроме того, заметны новые фонари: они светодиодные, как и фары автомобиля.

В отделке салона сочетаются кожа и алькантара, а вместо дверных ручек – петли. Также появились ковшеобразные спортивные передние сиденья с каркасом из углеволокна. А от задних кресел и вовсе отказались. В качестве опций предложены трубчатый защитный каркас и шеститочечные ремни безопасности.

Бензиновая рядная "шестерка" с турбонаддувом объемом 3,0 л доработана и дополнена системой впрыска воды во впускной коллектор. Эта технология позволяет снизить температуру всасываемого турбиной воздуха и препятствует детонации в цилиндрах. Результат –

увеличение мощности до 500 л. с. при 6250 об/мин, а максимального крутящего момента – до 600 Н·м при 4000 об/мин. M4 GTS разгоняется до 100 км/ч за 3,8 с, а его максимальная скорость ограничена на отметке в 305 км/ч.

Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями доработана. Перемены в подвеске – более существенные: установлены новые пружины и регулируемые амортизаторы. Кроме того, купе получило карбоново-керамические тормозные диски.

Всего планируют выпустить серию из 700 BMW M4 GTS. Стоимость купе составит около 150 тыс. евро.





GT5





Audi RS7 Sportback прибавка в мощности



Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА

к Performance:





В 2013 году линейку Audi A7 Sportback пополнил флагманский заряженный вариант RS7. Этот 560-сильный хетчбэк демонстрирует отличные характеристики, но разработчики посчитали, что этого мало. Вот почему появился еще более экстремальный Audi RS7 Sportback Performance.

Под капотом RS7 Sportback Performance – все тот же 4,0-литровый V8 с двумя турбинами, но после доработки его мощность достигла еще более внушительных 605 л. с. Максимальный крутящий момент увеличен до 700 Н·м, а кратковременно (при активации функции Overboost) доступно и 750 Н·м. С 8-ступенчатой автоматической трансмиссией разгон до 100 км/ч занима-

ет 3,7 с, а до 200 км/ч – 12,1 с. Максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч, но за доплату этот порог могут увеличить до 280 или даже 305 км/ч. При этом средний расход топлива составляет 9,5 л/100 км.

Постоянный полный привод Quattro дополнен спортивным дифференциалом с функцией изменения вектора тяги. Подвеска и рулевое управление перенастроены. Оснащение RS7 Sportback Performance включает пневмоподвеску и адаптивные амортизаторы, а за доплату можно выбрать карбоново-керамические тормозные диски.

Отличить Audi RS7 Sportback Performance можно по широкой решетке радиатора с

надписью Quattro и увеличенным воздухозаборником в бампере. Кроме того, предусмотрены новые 21-дюймовые легкосплавные диски и аэродинамический обвес, а из заднего бампера выглядывают широкие выхлопные трубы.

Салон декорирован кожей и алькантарой, присутствуют там и карбоновые вставки. Установлены особые циферблаты приборов и трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу. Кроме того, оснащение включает спортивные сиденья с интегрированными подголовниками.

Продажи Audi RS7 Sportback Performance начнутся с ноября. Стоимость хетчбэка в Европе – 121 тыс. евро.











Subaru Viziv Future

предвестник нового вседорожника

В Subaru начались работы над созданием нового компактного вседорожника размером меньше, чем Forester. Предваряет его серия концепт-каров Viziv. Первые два прототипа показали в 2013 и 2014 годах, а теперь к ним присоединился новый Subaru Viziv Future.



Тест-драйв:
КОНЦЕПТ-КАР

re:





Subaru Viziv Future – небольшой вседорожник длиной менее 4,5 м, предназначенный для любителей активного образа жизни. В его дизайне преобладают грани и прямые линии. У лобового стекла – малый угол наклона, а задние стойки крыши вертикальные. С-образные фары полностью светодиодные, под стать им и тоненькая полоска, подсвечивающая фирменную шестиугольную решетку радиатора. Двери выполнены распашными, а центральные стойки крыши отсутствуют. Панорамное заднее стекло закрыто спойлером, а пятая дверь выполнена изогнутой. Из бампера выд-

вигается специальное крепление для перевозки велосипедов. Нижняя часть кузова прикрыта пластиковыми накладками, а днище спереди и сзади защищено металлическими пластинами.

Отделку салона щедро разбавляют оранжевые вставки. Цифровые приборы помещены в отдельные колодцы, а обод рулевого колеса плоский снизу. На наклонной центральной панели – сразу два сенсорных дисплея, а потому кнопки здесь отсутствуют. В салоне установлены четыре отдельных кресла. В багажнике также предусмотрены крепления для велосипедов. На Subaru Viziv Future опробу-

ют технологию автономного вождения. Автомобиль способен передвигаться и парковаться на автопилоте, получая информацию от многочисленных сенсоров и навигационной системы.

Вседорожник получил гибридную силовую установку и полный привод. Передние колеса приводит в движение бензиновый оппозитный турбодвигатель, а задние – электромотор.

Премьера Subaru Viziv Future запланирована на Токийский автосалон. Что касается серийного вседорожника, то он должен появиться до 2017 года.



Toyota S-FR:

классика на новый лад





В последнее время руководство Toyota взялось возродить линейку спортивных моделей. Так, появилось купе GT86 (преемник Celica), в планах компании – и возвращение знаменитого Supra. Также в разработке находится компактное купе, а подтверждение тому – концептуальный Toyota S-FR.

S-FR – современный преемник Toyota Sports 800, выпускавшегося в 60-е годы. Действительно, в его дизайне заметны черты предка. Купе привлекает длинным капотом и плавными обводами кузова. Большие овальные фары и широкая решетка радиатора также выполнены в стиле Sports 800. Да и размеры схожие: Toyota S-FR достигает 3990 мм в длину, 1695 мм в ширину и 1320 мм – в высоту, а весит менее тонны. Крыша выполнена прозрачной, а ее края окрашены в черный цвет. В крышку багажника интегрирован

спойлер, а по краям кузова сзади установлены круглые светодиодные фонари.

Салон декорирован алькантарой, разбавленной ярко-желтыми вставками в цвет кузова. А вот компактное трехспицевое рулевое колесо обшито кожей. Показания приборов выведены на небольшой дисплей. Оригинально выглядит узкая центральная панель с круглыми блоками клавиш аудиосистемы и климат-контроля. Интересно, что у Toyota S-FR отсутствует перчаточный ящик. На первом ряду установлены

спортивные кресла с интегрированными подголовниками.

Серийная модель, скорее всего, получит 1,5-литровый бензиновый двигатель с непосредственным впрыском топлива мощностью около 130 л. с. В паре с ним будет работать 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач, а привод обещают задний.

Toyota S-FR представят на Токийском автосалоне, а серийное купе появится в 2018 году.







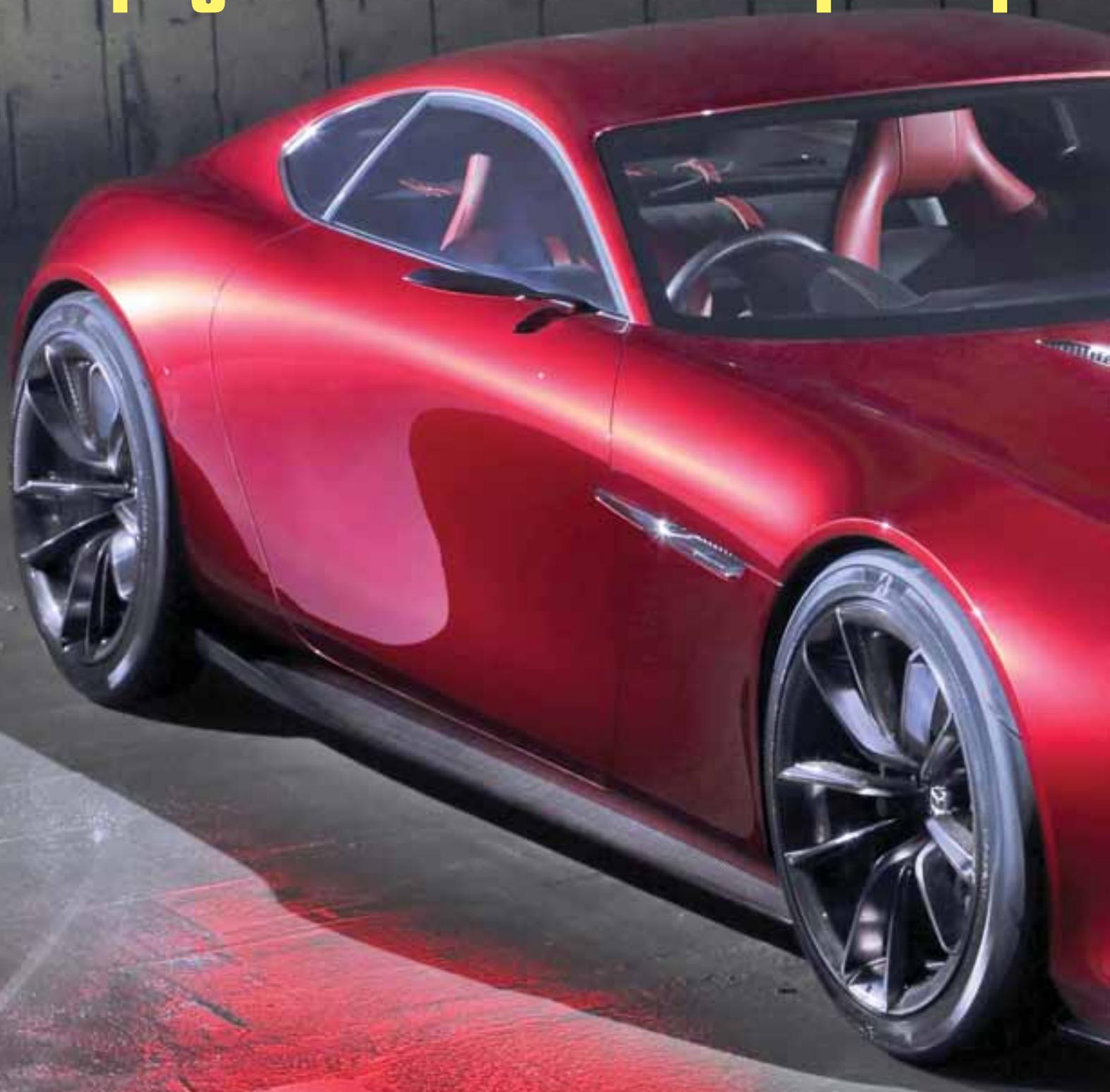






Mazda RX-Visio

предвестник нового роторного



В Mazda уже полвека занимаются созданием роторно-поршневых двигателей. Первая серийная модель с таким мотором – Mazda Cosmo – появилась еще в 1967 году. До недавнего времени выпускали Mazda RX-8, но в 2013 году его сняли с производства. Тем не менее, работы над роторно-поршневыми моделями продолжаются и вскоре должно появиться новое купе. Предваряет его концепт-кар RX-Vision.

он: 20 купе



В Mazda уже полвека занимаются созданием роторно-поршневых двигателей. Первая серийная модель с таким мотором – Mazda Cosmo – появилась еще в 1967 году. До недавнего времени выпускали Mazda RX-8, но в 2013 году его сняли с производства. Тем не менее, работы над роторно-поршневыми моделями продолжают и вскоре должно появиться новое купе. Предваряет его концепт-кар RX-Vision.

Mazda RX-Vision – классическое передне-немоторное заднеприводное купе. У него длинный капот и короткие свесы кузова, а салон сдвинут максимально назад. Стремительности прибавляют покатая форма крыши и высокая оконная линия. Фирмен-

ная широкая решетка радиатора Mazda напоминает улыбку. Узкие светодиодные фары сочетаются с оригинальными изогнутыми лампами дневного света. В передних крыльях заметны небольшие вентиляционные отверстия, а дверные ручки отсутствуют. Аэродинамический обвес выполнен из карбона, а вместо зеркал заднего вида установлены камеры. Расширенные задние крылья подчеркнуты круглыми фонарями, а к крышке багажника прикреплен небольшой спойлер. Из заднего бампера выглядывают широкие выхлопные трубы.

Во внутренней отделке сочетаются красно-черная кожа и полированный алю-

миний. Обод трехспицевого рулевого колеса плоский снизу, а приборы помещены в отдельные колодцы. Спортивные ковшеобразные сиденья водителя и пассажира разделены высоким трансмиссионным тоннелем.

Детали нового роторно-поршневого двигателя Skyactiv-R пока держат в тайне, ведь он еще в разработке. Скорее всего, мотор получит электрический турбонаддув, а его мощность превысит 300 л. с. Зато известно, что RX-Vision получил карбоново-керамические тормозные диски от Brembo.

Mazda RX-Vision представили на Токийском автосалоне.









Audi A4:

триумф современных те



Когда в 1972 году стартовало производство Audi 80, мало кто мог подумать, что за четыре десятилетия он совершит немалый технологический прогресс. С 1994 года модель известна как Audi A4, а общее количество выпущенных седанов и универсалов уже превысило 12 миллионов единиц. Ставку на технологии делает и новый A4 с заводским обозначением B9 (указывающим, что это уже девятое поколение модели).

Технологий





На первый взгляд перемены совсем не видны, ведь Audi A4 не слишком изменился внешне. Перед нами – знакомый седан с длинным капотом и изогнутой формой крыши. Боковины украшены характерными штампованными линиями, хотя, как и капот все-таки стали более профилированными. Лучше всего внешние отличия просматриваются при взгляде на A4 в анфас. Фирменная хромированная решетка радиатора стала шестиугольной и увеличилась в размерах. Свежо смотрятся и стреловидные фары – биксеноновые в базовой версии и полностью светодиодные – в более дорогих вариантах. За доплату предложена и оптика с активной матрицей: она работает в паре со спутниковой навигацией и способна изменять направление и интенсивность пучка света в зависимости от дорожных условий. Зеркала заднего вида теперь крепятся непосредственно к дверным панелям (а не к оконным рамкам), что улучшает аэродинамику. Кстати, коэффициент лобового сопротивления седана снижен до 0,23. В крышку багажника интегрирован спойлер, а фонари стали крупнее.

Хотя A4 и схож с предшественником, 90% узлов и агрегатов у него новые. Модель построена на более современной платформе MLB Evo. Ее длина прибавила 25 мм (до 4726 мм), а колесная база выросла на 12 мм – до 2820 мм. Автомобиль

шире (1842 мм) при неизменной высоте в 1427 мм. Вместе с тем, его масса снижена сразу на 120 кг (до 1395 кг в начальной версии) за счет более широкого использования в конструкции алюминиевых и магниевых сплавов. Жесткость кузова улучшена на 15%. Кстати, базовое оснащение теперь включает 16-дюймовые литые диски, а в варианте S Line колеса 19-дюймовые.

В салоне, как и прежде, преобладают строгие горизонтальные линии. Отделка щедро разбавлена алюминиевыми вставками, а за доплату предложено и натуральное дерево. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов и может изменять цвет. В S Line салон декорирован кожей, а на педалях и порогах – металлические накладки. Кроме того, в этой версии немного иное трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу. Оригинально смотрятся вентиляционные дефлекторы на всю ширину передней панели. В начальной модификации установлены аналоговые приборы, а вот в более дорогих вариантах показания выведены на жидкокристаллический экран. У него два режима работы: в первом на нем доминируют спидометр и тахометр, во втором – карта навигационной системы (изображения приборов в этом случае становятся меньше). Можно выбрать и систему проецирования данных на лобовое стекло.

Широкая ассиметричная центральная панель повернута к водителю, а сверху к ней прикреплен монитор мультимедийной системы MMI. В зависимости от уровня оснащения его диагональ составляет 7,0 либо 8,3 дюйма. Голосовое управление меню является стандартным, а за доплату можно выбрать сенсорную панель, распознающую начертания букв пальцами. Внутри переключателей блока климат-контроля появились небольшие дисплеи. Кроме того, при нажатии на клавишу ее значение отображается на небольшом монохромном экране.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина, довольно широкий диапазон настроек и у водительского сиденья. Кстати, подголовники получили горизонтальную регулировку. Посадка в A4 стала немного ниже. Передние кресла стали более комфортабельными и лучше удерживают спину. В A4 S Line установлены особые спортивные сиденья. Бокс в подлокотнике теперь дополнен беспроводным зарядным устройством для мобильных телефонов.

На втором ряду пространство для ног прибавило 23 мм, а запас над головой увеличен примерно на 20 мм. Салон также стал немного шире, так что троим пассажирам сзади комфортнее. Объем багажника остался на прежнем уровне – 480 л.

Базовое оснащение Audi A4 включает систему доступа без ключа, климат-кон-

троль, датчики освещения и дождя, парктроник, аудиосистему с 7 динамиками, связь Bluetooth (теперь можно одновременно подключить сразу два прибора) и круиз-контроль с ограничителем скорости. Также установлены 7 подушек безопасности, системы стабилизации, автоматического замедления и определения усталости водителя. В варианте S Line добавлены трехзонный климат-контроль и спутниковая навигация. Обширный список опций включает парковочный автопилот, камеры кругового обзора, Wi-Fi, электропривод, подогрев и вентиляция передних сидений, обогрев руля, звукопоглощающие ламинированные стекла, 755-ваттную аудиосистему Bang&Olufsen, съемные 10,1-дюймовые планшеты для задних пассажиров. Перечень электронных "помощников" также расширен: к уже знакомым системам соблюдения полосы движения и мониторинга "слепых" зон добавились технологии распознавания дорожных знаков и сканирования дороги по бокам при проезде перекрестка. Функция Traffic jam assist позволяет передвигаться на круиз-контроле в пробках, причем автомобиль даже способен самостоятельно объезжать препятствия, следуя за другими машинами. Ну а Exit Warning сигнализирует водителю, если тот открывает двери, чтобы выйти, а сзади движется автомобиль или другое транспортное средство.

Все доступные двигатели оснащены турбонаддувом, непосредственным впрыском и технологией глушения при остановках. Открывает линейку новая 1,4-литровая 150-сильная "четверка". Турбомотор объемом 2,0 л теперь предложен в версиях на 190 и 252 л. с. У более мощного варианта резвый характер и он быстро раскручивается. К тому же, он неплохо проявляет себя в среднем диапазоне оборотов, ведь неплохой максимальный крутящий момент в 370 Н•м доступен при 1600-4500 об/мин. Приятный и звук выхлопа. Разгон до 100 км/ч занимает 5,8 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Такой А4 стал экономичнее – 7,7 л/100 км в городском цикле и 5,0 л/100 км – в загородном.

Турбодизель объемом 2,0 л развивает 150 или 190 л. с., а 3,0-литровый – 218 либо 272 л. с. Последний демонстрирует внушительную тягу на "низах" благодаря немалым 600 Н•м крутящего момента уже при 1500 об/мин. Двигатель радует эластичностью и позволяет разогнаться до 100 км/ч за 5,3 с. Для совершения обгона на автострате понижение передачи не понадобится. При этом он работает очень плавно и тише, чем ранее. Да и расход топлива небольшой – 5,4 л/100 км в городе и 4,6 л/100 км – на трассе.

Флагманский турбодизель оснащают 8-ступенчатой автоматической коробкой переключения передач, а вот другие мо-

дификации предложены с 6-ступенчатой механикой или 7-ступенчатой трансмиссией S-tronic с двумя сцеплениями. "Автомат" работает почти незаметно, зато S-tronic демонстрирует более быстрые переключения. Самые мощные версии получили постоянный полный привод Quattro.

Конечно, полноприводные А4 демонстрируют лучшее сцепление с дорогой, хотя и у переднеприводных седанов в этом плане нет проблем. У автомобиля существенно уменьшена недостаточная поворачиваемость, а рулевое управление с электромеханическим усилителем стало точнее и более информативным. Новая пятирычажная передняя подвеска существенно улучшила комфорт передвижения не в ущерб управляемости. В версии S Line пружины, конечно, более упругие, но помогают адаптивные амортизаторы. В режиме Comfort неровности дорог легко поглощаются, а в Dynamic езда хоть и жестковата, но зато крены кузова существенно уменьшаются. Кроме того, в этом случае руль становится острее, а педаль акселератора – чувствительнее. Также следует отметить улучшенную шумоизоляцию, поэтому даже при 200 км/ч в салоне тихо.

Audi А4 знаком с виду, но обрел целый набор новых технологий. В Европе седан и универсал уже поступили в продажу, а цены начинаются с отметки в 30 650 евро. А в ближайшее время линейку расширит заряженный 354-сильный Audi S4.













Технические характеристики Audi A4			
Тип кузова	седан		
Количество дверей/мест, шт.	4/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1585/2080	1525/2045	1735/2230
Длина/ширина/высота, мм	4726/1842/1427		
Колесная база, мм	2820		
Колея передняя/задняя, мм	1572/1555		
Клиренс (дорожный просвет), мм	130		
Объем багажника, л	480		
Диаметр разворота, м	11,6		
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1984	1968	2967
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	дизельный, с турбонаддувом	
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4	в ряд, 4	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	16/2	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	252 при 5000	190 при 3800	272 при 3250
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	370 при 1600-4500	400 при 1750-3000	600 при 1500-3000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/58	Дт/58	
Трансмиссия			
Тип привода	постоянный полный	передний	постоянный полный
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	6-ст. механическая	8-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESP, Hill Start Assist, ASR		
Количество подушек безопасности, шт.	7		
Размер шин	225/50 R17	205/60 R16	225/50 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,8	7,7	5,3
Максимальная скорость, км/ч	250	240	250
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	7,7	5,1	5,4
– загородный цикл	5,0	3,8	4,6
– смешанный цикл	5,9	4,3	4,9
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	30 650 – 51 400		
Первое техобслуживание, км	20 000		
Периодичность техобслуживания, км	20 000		

BMW X1:

меняет приоритеты

BMW одними из первых открыли сегмент компактных премиум-вседорожников с моделью X1. С 2009 года произведено свыше 730 тыс. этих автомобилей, что является очень неплохим результатом. Теперь в производство поступает новый BMW X1 второго поколения, который существенно преобразился и сменил приоритеты.



Тест-драйв:
ДЕБЮТАНТ



BMW X1 переориентировали на другие ценности: теперь на первое место выходит не управляемость, а вместительность. Вот почему вседорожник теперь использует переднеприводную архитектуру мини-вэна 2 Series Active Tourer и хэтчбэка Mini. При длине в 4439 мм он несколько короче предшественника, но зато колесная база прибавила сразу 90 мм – 2670 мм. Кроме того, автомобиль стал шире (1821 мм) и сразу на 53 мм выше – 1612 мм. Масса при этом уменьшена сразу на 135 кг за счет использования в конструкции алюминиевых сплавов (из них, в частности, изготовлен капот). А коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,29.

X1 стал солиднее на вид: компактный вседорожник теперь более похож на старших братьев X3 и X5. Фирменная разделенная пополам решетка радиатора сочетается с огромным воздухозаборником в бампере. Передние фары стали узкими и стреловидными, а за доплату вся оптика может быть полностью светодиодной. Капот и боковины теперь более

профилированы, а колесные арки раздуты. Увеличены в размерах пластиковые накладки, защищающие нижнюю часть кузова. У задних стоек крыши больший угол наклона, а пятая дверь сверху прикрыта спойлером. По краям кузова сзади размещены крупные фонари.

Оptionный пакет M Sport включает аэродинамический обвес и 18-дюймовые легкосплавные диски вместо стандартных 17-дюймовых. Альтернатива – более выраженный вседорожный обвес.

Компоновка салона BMW X1 знакома по другим BMW. Здесь преобладают горизонтальные линии, а в отделке много серебристых алюминиевых деталей. Качество пластика выше, чем у предыдущего X1. Трехспицевое рулевое колесо позаимствовано у хэтчбэка 1 Series. Оно multifunctionальное, а в районе хвата рук на ободе предусмотрены напльвы. Циферблаты приборов украшены серебристыми ободками. Внутри спидометра установлен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры

двигателя. По центру находится цветной экран бортового компьютера. В перечне опций появилась система проецирования данных на лобовое стекло.

Центральная панель X1 традиционно повернута к водителю. Уже в базовой версии на ней установлен 6,5-дюймовый дисплей мультимедийной системы iDrive, а в более дорогих вариантах он 8,8-дюймовый. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика. Переключателей блоков аудиосистемы и климатической установки немного: они отделены друг от друга и рационально упорядочены. Внутри весьма много отделений для мелкой поклажи. Помимо перчаточного ящика это карманы в дверях, бокс в подлокотнике и ящики под передними сиденьями.

Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Кресла первого ряда довольно упругие, но обладают хорошей боковой поддержкой. Пosaдка стала выше на 36 мм, что улучшило обзорность вперед и по сторонам. Водителя и переднего пассажира разделяет широкий трансмисси-





онный тоннель. Пакет M Sport включает спортивные сиденья и рулевое колесо.

Второй ряд в BMW X1 теперь размещен немного выше, чем первый. Места для ног здесь стало больше на 37 мм, да и над головой запас неплохой. То есть пассажиры ростом 180 см не будут стеснены, хотя троим взрослым сзади все же тесновато. Зато кресла теперь могут быть дополнены горизонтальной регулировкой – сдвигаться назад на 130 мм. Существенно вырос объем багажника – до 505 л в обычном состоянии и 1550 л – со сложенными задними сиденьями. Пятая дверь в самой дорогой версии дополнена электроприводом с сенсорным открытием.

Базовая комплектация расширена и теперь включает систему доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционер, датчики освещения и дождя, магнитолу, связь Bluetooth и парктроник. Кроме того, установлены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. Флагманский вариант Premium получил двухзонный климат-контроль, электропривод и подогрев передних кресел, адаптивный круиз-контроль с функцией движения в пробках. Список опций расширен и теперь включает панорамную крышу, камеру заднего вида, парковочный автопилот, кожаный салон, аудиосистему

с 12 динамиками, спутниковую навигацию. Также для X1 теперь доступны системы автоматического замедления, слежения за "слепыми" зонами, соблюдения полосы движения, распознавания дорожных знаков.

Начальный трехцилиндровый 1,5-литровый турбомотор мощностью 136 л. с. появится немного позже. Пока же предложены только 2,0-литровые "четверки" с турбонаддувом. Бензиновый двигатель развивает 192 либо 231 л. с. Более мощный вариант обладает неплохим крутящим моментом в 350 Н·м, доступным с 1250 об/мин, поэтому тяги у него вполне достаточно. У мотора спокойный характер и работает он плавно. С ним X1 разгоняется до 100 км/ч за 6,5 с и развивает 235 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 7,8 л/100 км, а в загородном – 5,8 л/100 км.

Турбодизель доступен в исполнениях на 150, 190 и 230 л. с. Самая мощная модификация практически не уступает бензиновой версии в динамике – 6,6 с до 100 км/ч и максимальные 235 км/ч. Вместе с тем, тяги у нее побольше – 450 Н·м при 1500 об/мин. Интересно, что этот дизель высокооборотистый – неплохо чувствует себя и при 4500 об/мин, хотя и становится довольно шумным. К тому же, он экономичный – 5,9 л/100 км в городе и 4,8 л/100 км – на шоссе.

BMW X1 получил новые 6-ступенчатую механическую и 8-ступенчатую автоматическую трансмиссии. "Механика" отличается точностью работы, а "автомат" порадует плавностью переключений. Полный привод дополнен технологией помощи на крутом спуске. Автомобиль увереннее чувствует себя на легком бездорожье, чем модель прошлого поколения.

В то же время поведение на асфальте несколько ухудшилось. У базовых переднеприводных версий выражена недостаточная поворачиваемость, а вот модификации с полным приводом в этом плане лучше себя проявляют и более сбалансированы. Да и сцепление с дорогой у них лучше. Руль точный и наполнен тяжестью на больших скоростях, но не самый информативный. Центр тяжести у нового X1 выше, чем у предшественника и чтобы крены кузова не увеличились, разработчики сделали подвеску ощутимо жестче. Впрочем, комфорт езды можно улучшить с помощью опционных адаптивных амортизаторов. Шумоизоляция салона улучшена, но на больших скоростях шины все же слышны.

BMW X1 второго поколения уже поступил в продажу в Европе. Стоимость вседорожника начинается с отметки в 33 тыс. евро.











100

Технические характеристики BMW X1		
Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная/полная масса, кг	1615/2140	1650/2170
Длина/ширина/высота, мм	4439/1821/1612	
Колесная база, мм	2670	
Колея передняя/задняя, мм	1561/1562	
Клиренс (дорожный просвет), мм		
Объем багажника мин/макс, л	505/1550	
Диаметр разворота, м		
Двигатель		
Рабочий объем, см ³	1998	1995
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	231 при 4750	230 при 4400
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	350 при 1250	450 при 1500-3000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/51	Дт/51
Трансмиссия		
Тип привода	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	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, DSC	
Размер шин	225/55 R17	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,5	6,6
Максимальная скорость, км/ч	235	235
Расход топлива, л/100 км		
– городской цикл	7,8	5,9
– загородный цикл	5,8	4,8
– смешанный цикл	6,6	5,2
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	33 000 – 42 500	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Honda S660:



возвращение к





История автомобильного подразделения Honda началась в середине 60-х годов с компактных спортивных моделей S500 и S600. Эти кабриолеты не были слишком мощными, но зато радовали хорошо настроенным шасси. Теперь в Honda стараются вернуть былую славу. Ранее увидел мир возрожденный NSX, за ним последовал Civic Type R. Теперь пришло время для возвращения к истокам: представлен новый "малыш" Honda S660.

S660 действительно миниатюрный: достигает 3395 мм в длину, 1476 мм в ширину и 1180 мм в высоту при колесной базе в 2285 мм. По японской классификации его относят к сегменту Kei cars – сверхмалым городским автомобилям, на которые распространяются налоговые льготы. Весит кабриолет всего 830 кг, благодаря широкому использованию в конструкции алюминиевых сплавов.

Впрочем, дизайн довольно "взрослый". Новичок внешне почти полностью повторяет предсерийный концепт-кар двухлетней давности. S660 привлекает стремительным клиновидным профилем. Поскольку колеса разнесены по углам кузова, то све-

сы очень небольшие. Широкая решетка радиатора и продолговатые фары сразу дают понять, что перед нами именно Honda. Боковины профилированы и дополнены вентиляционными отверстиями в передних и задних крыльях. Интересно, что передние колеса – 15-дюймовые, а задние – 16-дюймовые. Довольно широкие "плечи" задних крыльев подчеркнуты узкими треугольными фонарями. По центру бампера установлена широкая выхлопная труба. На скорости 70 км/ч приподнимается небольшое антикрыло.

Мягкая тканевая крыша складывается вручную и помещается в небольшой передний багажник. Можно опустить и центральную секцию заднего стекла. Пара обтекателей за спинками сидений прячут дуги безопасности, спасающие при переворачивании.

В отделке салона присутствуют вставки, имитирующие карбон, а сиденья обшиты кожей и алькантарой. Рулевое колесо совсем небольшое (350 мм в диаметре), но при этом на нем поместились клавиши управления аудиосистемой и круиз-контролем. Его обод плоский снизу, а в райо-

не хвата рук оно обшито перфорированной кожей. Педали украшены металлическими накладками. На приборной панели S660 центральное место занимает большой аналоговый тахометр с цифровым спидометром внутри. По его бокам – два дисплея, на которые выводятся данные бортового компьютера, показания датчиков уровня топлива в баке и температуры двигателя и даже данные о боковом ускорении. Рядом находится большая красная кнопка запуска двигателя.

Наклоненная центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней – 6,1-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля достаточно крупные и их немного, то есть ими удобно пользоваться на ощупь.

Кажется, что салон обволакивает водителя и пассажира, хотя места здесь достаточно много и люди ростом 185 см не будут стеснены. Посадка в кабриолете довольно низкая – как в карте. Спортивные сиденья с интегрированными подголовниками упругие, но зато обеспечивают очень хорошую боковую поддержку.

Обзорность назад, правда, не самая лучшая.

Компактный – не значит бюджетный. Honda S660 неплохо оснащен: система доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контроль, аудиосистема, круиз-контроль, 4 подушки безопасности и система стабилизации. Среди опций есть система автоматического замедления.

За спинками кресел, поперечно в базе, установлен небольшой трехцилиндровый моторчик объемом всего 660 куб. см. Благодаря турбонаддуву он развивает 64 л. с. при 6000 об/мин. Немного? Легкому S660 этого вполне хватает. Двигатель очень бодрый: по-настоящему проявляет себя на высоких оборотах и легко раскручивается до 7700 об/мин, что типично для многих Honda. Но вместе с тем, подключенные турбины обеспечивают неплохой подхват и 104 Н•м крутящего момента уже

при 2600 об/мин. Высокочастотный звук мотора радует слух. Кабриолет разгоняется до 100 км/ч за 10,5 с и развивает 140 км/ч. Если это не впечатляет, то стоит подождать 1,0-литровую 130-сильную версию, которую готовят специально для Европы. Хотя у младшего двигателя есть еще одно преимущество – с ним автомобиль расходует всего 4,7 л/100 км в смешанном цикле.

Механическая 6-ступенчатая коробка переключения передач демонстрирует образцовую точность. Ход рычага короткий, а педаль сцепления легкая. Можно выбрать и бесступенчатый вариатор CVT, но он существенно ухудшает динамику. Однако и расход топлива с ним ниже.

Ходовая S660 отлично настроена. У него низкий центр тяжести и неплохое, как для среднемоторной модели, распределение веса по осям – 45% на передние колеса и 55% – на задние. Технология

Agile Handling Assist имитирует дифференциал повышенного трения и обеспечивает маленькому кабриолету нейтральную поворачиваемость. Рулевое управление приятно наполнено тяжестью и очень информативное. Автомобиль послушно реагирует на малейшее движение руля. Он очень маневренный: диаметр его разворота – всего 9,6 м. Покрышки Yokohama размером 165/55R15 спереди и 195/45R16 сзади обеспечивают надлежащее сцепление с дорогой. Конечно, подвеска жесткая, как и полагается такой модели. Но при этом и кузов почти не кренится в поворотах.

Honda S660 уже поступил в производство, однако его продажи пока начались только в Японии. Там кабриолет весьма доступный – стоит от 2 млн. иен (около 15 300 долларов). Остальным странам следует подождать до 2016 года.









Технические характеристики Honda S660

Тип кузова	кабриолет
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	830
Длина/ширина/высота, мм	3395/1475/1180
Колесная база, мм	2285
Колея передняя/задняя, мм	1300/1275
Клиренс (дорожный просвет), мм	125
Объем багажника мин/макс, л	
Диаметр разворота, м	9,6
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	658
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	в базе, поперечно
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 3
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	63 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	104 при 2600
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/25
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	6-ст. механическая или вариатор
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VSA
Количество подушек безопасности, шт.	4
Размер шин	165/55 R15 спереди 195/45 R16 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,5 (13,5)*
Максимальная скорость, км/ч	140 (140)
Расход топлива, л/100 км:	
– смешанный цикл	4,7 (4,1)
Стоимость автомобиля, долларов	15 300 – 18 000
Первое техобслуживание, км	10 000
Периодичность техобслуживания, км	10 000

Lexus GS F:

НЕ МОЩНОСТЬЮ ЕДИНОЙ





С момента появления марки Lexus в 1989 году спортивность не была ее главным приоритетом. Конечно, мощные модели появились сразу, но они были больше ориентированы на комфорт. Но в последние годы японские конструкторы создали целую плеяду скоростных моделей. Все они несут в названии букву F: она указывает на священную для японцев гору Фудзи, возле которой находится одноименный автодром. Именно там тестируются заряженные Lexus. Ранее были показаны 550-сильный LFA, седан IS F и купе RC F. Теперь же эту корпорту пополнил Lexus GS F.

По названию нетрудно догадаться, что в основе новинки лежит седан Lexus GS. Впрочем, заряженная модификация гораздо более грозная на вид, а ее кузовные панели от "носа" и до лобового стекла полностью заменены. Веретенообразная решетка радиатора стала огромной и теперь сразу привлекает внимание. К тому же, в бампере появилась пара отверстий, подающих воздух к масляному радиатору и трансмиссии. А "жабры" в боковинах отводят тепло из моторного отсека. Узкие фары – полностью светодиодные, а ниже расположены стреловидные ходовые огни. Капот у GS F изготовлен из алюми-

ниевого сплава, а раздутые крылья указывают на расширенную колею. Стандартными являются 19-дюймовые кованые диски с покрышками диаметром 255/35 ZR19 спереди и 275/35 ZR19 сзади. Также заметны аэродинамический обвес и аэродинамически оптимизированные зеркала заднего вида. На крышке багажника размещен карбоновый спойлер, а крупные фонари тонированы. Четыре выхлопных трубы расположены в два этажа.

Конечно, Lexus GS F немаленький – 4915 мм в длину при массе в 1790 кг. Однако нужно учитывать, что столь большой вес продиктован и огромным двигателем, и дополнительными силовыми элементами, увеличившими жесткость кузова на 10%.

В отделке салона господствуют кожа и алькантара, также присутствуют алюминиевые детали и даже вставки из натурального карбона. Трехспицевое рулевое колесо небольшое, а на его ободе предусмотрены наплывы в районе хвата рук. Педаль и пороги кузова украшены металлическими накладками. На приборной панели центральное место занимает дисплей, на который выведено изображение тахометра с цифровым спидометром и индикатором выбранной передачи внутри. В зависимости от режима езды его

графика изменяется. Справа находится аналоговый спидометр, а слева – экран бортового компьютера. Его функции расширили и теперь можно видеть кривую крутящего момента или данные о боковом ускорении. Информация может проецироваться и на лобовое стекло.

Центральная панель увенчана 12,3-дюймовым дисплеем мультимедийной системы Lexus Enform. Он сенсорный, но для навигации в меню есть еще и джойстик Remote Touch, похожий по форме на компьютерную мышь. Ниже находятся стильные аналоговые часы. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного, а потому пользоваться ими несложно.

Как рулевая колонка, так и передние кресла оснащены электроприводом регулировок с памятью на настройки. Lexus GS F получил специальные спортивные сиденья с интегрированными подголовниками. У них хорошая боковая поддержка, но при этом они остаются очень комфортабельными. В дополнение, предусмотрены функции подогрева и вентиляции. На центральном тоннеле размещен широкий подлокотник, а под ним прячется немаленький бокс.



На втором ряду места для ног и над головой достаточно, но комфортнее двоим пассажирам – сидящему по центру мешает высокий трансмиссионный тоннель. Задние кресла также обогреваются. Объем багажника весьма приличный – 520 л.

Седан богато оснащен: предусмотрены система бесключевого доступа, электропакет, двухзонный климат-контроль, камера заднего вида, 300-ваттная аудиосистема, датчики света и дождя, спутниковая навигация, адаптивный круиз-контроль. Также установлены 10 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического замедления, соблюдения полосы движения и мониторинга "слепых" зон. Опций всего две: панорамная крыша и аудиосистема Mark Levinson с 17 динамиками мощностью 750 Вт.

Атмосферный 5,0-литровый V8 с непосредственным впрыском топлива и системой регулировок фаз газораспределения VVT-i знаком по купе RC F. Он развивает 477 л. с. при высоких 7100 об/мин. Впрочем, мотор очень отзывчив и очень легко

раскручивается, особенно в режиме Sport+. По-настоящему он "просыпается" только после 4000 об/мин, что сопровождается громким рыком – это в выхлопной системе открылся перепускной клапан. Кстати, GS F получил акустический синтезатор, делающий звук "восьмерки" чище и сочнее. Максимальные 530 Н·м крутящего момента достигаются при 5300 об/мин. Двигатель работает плавно, под стать ему – и характер 8-ступенчатого "автомата". Хотя переключения передач нельзя назвать молниеносно быстрыми даже в ручном режиме (для этого есть подрулевые лепестки). Седан разгоняется до 100 км/ч за 4,6 с и способен развить 270 км/ч. А если выбрать режим Eco, то мотор начинает работать по циклу Аткинсона (как в гибридах) и становится экономичнее – 16,8 л/100 км в городском цикле и 8,1 л/100 км – в загородном.

Конечно, в наши дни существуют гораздо более мощные и скоростные спортивные седаны. Козырь Lexus GS F в другом – у него отлично настроенное и сбалансированное шасси. Электронный дифференциал

повышенного трения с функцией изменения вектора тяги обеспечивает ему нейтральную поворачиваемость. Автомобиль настолько маневренный, что трудно поверить, что перед нами почти двухтонный седан. Широкие покрышки обеспечивают хорошее сцепление с дорогой, а сорвать "корму" в занос можно разве с отключенной системой стабилизации. А вот руль слишком легкий, да и информативности у него немного. Тормозные диски Brembo диаметром 380 мм спереди и 345 мм сзади обеспечивают уверенное замедление. Новые пружины подвески, рычаги и амортизаторы практически искоренили крены кузова в поворотах. Конечно, теперь езда GS F стала довольно жесткой, по меркам Lexus, хотя она намного мягче, чем у других автомобилей подобного класса. Да и шумоизоляция салона на высоте.

Lexus GS F показывает, что не мощностью единой привлекает спортивный седан. К тому же, как для заряженной модели E-класса, он относительно недорогой – стоит от 85 тыс. долларов.





Radio
FM 106.7 MHz
KROO-FM
Back | HD Radio

SRS-AIRBAG

TEMP 67





Технические характеристики Lexus GS F

Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Снаряженная масса, кг	1790
Длина/ширина/высота, мм	4915/1845/1440
Колесная база, мм	2850
Колея передняя/задняя, мм	1555/1560
Клиренс (дорожный просвет), мм	130
Объем багажника мин/макс, л	520
Диаметр разворота, м	10,6
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	4968
Тип	бензиновый
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	477 при 7100
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	530 при 4800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/66
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	8-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, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, VSC, Traction control
Количество подушек безопасности, шт.	10
Размер шин	255/35 ZR19 спереди, 275/35 ZR19 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,6
Максимальная скорость, км/ч	270
Расход топлива, л/100 км:	
– городской цикл	16,8
– загородный цикл	8,1
– смешанный цикл	11,3
Стоимость тестируемого автомобиля (в США), долларов	85 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000



Mercedes-Benz GLC:

В 2008 году моделью GLK в Mercedes-Benz решили открыть для себя сегмент компактных внедорожников. Автомобиль оказался весьма успешным, и развитие линейки решили продолжить, но уже с другим названием – Mercedes-Benz GLC, который дебютировал на Франкфуртском автосалоне. Переименовали его в соответствии с новой системой обозначений внедорожников немецкой марки. К тому же, теперь еще больше подчеркивается родство с Mercedes-Benz C-Class.

НОВЫЕ ИМЯ И СТИЛЬ

Действительно, у GLC и C-Class платформа общая. Правда, вседорожник заметно крупнее седана и универсала, да и по сравнению с предшественником он вырос. Длина и колесная база прибавили по 120 мм и теперь равны 4656 и 2873 мм, соответственно. Ширина осталась прежней (1890 мм), а вот высоту уменьшили до 1639 мм. Несмотря на большие размеры, массу удалось снизить сразу на 80 кг (до 1735 кг в базовой версии). Капот, передние крылья и крыша теперь выполнены из алюминиевых сплавов.

С виду Mercedes-Benz GLC также немного напоминает C-Class. Ушли в прошлое прямые линии и угловатый стиль, а профиль стал гораздо стремительнее. Кстати, это поспособствовало снижению коэффициента лобового сопротивления до 0,31 – неплохое значение, как для вседорожника. Широкая решетка радиатора украшена по центру большой трехлучевой звездой, а по бокам расположены крупные фары с изогнутыми ходовыми огнями. Оптика за доплату теперь может стать полностью светодиодной. В переднем бампере увеличен воздухозаборник. Капот и боковины стали более рельефными, а линия крыши теперь аркообразная.

Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а по краям кузова сзади размещены узкие фонари.

Автомобиль можно выбрать с пакетом AMG, включающим аэродинамический обвес и 19-дюймовые литые диски (вместо стандартных 17-дюймовых). Альтернатива – вседорожный пакет с увеличенным на 20 мм клиренсом и немного скошенными бамперами, увеличивающими угол въезда до 30,8°, а съезда – до 24,8°.

В салоне грани также уступили место плавным линиям. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по тому же C-Class, а в версии AMG его обод плоский снизу и обшит кожей уже в базовой версии. А вот сиденья декорированы качественным кожаным материалом (натуральная кожа – опция). На рулевой колонке размещен селектор трансмиссии. Повсюду заметны серебристые алюминиевые вставки, а нежно-синяя подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Циферблаты приборов GLC помещены в два отдельных колпака, а разделяет их цветной экран бортового компьютера. В качестве опции предложена система проекции данных на лобовое стекло.

Водителя и пассажира разделяет наклоненная центральная панель. Венчает ее дисплей мультимедийной системы Comand: в зависимости от уровня оснащения его диагональ – 7,0 или 8,4 дюйма. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика или по средствам сенсорной панели, распознающей начертания букв пальцами. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного, поэтому разобраться с ними несложно. Ниже – небольшое запираемое отделение. Вообще внутри довольно много отсеков для мелкой поклажи: помимо немаленького перчаточного ящика это бокс в подлокотнике, карманы в дверях и спинках передних кресел.

У рулевой колонки Mercedes-Benz GLC изменяются высота и глубина, а сиденья первого ряда оснащены электроприводом регулировок уже в базовой версии. Они широкие и комфортабельные, а спинки обеспечивают надлежащую боковую поддержку. Пакет AMG подразумевает на-



личие спортивных кресел. Высокая посадка и тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, а стояночный тормоз теперь электромеханический во всех версиях.

Широкий проем задних дверей облегчает посадку и высадку. На втором ряду пространство для ног прибавило 57 мм, на столько же салон стал шире в районе плеч. Здесь вполне комфортно троим пассажирам ростом 185 см. Кроме того, у дивана изменяется угол наклона спинок. Объем багажника вырос до 580 л в обычном состоянии и 1600 л – со сложенными задними креслами. Пятая дверь теперь оснащена электроприводом с сенсорным открытием: для его срабатывания нужно пошевелить ногой под задним бампером.

Начальное оснащение Mercedes-Benz GLC расширено и теперь включает систему доступа без ключа, электропакет, двухзонный климат-контроль, CD-проигрыватель, датчики освещения и дождя, камеру заднего вида, адаптивный круиз-контроль. Обязательными являются 7 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, а также технологии автоматического замедления и определения усталости водителя. В самой дорогой версии Premium добавлены подогрев сидений, парковочный автопилот, навигационная система, Wi-Fi, система распознавания дорожных знаков. Среди опций – вентиляция передних и подогрев задних кресел, камеры кругового обзора, обогрев рулевого колеса,

панорамная крыша, системы соблюдения полосы движения и мониторинга "слепых" зон.

На первых порах предложат только четырехцилиндровые двигатели с турбонаддувом. Все они получили систему глушения при остановках и соответствуют нормам Евро-6. Бензиновая 2,0-литровая "четверка" развивает 211 л. с. при 5500 об/мин. Она неплохо проявляет себя на низких оборотах, ведь максимальные 350 Н·м крутящего момента доступны уже с 1200 об/мин. При этом двигатель легко раскручивается и до 6500 об/мин, хотя слишком отзывчивым его не назовешь. Такой GLC разгоняется до 100 км/ч за 7,3 с и достигает 222 км/ч. Он весьма экономичный – расходует 8,5 л/100 км в городском цикле и 6,3 л/100 км – в загородном.

Позже появится 245-сильная модификация этого мотора. Кроме того, именно он будет работать в паре со 115-сильным электродвигателем в гибридном GLC350e. Этот вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 5,9 с, но при этом может проехать 34 км на электротяге и расходует в среднем около 3,5 л/100 км. Гибрид предложат в следующем году, так же как и GLC450 с 362-сильным V6.

Оба турбодизеля – 2,1-литровые, развивают 170 и 204 л. с. Более мощный вариант привлекает огромным крутящим моментом в 500 Н·м, доступным при 1600 об/мин. Тяги у вседорожника более чем достаточно и обгон на трассе совершается очень легко. К тому же, дизельный двигатель работает, на удивление, тихо и без вибраций. Динамика не особо хуже,

чем у бензинового варианта – 7,6 с до 100 км/ч. Зато "аппетит" поменьше – 6,3 л/100 км в городе и 5,1 л/100 км – на шоссе.

Новая 9-ступенчатая автоматическая трансмиссия радуется плавностью работы, а при резком нажатии педали акселератора способна резко переключиться с девятой на пятую передачу. Все Mercedes-Benz GLC – полноприводные. Вседорожный пакет включает систему изменения настроек для разных типов дорожного покрытия и технологию помощи на крутом спуске. На легком бездорожье автомобиль неплохо себя проявляет.

На асфальте обе ведущие оси – залог хорошего сцепления. Больше тяги передается на задние колеса, что призвано улучшить управляемость и уменьшить недостаточную поворачиваемость. Традиционно на первое место Mercedes-Benz ставит комфорт. Езда в нем мягкая даже на дорогах плохого качества, а опциональная пневмоподвеска буквально сглаживает все дорожные неровности. Кроме того, дорожный просвет изменяемый: в спортивном режиме он уменьшается на 15 мм, а во вседорожном – увеличивается на 50 мм. Вместе с тем, благодаря адаптивным амортизаторам крены кузова в поворотах уменьшены. Руль довольно легкий. Тем не менее, информативности в околонулевой зоне немного. Улучшена и так неплохая шумоизоляция: даже при 150 км/ч в салоне очень тихо.

Mercedes-Benz GLC уже поступил в продажу. В Европе цены начинаются с отметки в 44 500 евро. А вскоре "семейство" расширит еще и вседорожное купе GLC Coupe.











Технические характеристики Mercedes-Benz GLC		
Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная/полная масса, кг	1735/2400	1845/2500
Длина/ширина/высота, мм	4656/1890/1639	
Колесная база, мм	2873	
Колея передняя/задняя, мм	1621/1617	
Клиренс (дорожный просвет), мм	212-277	
Объем багажника мин/макс, л	580/1600	
Диаметр разворота, м	11,8	
Двигатель		
Рабочий объем, см ³	1991	2143
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	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	211 при 5500	204 при 3800
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	350 при 1200-4000	500 при 1600-1800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/66	ДТ/66
Трансмиссия		
Тип привода	постоянный полный	
Коробка передач	9-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Количество подушек безопасности, шт.	7	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR	
Размер шин	235/65 R17	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,3	7,6
Максимальная скорость, км/ч	222	222
Расход топлива, л/100 км		
– городской цикл	8,5	6,3
– загородный цикл	6,3	5,1
– смешанный цикл	7,1	5,5
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	44 500 – 65 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Opel Astra:



дубль пятый

Марка Opel присутствует в С-классе с 1936 года – именно тогда представили модель Kadett. А с 1991 года эстафету принял новый Opel Astra. За почти четверть века выпустили свыше 13 миллионов автомобилей четырех поколений, а теперь на конвейер встал полностью новый Astra пятой генерации.





Модель радикально усовершенствовали. Для нее разработали полностью новую платформу. Astra K (такое заводское обозначение новичка) короче предшественника сразу на 50 мм (4370 мм), а колесная база уменьшена на 23 мм – до 2662 мм. Ширина осталась на прежнем уровне (1809 мм), а вот высота уменьшена сразу на 25 мм – до 1485 мм. Но главное, хэтчбек стал ощутимо легче – сразу на 200 кг, то есть 1248 кг в базовой версии. Коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,285.

Первыми дебютировали пятидверный хэтчбек и универсал. Дизайн Opel Astra K стал ярче и выразительнее. Чего стоит одна лишь широкая хромированная решетка радиатора в виде улыбки. Передний бампер теперь изогнутый. Треугольные фонари дополнены С-образными ходовыми огнями, а в самом дорогом варианте Innovation оптика светодиодная и с активной матрицей (самостоятельно меняет направление и интенсивность света в зависимости от условий движения). Боковины стали рельефными. Профиль более стремительный благодаря аркообразной форме крыши, которая будто бы парит над автомобилем. Такого эффекта добились, окрасив в черный цвет полосы в задних стойках крыши. Пятая дверь сверху

прикрыта спойлером, а расширенные задние крылья подчеркнуты Г-образными фонарями.

В салоне значительно улучшены материалы отделки: теперь здесь немало черных лакированных накладок и вставок "под алюминий". Рулевое колесо стреловидной ступицей несколько меньше, чем у предшественника. Его обод обшит кожей во всех версиях, кроме базовой, а в районе хвата рук предусмотрены напльвы. Впрочем, кнопок на руле по-прежнему много – целых 16: они отвечают за телефон, аудиосистему и круиз-контроль. Циферблаты спидометра и тахометра теперь помещены в отдельные колодцы с хромированными ободками. Между ними – экран бортового компьютера, указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. Нежно-голубая подсветка сохранена – она не слишком яркая и приятна для глаз.

Наклоненная центральная панель увенчана сенсорным дисплеем новой мультимедийной системы IntelliLink. В базовом варианте он 7-дюймовый, а в самом дорогом – 8-дюймовый. А вот переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля стало заметно меньше, чем ранее. Они крупные и удобные в пользовании. Освободившееся место отведено под небольшой отсек для мелкой поклажи.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина, довольно широкий диапазон регулировок и у сиденья водителя. Передние кресла мягкие и удобные. Однако при переключении передач мешает слишком большой подлокотник – локоть постоянно его касается. В модификации Turbo установлены спортивные сиденья с более выраженной боковой поддержкой. Также следует отметить, что улучшена обзорность назад.

Хотя Astra и стал компактнее, внутреннее пространство увеличено. Так, места для ног сзади больше на 35 мм, а салон стал шире в районе плеч, поэтому троем пассажирам сзади просторнее. Впрочем, над головой пространство не очень щедрое из-за покатой формы крыши. Объем багажника остался на прежнем уровне: 370 л в обычном состоянии и 1210 л – со сложенными задними сиденьями.

Начальный Opel Astra Selection получил электроприводы электростеклоподъемников и зеркал заднего вида, 16-дюймовые легкосплавные диски, кондиционер, магнитола, связь Bluetooth и круиз-контроль. Также предусмотрены 6 подушек безопасности и система стабилизации. В самом дорогом варианте Innovation добавлены двухзонный климат-контроль, электропривод передних и подогрев всех кресел,

датчики освещения и дождя, камера заднего вида, а также системы автоматического зонирования, мониторинга "слепых" зон, соблюдения полосы движения и распознавания дорожных знаков. Среди опций – обогрев обода руля, функции вентиляции и массажа передних сидений, оригинальный распылитель духов.

Большинство двигателей в линейке – полностью новые, созданные в соответствии с экологическими требованиями Евро-6. Базовое предложение – 1,0-литровый трехцилиндровый бензиновый турбомотор мощностью 105 л. с. У него очень задорный характер и он быстро раскручивается. При этом он обладает неплохим крутящим моментом в 170 Н•м при 1800 об/мин. Конечно, тихим его не назовешь, но и вибрации не проявляются. Разгон до 100 км/ч занимает 11,2 с, а максимальная скорость – 200 км/ч. При этом двигатель экономичный – 5,2 л/100 км в городском цикле и 3,9 л/100 км – в загородном.

Бензиновая 1,4-литровая "четверка" развивает 100 л. с. в атмосферном варианте и 125 или 150 л. с. – с турбонаддувом.

У нее более спокойный характер и лучшая эластичность, да и работает она значительно тише. Более мощная модификация обеспечивает 245 Н•м крутящего момента с 2000 об/мин, поэтому тяги в среднем диапазоне оборотов вполне хватает. Такой Opel Astra демонстрирует очень неплохую динамику – 8,3 с до 100 км/ч и максимальные 215 км/ч. В городе расход топлива составляет 7,3 л/100 км, а на трассе – 4,5 л/100 км. Позже появятся еще и 1,6-литровые турбомоторы мощностью 170 и 200 л. с.

Турбодизель объемом 1,6 л предложен в версиях мощностью 95, 110 и 136 л. с., а позже появится еще и 160-сильный вариант. Мотор довольно необычный. Во-первых, он очень тихий. Во-вторых, "четверка" быстро набирает обороты, что нетипично для дизельного двигателя. При этом она сохраняет и традиционные качества – такие как тяговитость на малых оборотах. У 136-сильной модификации пиковый крутящий момент в 320 Н•м доступен с 2000 об/мин. Хетчбэк разгоняется до 100 км/ч за 9,6 с и достигает 205 км/ч. И, конечно же, его "аппетит" небольшой –

4,5 л/100 км в городском цикле и 3,5 л/100 км – на шоссе.

Новая 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач работает точнее, а вот педаль сцепления могла бы быть и немного информативнее. За доплату доступен 6-ступенчатый "автомат".

Разработчики постарались сделать управляемость Astra более увлекательной. Рулевое управление хетчбэка теперь более точное, улучшена и обратная связь в околонулевой зоне. А при нажатии кнопки Sport руль становится острее. Технология изменения вектора тяги помогает уменьшить недостаточную поворачиваемость. Подвеска хетчбэка более упругая, чем ранее, что ощутимо на дорогах с выбоинами. Зато крены кузова в виражах заметно уменьшены. Также немного улучшена шумоизоляция, поэтому при езде по автостраде внутри тише.

Opel Astra K уже поступил в продажу в Европе. Базовая версия стоит 17 250 евро. Со временем линейку расширят трехдверная модификация GTC и заряженный Astra OPC.









Технические характеристики Opel Astra

Тип кузова	хетчбэк		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1263/1780	1278/1820	1350/1875
Длина/ширина/высота, мм	4370/1809/1485		
Колесная база, мм	2662		
Колея передняя/задняя, мм	1548/1565		
Клиренс (дорожный просвет), мм	140		
Объем багажника, л	370/1210		
Диаметр разворота, м	11,0		
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	998	1399	1598
Тип	бензиновый, с турбонаддувом		дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 3	в ряд, 4	в ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2	16/2	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	105 при 5500	150 при 5000	136 при 3500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	170 при 1800-4200	245 при 2000-3500	320 при 2000-2250
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/60		Дт/60
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. механическая, 6-ст. автоматическая		
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Количество подушек безопасности, шт.	6		
Размер шин	205/55 R16		
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,2	8,3 (9,0)*	9,6 (9,7)
Максимальная скорость, км/ч	200	215 (210)	205 (205)
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	5,2	7,3 (7,1)	4,5 (5,6)
– загородный цикл	3,9	4,5 (4,4)	3,5 (3,9)
– смешанный цикл	4,4	5,5 (5,4)	3,9 (4,5)
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	17 250 – 28 350		
Первое техобслуживание, км	20 000		
Периодичность техобслуживания, км	20 000		

Peugeot 308 GTi: доступная мощь



С середины 80-х годов заряженные версии моделей Peugeot носят обозначение GTi. Эту традицию начал Peugeot 205 GTi и за три десятилетия общее количество выпущенных "горячих" хетчбэков французской марки превысило 800 тыс. единиц. Последнее пополнение в этом "семействе" – свежий Peugeot 308 GTi.



Поскольку трехдверный вариант Peugeot 308 в этом поколении не предусмотрен, то новый GTi предложили только в пятидверном исполнении. С виду хетчбэк очень напоминает предсерийный концепт-кар 308 R двухлетней давности. Плавные линии в дизайне сочетаются с мускулистыми формами вроде профилированных боковин. У автомобиля новая трапециевидная решетка радиатора в виде сот и огромный воздухозаборник в бампере. Раскосые фары теперь полностью светодиодные. Дорожный просвет уменьшен на 11 мм. Предусмотрен и аэродинамический обвес: дополнительные элементы в бамперах и накладки на порогах. Панорамное заднее стекло обрамлено большим спойлером. По краям кузова установлены узкие С-образные фонари. А из-под бампера выглядывают две широкие выхлопные трубы.

Автомобиль получился довольно легким – 1280 кг. Более мощный вариант

308 GTi 270 можно отличить по 19-дюймовым легкосплавным дискам вместо стандартных 18-дюймовых. Также при желании можно выбрать оригинальную двухцветную окраску, которая может быть и матовой.

Салон декорирован алькантарой, а в 308 GTi 270 с ней сочетается и кожа. Повсюду заметны ярко-красные швы и лакированные вставки, а на педалях и порогах появились металлические накладки. Трехспицевое рулевое колесо очень маленькое – всего 35 см в диаметре. Оно обшито перфорированной кожей, а его обод плоский снизу. Приборная панель расположена выше, чем в большинстве автомобилей и находится почти на уровне глаз. Это облегчает считывание показаний, хотя руль в своем верхнем положении может частично перекрывать приборы. Новые циферблаты спидометра и тахометра разделены цветным экраном бортового компьютера, а по краям нахо-

дятся датчики уровня топлива и температуры двигателя. Среди опций есть и технология проецирования данных на лобовое стекло.

Центральная панель немного наклонена и повернута к водителю. Она увенчана большим 9,7-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Он позволяет управлять не только аудиосистемой, навигацией или телефоном, но и отоплением и кондиционером. Поэтому клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля практически не осталось. Однако меню требует некоторого времени для привыкания.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Спортивные сиденья неплохо удерживают спину и при этом остаются комфортабельными. Предусмотрена и функция подогрева. В 308 GTi 270 установлены особые ковшеобразные кресла с гораздо лучшей боковой поддержкой. Правда, их подушки несколько коротковаты. Также следует отметить, что педальный



узел довольно узкий. Обзорность вперед и по сторонам неплохая, однако, при парковке ее ограничивает слишком маленькое заднее стекло. Между сиденьями нет "ручника", ведь стояночный тормоз – электромеханический. На его месте установлен сдвижной подлокотник с вместительным боксом внутри.

На втором ряду места для ног вполне достаточно, а вот пространство над головой скромное. Зато у Peugeot 308 GTi вместительный багажник: его объем составляет 470 л (включая 35-литровое отделение под полом), а со сложенными сиденьями возрастает до 1309 л.

Оборудование базового 308 GTi 250 включает систему бесключевого доступа, электростеклоподъемники, двухзонный, климат-контроль, CD-проигрыватель, связь Bluetooth, датчик освещения, круиз-контроль. Также установлены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. В версии 308 GTi 270 добавлена спутниковая навигация, а за доплату доступна камера заднего вида.

Под капотом хэтчбэка – 1,6-литровый бензиновый турбомотор с непосредственным впрыском топлива. Он предложен в модификациях на 250 и 270 л. с. – 308 GTi 250 и 308 GTi 270, соответственно. Максимальный крутящий момент у обоих вариантов составляет 330 Н·м при 1900-5000 об/мин. То есть тяги в среднем диапазоне оборотов вполне хватает, но и турбопауза дает о себе знать. "Четверка" очень быстро набирает обороты, а при нажатии клавиши Sport становится более отзывчивой на нажатие педали акселератора. В этом случае еще и звук двигателя становится громче – его воспроизводит специальный акустический синтезатор. Однако нужно учитывать, что при резком старте у переднеприводного автомобиля проявляется эффект паразитного силового подраливания – автомобиль начинает рыскать по дороге. Динамика неплохая: 308 GTi 270 разгоняется до 100 км/ч за 6 с, а его максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. При этом благодаря технологии глушения мотора при остановках удалось добиться умеренного

расхода топлива – 8,0 л/100 км в городском цикле и 4,9 л/100 км – в загородном. А вот 6-ступенчатая механическая трансмиссия не самая точная при переключениях, да и ход ее рычага слишком длинный.

Автомобиль демонстрирует интересную управляемость. Его руль точный, пусть и не самый информативный. В 308 GTi 270 с недостаточной поворачиваемостью успешно борется механический дифференциал повышенного трения, а покрышки Michelin Super Sport размером 235/35 R19 обеспечивают отличное сцепление с дорогой. Расширенная колея способствует лучшей устойчивости. Конечно, подвеска Peugeot 308 GTi более упругая, чем в стандартном хэтчбэке, но комфорт езды остается на высоте. При этом крены кузова в поворотах уменьшены. Кроме того, хэтчбэк получил передние тормозные диски диаметром 380 мм с четырехпоршневыми суппортами, поэтому замедляется он уверенно и быстро.

Peugeot 308 GTi уже начали продавать в Европе. Стоимость базового хэтчбэка составляет 33 тыс. евро, а 308 GTi 270 обойдется в 35 тыс. евро, что не так много для столь мощного автомобиля.









Технические характеристики Peugeot 308 GTi 270	
Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1280
Длина/ширина/высота, мм	4253/1804/1446
Колесная база, мм	2620
Колея передняя/задняя, мм	1570/1554
Клиренс (дорожный просвет), мм	140
Объем багажника, л	470/1309
Диаметр разворота, м	10,7
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1598
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	270 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	330 при 1900-5000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/60
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, TPMS
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	235/35 R19
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,0
Максимальная скорость, км/ч	250
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	8,0
– загородный цикл	4,9
– смешанный цикл	6,0
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	35 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Современный В-класс



Ford Fiesta

Решетка радиатора Ford Fiesta
декорирована хромом



Opel Corsa

Широкая радиаторная решетка
Opel Corsa напоминает улыбку



Volkswagen Polo

В переднем бампере Volkswagen Polo –
широкий воздухозаборник

Хэтчбеки В-класса – одни из самых популярных автомобилей в мире. На то существует сразу несколько причин. Во-первых, они экономичные, во-вторых, не занимают много места на парковке и маневренные в городских условиях. К тому же, не следует забывать и о еще одном факторе – доступной цене. Особенно это актуально в Украине в нынешних условиях. Несмотря на сложную экономическую ситуацию, на нашем рынке появляются и новые модели В-класса. Одна из них – свежий Opel Corsa, который составит конкуренцию хорошо известным Ford Fiesta и Volkswagen Polo.

Opel Corsa четвертого поколения не слишком изменился внешне по сравнению с предшественником. У него знакомый профиль с короткими свесами кузова и большим углом наклона лобового стекла. Задние стойки практически вертикальные. Передняя часть с широкой решеткой радиатора в виде улыбки и стреловидными фарами со светодиодными ходовыми огнями выполнена в стиле младшего брата Opel Adam. Капот и боковины стали более рельефными. Заднюю часть подчеркивают панорамное стекло и крупные фонари в виде лепестков.

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

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

С каждым годом модели В-класса становятся все крупнее. Так, тот же Corsa, являющийся самым крупным в этой тройке, достигает 4021 мм в длину при колесной базе в 2510 мм. Длина Fiesta – 3969 мм, а колесная база – 2489 мм, а у Polo эти показатели составляют 3972 и 2470 мм, соответственно. Ford несколько легче конкурентов: его масса равна 1091 кг, тогда как Volkswagen весит 1107 кг, а Opel – 1141 кг.

В салоне Fiesta преобладает спортивный дух. Пластик щедро разбавлен серебристыми вставками, а теперь к ним добавлены и черные лакированные



У лобового стекла Fiesta большой угол наклона



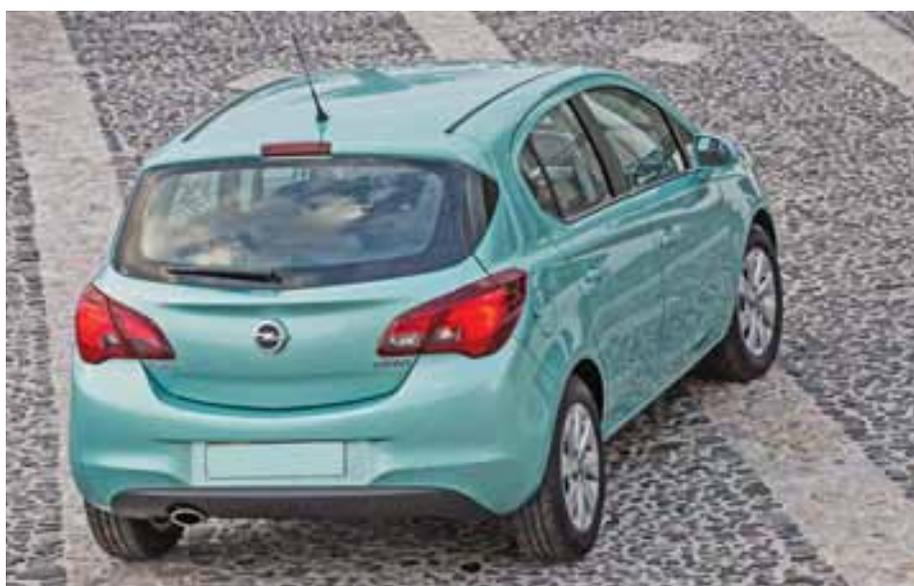
При длине в 4021 мм Corsa крупнее соперников



Polo несколько легче конкурентов – 1107 кг



На крыше Ford – большой спойлер



Крупные фонари Opel напоминают лепестки



По краям кузова Volkswagen – большие четырехугольные фонари

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

Внутренняя отделка Corsa разбавлена черными лакированными деталями и вставками "под алюминий". Передняя панель по форме напоминает распростертые крылья, а небольшое трехспицевое рулевое колесо привлекает стреловидной ступицей. Оно обшито кожей. Циферблаты приборов прикрыты изогнутым козырьком. Между спидометром и тахометром расположен экран бортового компьютера, указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. Узкая центральная панель наклонена, а кнопок здесь немного и они крупные, что облегчает пользование ими на ощупь. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету, можно изменить и высоту водительского сиденья. Кресла первого ряда у Corsa широкие и удобные, но они удерживают спину немного хуже, чем у соперников. Толстые передние стойки крыши несколько ограничивают обзор по сторонам.

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

На втором ряду пространство для ног в Opel немного больше, чем в Ford и Volkswagen. Запас места над головой в трех машинах приблизительно одинаковый. Сзади комфортнее двоим пассажирам, но при надобности поместится и третий. Объем багажника Corsa составляет 285 л, у Fiesta – 295 л, а у Polo – 280 л. Со сложенными задними сиденьями он возрастает до 1120, 979 и 952 л, соответственно.

Для сравнения выбраны версии моделей со схожим оснащением – Opel Corsa 1,4 Cosmo, Ford Fiesta 1,0 Sport и Volkswagen Polo 1,2 TSI Life. У всех их есть центральный замок, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, бортовой компьютер, кондиционер. У Opel и Ford также предусмотрены легкосплавные диски, магнитола с CD-плеером и связь Bluetooth. Fiesta оснащен 4 подушками безопасности, а два других хетчбэка – 6. У Corsa и у Polo установлены системы стабилизации и контроля давления в шинах. Opel также получил адаптивные фары и Wi-Fi, а Volkswagen – технологию Multi-collision brake, автоматически применяющую торможение после столкновения, чтобы нейтрализовать кинетическую энергию.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми турбодвигателями. "Четверка" Corsa объемом 1,4 л развивает 100 л. с. при 3500 об/мин. У нее спокойный характер и неплохая эластичность. Максимальный крутящий момент в 200 Н·м достигается при 1850 об/мин, то есть тяги в среднем диапазоне оборотов вполне хватает. Порой этот мотор достаточно громкий, хотя работает плавно. Новая 6-ступенчатая механическая трансмиссия весьма точная. Разгон до 100 км/ч занимает 11 с, а максимальная скорость – 185 км/ч. "Аппетит" несколько больше, чем у соперников – 6,5 л/100 км в городском цикле и 4,5 л/100 км – в загородном. Opel также предложен с бензиновыми двигателями объемом 1,0 л (100 и 115 л. с.) и 1,4 л (75 и 90 л. с.), а также 1,3-литровыми турбодизелями мощностью 75 и 95 л. с.

Fiesta получил 1,0-литровый трехцилиндровый турбомотор EcoBoost мощностью 125 л. с. У него бодрый нрав, хотя он довольно шумный. Мотор очень тяговитый на низких оборотах, ведь пиковые 200 Н·м крутящего момента в распоряжении уже с 1400 об/мин. А 6-ступенчатая "механика" демонстрирует образцовую точность работы. Динамика лучшая в тройке – 9,4 с до 100 км/ч и максимальные 196 км/ч. Да и расход топлива у него самый небольшой – 5,3 л/100 км в городе и 4,3 л/100 км – на шоссе. Также можно выбрать бензиновые моторы объемом 1,0 л (80 и 100 л. с.), турбодизель объемом 1,5 л (75 л. с.).

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



Циферблаты приборов Fiesta помещены в отдельные колодцы



Приборы Corsa прикрыты изогнутым козырьком



Обод руля Polo плоский снизу



На втором ряду Fiesta достаточно места для двоих взрослых



В Opel больше всего места для ног сзади



В Polo приличное пространство над головой

за 10,8 с и развивает 184 км/ч. Передачи в 5-ступенчатой механической трансмиссии переключаются легко и четко. Volkswagen также довольно экономичный – 6,0 л/100 км в городе и 4,0 л/100 км – на трассе. Polo также можно выбрать со 110-сильной версией этого двигателя, 1,0-литровым 75-сильным бензиновым мотором или 1,2-литровым турбодизелем такой же мощности.

Преимущество Ford – отличная управляемость, этот хэтчбэк несомненно создавали для активных водителей. Его рулевое управление оснащено адаптивным электроусилителем, а потому очень легкое при парковке, но приятно наполняется тяжестью по мере того, как скорость возрастает. Руль точный и острый – делает всего 2,6 оборота от упора до упора. Повороты – стихия Fiesta, автомобиль отлично держит траекторию и демонстрирует хорошее сцепление с дорогой. Диаметр разворота у него самый маленький – 10,1 м против 10,6 м у двух других хэтчбэков. Курсовая устойчивость также на высоте. Кузов мало кренится в виражах, хотя подвеска немного жестковата. Впрочем, она энергоемкая – уверенно поглощает большинство выбоин. Неплохая и шумоизоляция: ветер и шины становятся слышны лишь после 120 км/ч. Кроме того, у Fiesta лучшие в этом тесте тормоза – замедление со 100 км/ч происходит на отрезке в 36 м.

Opel более ориентирован на комфорт. Его новая подвеска значительно мягче, что ощутимо даже на дорогах низкого качества. При этом крены в поворотах не слишком выражены, пусть они и побольше, чем в соперников. Рулевое управление Corsa точное, но обратной связи в околонулевой зоне ему все-таки не хватает. Сцепление с дорогой у хэтчбэка хорошее, а недостаточная поворачиваемость редко дает о себе знать. Шумоизоляция автомобиля улучшена, поэтому при езде по автостраде в салоне довольно тихо.

Volkswagen демонстрирует уверенную и безопасную управляемость. Неплохое и сцепление с дорогой. Руль с электрогидравлическим усилителем довольно легкий, но точный, хотя немного больше информативности ему не помешало бы. Подвеска достаточно упругая, но зато хэтчбэк не слишком кренится в скоростных поворотах. Хотя по-настоящему ощутимы лишь глубокие выбоины. У Polo также очень хорошая шумоизоляция (по меркам В-класса), что особенно ощутимо на высоких скоростях. Тормоза обеспечивают неплохое замедление.

Ford Fiesta 1,0 Sport самый доступный в тройке: его цена – 366 тыс. гривен. У него хорошие динамика и экономичность. Стоимость Opel Corsa 1,4 Cosmo – 381 тыс. гривен, его сильная сторона – богатое оснащение. Volkswagen Polo 1,2 TSI Life несколько дороже соперников – 420 тыс. гривен, он привлекает комплектацией по безопасности.



Багажник Ford самый большой – 295 л

Объем багажника Opel – 285 л

У Volkswagen в распоряжении 280 л

Технические характеристики			
Модель	Ford Fiesta	Opel Corsa	Volkswagen Polo
Тип кузова	хэтчбэк		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1122/1545	1141/1605	1107/1620
Длина/ширина/высота, мм	3969/1722/1481	4021/1746/1481	3972/1682/1453
Колесная база, мм	2489	2510	2470
Колея передняя/задняя, мм	1473/1493	1472/1464	1463/1456
Клиренс (дорожный просвет), мм	150	140	143
Объем багажника мин/макс, л	295/979	285/1120	280/952
Диаметр разворота, м	10,1	10,6	10,6
Двигатель			
Рабочий объем, см3	998	1364	1197
Тип	бензиновый, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	3, в ряд	4, в ряд	4, в ряд
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2	16/2	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	125 при 6000	100 при 3500	90 при 4800
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	200 при 1400	200 при 1850	160 при 1400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/45	Аи-95/44	Аи-95/45
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. механическая	6-ст. механическая	5-ст. механическая
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности	4	6	6
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD	ABS, EBD, ESP, TPMS	ABS, EBD, ESP, TPMS
Размер шин	195/45 R16	185/65 R15	175/70 R14
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,4	11,0	10,8
Максимальная скорость, км/ч	196	185	184
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	5,3	6,5	6,0
– загородный цикл	3,7	4,5	4,0
– смешанный цикл	4,3	5,3	4,7
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	366 000	381 000	420 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Сравнение седанов С-класса



Hyundai Elantra

Раскосые фары Hyundai Elantra дополнены светодиодными ходовыми огнями



Mazda 3

Широкая решетка радиатора Mazda 3 похожа на улыбку



Toyota Corolla

Фары Toyota Corolla украшены хромированными "бровями"

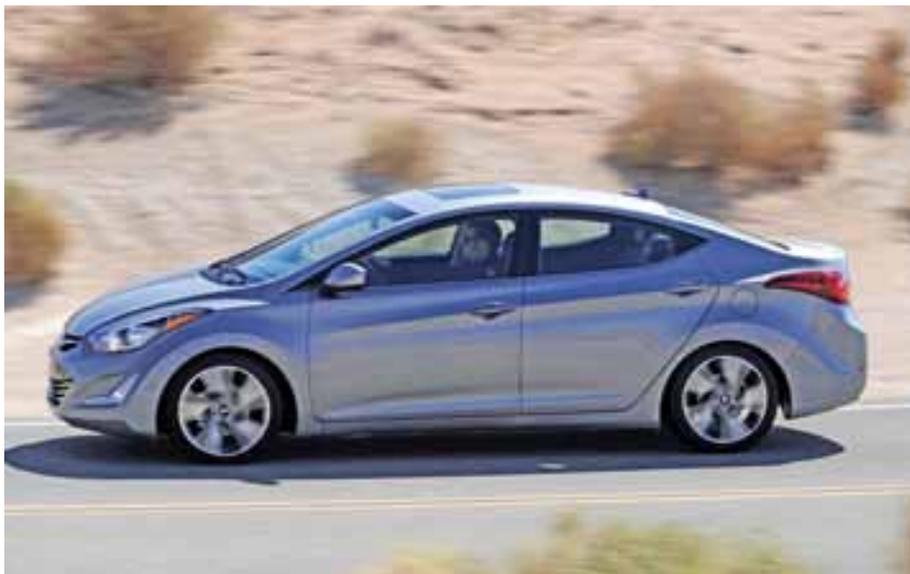
Так уже сложилось исторически, что автомобили с кузовом седан пользуются большой популярностью в Украине. Все-таки ценят у нас трехобъемный профиль и вместительный багажник. Причем, спрос стабилен даже на четырехдверные модели С-класса, в котором традиционно господствуют хетчбэки. Оно и неудивительно: подобные седаны не слишком дорогие и уверенно чувствуют себя на загруженных городских улицах. Да и расход топлива у них умеренный. Среди подобных автомобилей – и герои нашего сравнительного тест-драйва – Hyundai Elantra, Mazda 3 и Toyota Corolla.

Hyundai Elantra пятого поколения – долгожитель и уже скоро начнется выпуск полностью новой модели. Стилисты сделали ставку на элегантность и утонченность. Плавные линии кузова Elantra напоминают морские волны, а клиновидный силуэт и изогнутая крыша делают седан похожим на купе. Узкая радиаторная решетка сочетается с широкой хромированной "улыбкой" воздухозаборника в бампере, декорированного хромом. Большие передние фары, напоминающие лепестки цветов, растянуты на крылья и дополнены светодиодными ходовыми огнями. В схожем стиле выполнены и продолговатые задние фонари. Салон седана максимально сдвинут вперед, что создает характерный узнаваемый профиль.

Mazda 3 третьей генерации появился в 2013 году. Он отличается весьма динамичным стилем с длинным капотом, аркообразной формой крыши и слегка приподнятой задней частью. Широкая решетка радиатора по форме напоминает улыбку и обрамлена хромом. Раскосые фары растянуты на выпуклые передние крылья. Оконная линия отличается элегантным изгибом, а боковины украшены штампованными линиями. Задняя часть немного приподнята, а в крышку багажника интегрирован небольшой спойлер. Расширенные "плечи" Mazda подчеркнуты продолговатыми фонарями.

Смена поколений Toyota Corolla также произошла в 2013 году. Дизайн седана – довольно сдержанный, в нем господствуют грани и прямые линии. Узкая V-образная радиаторная решетка декорирована хромом. По бокам размещены большие раскосые фары, прикрытые оригинальными "бровями". В бампере заметен немаленький трапециевидный воздухозаборник. Оконная линия делает изящный изгиб в районе задних стоек крыши. Сзади по краям кузова размещены крупные стреловидные фонари, соединенные тоненькой хромированной накладкой. Бампер выглядит довольно массивным.

У всех трех седанов одинаковая колесная база – 2700 мм. Toyota несколько крупнее соперников – достигает 4620 мм в длину. У Hyundai этот показатель составляет 4550 мм, а у Mazda – 4585 мм. "Тройка" ощутимо легче конкур-



В дизайне Elantra преобладают плавные формы



Боковины Mazda 3 – рельефные



Оконная линия Corolla делает изгиб



Крупные фонари – черта Hyundai



В крышку багажника Mazda интегрирован спойлер



Фонари Toyota соединены хромированной накладкой

рентов – 1180 кг против 1236 кг у Elantra и 1245 кг – у Corolla.

В салоне Hyundai Elantra преобладают плавные формы. Передняя панель по форме напоминает распростерты крылья. Большое четырехспицевое рулевое колесо обшито кожей, а отделка щедро разбавлена серебристыми вставками "под алюминий". Спидометр и тахометр находятся в отдельных желобах и имеют приятную голубую подсветку. Между ними расположен экран бортового компьютера. Узкая центральная панель наклонена и выполнена в виде буквы "X". Большие круглые переключатели на ней удобны и ими легко пользоваться на ощупь. Рулевая колонка Elantra регулируется по углу наклона и глубине уже в базовой версии, можно изменить и высоту водительского сиденья. Передние кресла мягкие и комфортабельные, но немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Предусмотрена и функция подогрева. Приподнятая задняя часть серьезно ограничивает обзор при парковке.

Спортивный дух господствует в салоне Mazda 3. В отделке присутствуют накладки, имитирующие полированный алюминий и даже вставки "под карбон". Трехспицевое рулевое колесо имеет небольшой диаметр и обшито кожей. На приборной панели центральное место занимает аналоговый тахометр с цифровым спидометром внутри. По бокам от него установлены два цветных дисплея, на которые выведены остальные показания. Центральная панель достаточно широкая и немного повернута к водителю. Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля несколько мелковаты, поэтому требуют некоторого времени для привыкания. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету. Передние сиденья обладают лучшей в тройке боковой поддержкой, хоть и довольно-таки упругие. Предусмотрен и их подогрев. Центральный подлокотник прячет внутри бокс для мелкой поклажи. Обзорность назад несколько ограничена из-за маленького стекла.

В салоне Corolla преобладает строгий стиль. Черный пластик разбавлен лакированными накладками. На ободе трехспицевого рулевого колеса районе хвата рук на нем предусмотрены напльвы. Циферблаты приборов украшены серебристыми ободками и дополнены голубой подсветкой. Внутри спидометра расположен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру установлен экран бортового компьютера. Центральная панель – ассиметричная. Клавиши аудиосистемы и климатической установки крупные и удобные в пользовании. У рулевой колонки изменяются угол наклона и глубина. Сиденья первого ряда мягкие и комфортабельные, но им не хватает боковой поддержки. Зато они оснащены подогревом. Обзорность во всех направлениях у седана лучшая в тройке благодаря тоненьким стойкам крыши и большой площади остекления.

На центральном тоннеле Toyota установлен подлокотник с отделением внутри.

На втором ряду больше всего места для ног в Toyota, а вот в Hyundai оно весьма скромное. У Mazda самое щедрое пространство над головой, но его салон немного уже в районе плеч, чем у соперников. Поэтому в Elantra и Corolla троим пассажирам сзади просторнее (хотя двоим все же удобнее). Кроме того, Hyundai обладает еще и самым вместительным багажником: его объем – 485 л против 452 л у Toyota и 414 л – у Mazda.

Для того, чтобы сравнение было более объективным, мы выбрали версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – Hyundai Elantra 1,6 Elegance, Mazda 3 1,6 Drive и Toyota Corolla 1,6 Live. Все они получили центральный замок, электростеклоподъемники, электропривод и обогрев зеркал заднего вида, связь Bluetooth, магнитола. Hyundai оснащен климат-контролем, а два других седана – кондиционером. Кроме того, он оснащен обогревом руля, 16-дюймовыми легкосплавными дисками, датчиками освещения и дождя, круиз-контролем. А у Mazda 3 есть системы доступа без ключа, стабилизации и контроля давления в шинах. К тому же, у него 6 подушек безопасности тогда, как у Corolla – 4, а у Elantra – 2.

Все три автомобиля получили бензиновые четырехцилиндровые атмосферные двигатели объемом 1,6 л. "Четверка" Hyundai развивает 130 л. с. при 6300 об/мин, то есть она наиболее мощная. Максимальный крутящий момент, хоть и самый большой в тройке (158 Н·м), но достигается при 4850 об/мин. Поэтому на "низах" двигателю не всегда хватает тяги. Несколько компенсирует это 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач с удачно подобранными передаточными числами. К тому же, двигатель несколько шумноват на высоких оборотах. Автомобиль способен разогнаться до 100 км/ч за 10,1 с и достичь скорости 200 км/ч, то есть автомобиль быстрее соперников. В городском цикле он расходует 8,6 л/100 км, а в загородном – 5,2 л/100 км. Также Elantra доступен с 1,8-литровым 140-сильным мотором.

Двигатель Mazda развивает 105 л. с. при 6000 об/мин. Он лучше проявляет себя в среднем диапазоне оборотов, чем моторы конкурентов. Максимальные 144 Н·м крутящего момента достигаются при высоких 4000 об/мин. По мере разгона эта "четверка" становится достаточно шумной. В отличие от соперников, у Mazda 3 трансмиссия 5-ступенчатая, но она самая точная при переключениях. Разгон до 100 км/ч занимает 12,8 с, а максимальная скорость – 187 км/ч. Этот седан – самый экономичный из трех: расход топлива в городе составляет 7,6 л/100 км, а на трассе – 4,6 л/100 км. Также модель можно выбрать с 1,5-литровым 120-сильным и 2,0-литровым 150-сильным бензиновыми двигателями.

У "четверки" Toyota максимальная мощность достигает 122 л. с. при 6000 об/мин.



Приборы Elantra помещены в отдельные колодцы



Тахометр Mazda 3 сочетается с двумя экранами



В салоне Corolla преобладает строгий стиль



На втором ряду Hyundai ногам не слишком просторно



У Mazda самое щедрое пространство над головой сзади



В Toyota сзади больше всего места для ног

Она высокооборотистая и ее необходимо постоянно раскручивать. Пиковые 157 Н·м крутящего момента доступны только при 5200 об/мин. Впрочем, мотор отличается тишиной и плавностью работы и это его преимущество перед двигателями двух других седанов. А вот 6-ступенчатой "механике" немного больше четкости при переключениях не помешало бы. Corolla разгоняется до 100 км/ч за 10,5 с и достигает 195 км/ч. В городском цикле седан "употребляет" 8,7 л/100 км, а на шоссе – 5,4 л/100 км, то есть немного больше, чем соперники. Модель также доступна с 1,3-литровым 99-сильным мотором.

Под стать нраву автомобилей – и настройки ходовой. Комфортабельная и энергоемкая подвеска Elantra плавно поглощает даже самые серьезные неровности дороги, а его рулевое управление настолько легкое, что его можно крутить несколькими пальцами. Правда, существует и обратная сторона – обратной связи у руля немного. К тому же, в скоростных поворотах кузов ощутимо кренится. Да и недостаточная поворачиваемость иногда проявляется. Зато курсовая устойчивость не вызывает вопросов. На больших скоростях дают о себе знать шумы шин и ветра. Хорошо проявляют себя и тормоза Hyundai.

Ходовая Mazda 3 более ориентирована на активного водителя. Рулевое управление довольно острое и точное, а еще наполняется тяжестью на больших скоростях. Кроме того, оно более информативное, чем у двух других автомобилей. Седан очень редко демонстрирует недостаточную поворачиваемость, а его курсовая устойчивость не вызывает вопросов. Система стабилизации также положительно влияет на управляемость. Конечно, подвеска несколько жестковата, но зато Mazda очень мало кренится в поворотах. Правда, нужно учитывать, что при езде по автомагистрали в салоне становятся отчетливо слышны шумы ветра и шин. Тормоза Mazda 3 – лучшие в тройке, они обеспечивают уверенное замедление.

Corolla – полная противоположность Mazda 3, ведь он на первое место ставит комфорт. Мягкая подвеска плавно "глотает" большинство выбоин, но вместе с тем автомобиль ощутимо кренится в виражах. Руль Toyota очень легкий, но далеко не самый информативный. Автомобиль имеет несколько больший, чем у конкурентов, диаметр разворота (10,9 м против 10,6 м). Зато сцепление с дорогой не вызывает нареканий. Шумоизоляция пассажирского отсека очень хорошая, а потому при 120 км/ч в салоне достаточно тихо, разве что шум ветра иногда проявляется в районе зеркал заднего вида.

Toyota Corolla 1,6 Live самый доступный в этой тройке – 417 тыс. гривен, еще одно его преимущество – вместительный салон. Mazda 3 1,6 Drive стоит 419 тыс. гривен, а его сильные стороны – управляемость и экономичность. Hyundai Elantra 1,6 Elegance несколько дороже соперников – 438 тыс. гривен. Но зато у него богатое оснащение и самый большой багажник.



**Багажник Elantra
самый вместительный – 485 л**



Объем багажника Mazda 3 – 414 л



У Corolla в распоряжении 452 л

Технические характеристики			
Модель	Hyundai Elantra	Mazda 3	Toyota Corolla
Тип кузова	седан		
Количество дверей/мест, шт.	4/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1236/1770	1180/17450	1245/1760
Длина/ширина/высота, мм	4550/1775/1445	4585/1795/1450	4620/1775/1465
Колесная база, мм	2700	2700	2700
Колея передняя/задняя, мм	1565/1575	1565/1560	1525/1520
Клиренс (дорожный просвет), мм	160	160	145
Объем багажника мин/макс, л	485	414	452
Диаметр разворота, м	10,6	10,6	10,8
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1591	1598	1598
Тип	бензиновый		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	130 при 6300	105 при 6000	122 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	158 при 4850	144 при 4000	154 при 5200
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50	Аи-95/51	Аи-95/50
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. механическая	5-ст. механическая	6-ст. механическая
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	2	6	4
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD	ABS, EBD, DSC	ABS, EBD
Размер шин	205/55 R16	205/60 R16	195/65 R15
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,1	12,8	10,5
Максимальная скорость, км/ч	200	187	195
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	8,6	7,6	8,7
– загородный цикл	5,2	4,6	5,4
– смешанный цикл	6,4	5,7	6,6
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	438 000	419 000	417 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Не практичностью единой



Alfa Romeo Giulietta

Радиаторная решетка Alfa Romeo Giulietta напоминает клюв



Ford Focus

Отличительная черта обновленного Ford Focus – узкая решетка радиатора



Seat Leon

Стреловидные фары Seat Leon дополнены светодиодными лампами

C-класс является самым популярным автомобильным сегментом в мире. Ежегодно продают миллионы этих автомобилей. Конечно, их ценят за доступность, экономичность и небольшие размеры. Впрочем, отдельные модели привлекают еще и неплохими динамикой и управляемостью. Причем речь идет не о специально созданных "горячих" хэтчбеках, а о вполне стандартных моделях – таких как Alfa Romeo Giulietta, Ford Focus и Seat Leon.

Представленный в 2010 году Alfa Romeo Giulietta воскресил имя знаменитой модели 50-х годов. Во многом дизайн передней части хэтчбека напоминает стиль великого предка. Фирменный "клюв" радиаторной решетки сочетается с широким воздухозаборником в бампере. Под стать им – и большие миндалевидные фары. Впрочем, классический стиль не помешал установить современную светодиодную оптику дневного света. В профиль Giulietta смотрится весьма динамично благодаря ниспадающей линии крыши и спрятанным в стойках ручкам задних дверей. На верхней кромке пятой двери размещен спойлер, а ширину автомобиля подчеркивают продолговатые фонари.

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

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

Ford немного крупнее своих соперников – достигает 4358 мм в длину при колесной базе в 2648 мм. У Alfa Romeo эти показатели составляют 4351 мм и 2634 мм, соответственно. Длина Seat равна 4263 мм, а расстояние между осями – 2637 мм. Поскольку Leon компактнее, то и легче: он весит 1250 кг, Giulietta – 1280 кг, а Focus – 1364 кг.

Салон Alfa Romeo декорирован черной тканью, разбавленной ярко-красными контрастными швами. Под стать им – и подсветка такого же цвета. Пластик в отделке сочетается с многочисленными серебристыми накладками. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей и оснащено



Ручки задних дверей Alfa Romeo спрятаны в стойках



Большой угол наклона лобового стекла делает профиль Ford более динамичным



Seat самый легкий в тройке – 1250 кг



Ширину Giulietta подчеркивают продолговатые фонари



На крыше Focus установлен большой спойлер



Задние крылья Leon немного расширены

напльвами на ободке в районе хвата рук. Циферблаты спидометра и тахометра размещены в отдельных желобах и разделены экраном бортового компьютера. Клавиши на центральной панели напоминают авиационные тумблеры. Они крупные и удобные в пользовании, а климат-контроль можно легко настроить с помощью трех круглых переключателей. У рулевой колонки изменяются высота и глубина, можно отрегулировать и высоту водительского кресла. Передние сиденья обладают наилучшей в этой тройке боковой поддержкой, но при этом не самые мягкие. В центральном подлокотнике расположен удобный бокс. Обзорность вперед и по сторонам хорошая, а вот при парковке ее ухудшают толстые задние стойки.

В салоне Ford заметны черты спортивного стиля. В отделке сочетаются ткань и кожа, а пластик разбавлен серебристыми вставками, имитирующими полированный алюминий. На ободке четырехспицевого рулевого колеса заметны напльвы в районе хвата рук, а сам он обшит кожей. Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы. Между спидометром и тахометром установлены указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя, а также цветной экран бортового компьютера. Наклоненная центральная панель увенчана еще одним дисплеем – 8-дюймовым, сенсорным. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля рационально упорядочены и четко разделены, то есть привыкание к ним не займет много времени. У рулевой колонки изменяются угол наклона и глубина, а водительское кресло получило электропривод. Передние сиденья Focus комфортабельные и обладают лучшей, чем у конкурентов, боковой поддержкой. Они также оснащены подогревом. На центральном тоннеле установлен подлокотник с боксом внутри. Обзорность вперед и по сторонам неплохая, однако, при парковке ее ограничивает слишком маленькое заднее стекло.

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

На втором ряду пространство над головой приблизительно одинаковое во всех трех автомобилях. Больше всего места для ног у Leon, а над головой – в Giulietta. А вот салон самый широкий у Focus, что позволяет троим пассажирам чувствовать себя свободнее сзади. Багажник наиболее вместительный у Seat: его объем составляет 380 л, тогда как у Alfa Romeo – 350 л, а у Ford – 316 л. Со сложенными задними сиденьями он возрастает до 1270, 1045, 1215 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – Alfa Romeo 1,4 MultiAir Veloce, Ford Focus 1,5 Titanium X и Seat Leon 1,4 TSI FR. Все они оснащены электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонным климат-контролем, 17-дюймовыми легкосплавными дисками, аудиосистемой, связью Bluetooth, круиз-контролем, системами стабилизации и контроля давления в шинах, 6 подушками безопасности. Alfa Romeo и Ford получили датчики освещения и дождя, а у Focus есть еще и система бесключевого доступа.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми четырехцилиндровыми двигателями с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. Мотор Giulietta имеет наименьший объем – 1,4 л, но благодаря непосредственному впрыску топлива, и электронной системе регулировки фаз газораспределения MultiAir и турбонаддуву развивает наибольшую мощность – 170 л. с. при 5500 об/мин. Он довольно тяговит в среднем диапазоне оборотов, ведь пик крутящего момента в 250 Н·м достигается при 2500 об/мин. При этом "четверка" легко и быстро достигает и 6500 об/мин. Alfa Romeo демонстрирует лучшую в этой тройке динамику – 7,7 с до 100 км/ч и максимальные 218 км/ч. Большую роль в этом играет 6-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями: переключения происходят очень быстро, хотя и с толчками. Кроме того, благодаря технологии глушения мотора при остановках (Start&Stop) хетчбэк еще и весьма экономичный – 6,7 л/100 км в городском цикле и 4,3 л/100 км – в загородном.

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

Двигатель Leon имеет рабочий объем 1,4 л и развивает 140 л. с. при 4500 об/мин. Но главное его преимущество – приличная тяга на низких оборотах, ведь максималь-



Циферблаты приборов Alfa Romeo размещены в отдельных желобах



В отделке салона Ford сочетаются ткань и кожа



Экран бортового компьютера Seat – цветной



В Giulietta сзади самое приличное пространство над головой



Салон Focus самый широкий в районе плеч



В Leon сзади больше всего места для ног

ный крутящий момент в 250 Н•м доступен с 1400 об/мин. У двигателя довольно резвый характер и он быстро раскручивается. Однако на высоких оборотах проявляются вибрации. Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями DSG отличается молниеносными переключениями. Seat демонстрирует неплохую динамику – разгоняется до 100 км/ч за 8 с и развивает 211 км/ч. К тому же, он и самый экономичный: 6,5 л/100 км в городском цикле и 4,4 л/100 км – на шоссе. Хэтчбэк у нас также предложен с бензиновыми турбомоторами объемом 1,2 л (105 л. с.) и 1,8 л (180 л. с.), турбодизелем объемом 1,6 л (105 л. с.).

Шасси Alfa Romeo настроено на динамичную езду. Руль хэтчбэка очень острый – всего 2,2 оборота от упора до упора. Он точный и информативный, даже несмотря на электроусилитель. С недостаточной поворачиваемостью борется технология Q2, имитирующая дифференциал повышенного трения. Кроме того, Giulietta получил систему Alfa D.N.A., позволяющую нажатием кнопки изменять настройки двигателя, трансмиссии и ходовой. Предусмотрены обычный, динамический и зимний режимы. Конечно, подвеска весьма жесткая, но зато в поворотах автомобиль кренится меньше всех.

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

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

Ford Focus 1,5 Titanium X самый доступный из трех автомобилей – 524 тыс. гривен. Он также привлекает богатым оснащением. Цена Alfa Romeo 1,4 MultiAir Veloce – 562 тыс. гривен, его преимущество – хорошая динамика. Seat Leon 1,4 TSI FR несколько дороже – 608 тыс. гривен. Но зато у него неплохая экономичность и самый большой багажник.



Объем багажника Alfa Romeo – 350 л



У Ford в распоряжении 316 л



Багажник Seat самый большой – 380 л

Технические характеристики

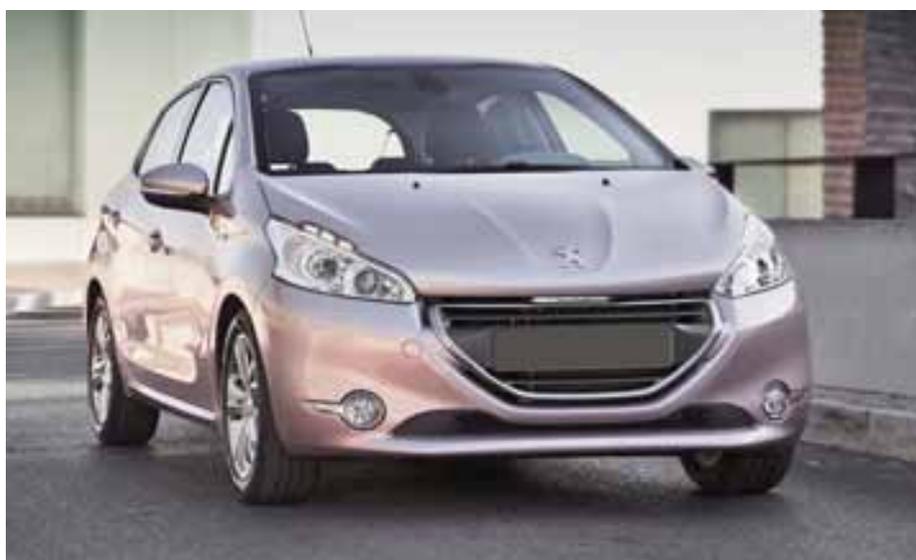
Модель	Alfa Romeo Giulietta	Ford Focus	Seat Leon
Тип кузова	хетчбэк		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1280/1795	1364/1855	1250/1730
Длина/ширина/высота, мм	4351/1798/1465	4358/1823/1484	4263/1816/1459
Колесная база, мм	2634	2685	2637
Колея передняя/задняя, мм	1554/1554	1544/1558	1538/1508
Клиренс (дорожный просвет), мм	128	160	145
Объем багажника мин/макс, л	350/1045	316/1215	380/1270
Диаметр разворота, м	10,9	10,9	11,4
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1368	1499	1395
Тип	бензиновый, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	170 при 5500	150 при 6000	140 при 4500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	250 при 2500	240 при 1600	250 при 1500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/60	Аи-95/53	Аи-95/50
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	215/50 R17	215/50 R17	225/45 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,7	9,2	8,0
Максимальная скорость, км/ч	218	208	215
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	6,7	8,5	6,5
– загородный цикл	4,3	4,7	4,4
– смешанный цикл	5,2	6,1	5,2
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	562 000	524 000	608 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Сравнение хетчбэков В-класса



Nissan Micra

Овальные фары Nissan Micra сочетаются с узкой радиаторной решеткой



Peugeot 208

Радиаторная решетка Peugeot 208 обрамлена хромом



Skoda Fabia

На "носу" Skoda Fabia – крупный логотип марки

В сентябре в Украине наконец возобновилось производство автомобилей. В частности, первым заработал конвейер в Закарпатье, а в производство запустили новый Skoda Fabia третьего поколения. Он пополнил когорту хэтчбэков В-класса. Мы решили посмотреть, как Fabia проявит себя в соперничестве с другими свежими моделями этого сегмента – такими как Nissan Micra и Peugeot 208. Об этих трех автомобилях и пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

Nissan Micra нынешнего поколения был представлен еще в 2010 году, но в Украине его продажи начались на несколько лет позже. Он привлекает внимание милым внешним видом, в котором преобладают скругленные поверхности. У него аркообразная форма крыши и малые углы наклона стоек. Овальные фары сочетаются с узкой радиаторной решеткой, а в переднем бампере установлен широкий воздухозаборник. Капот немного профилирован. Заднее стекло прикрывает небольшой заостренный спойлер, а по краям кузова установлены узкие прямоугольные фонари.

Peugeot 208 второй генерации также является новичком на нашем рынке, ведь его мировая премьера состоялась в 2013 году. Его дизайн получился стремительным – с заостренной передней частью, профилированными боковинами и клиновидной оконной линией. Широкая трапецевидная решетка радиатора напоминает улыбку и декорирована хромом. Раскосые фары растянуты на крылья, а "нос" увенчан логотипом французской марки. Расширенные задние крылья плавно переходят в массивный бампер. Также привлекают внимание оригинальные С-образные фонари со светодиодными лампами.

Skoda Fabia сохраняет фирменный стиль и знакомый силуэт. Вместе с тем, в дизайне стало больше граней и углов, а боковины теперь профилированы. Широкая черная решетка радиатора обрамлена хромом, а с ней сочетаются прямоугольные фары, дополненные светодиодными лампами дневного света. На "носу" размещен логотип Skoda, а в бампере заметен широкий воздухозаборник. Оконная линия делает изгиб в районе задних дверей. В лючке бензобака предусмотрен скребок для льда. На крыше появился спойлер, а по краям кузова сзади размещены прямоугольные фонари.

Micra немного компактнее соперников – 3780 мм в длину против 3962 мм у 208 и 3992 мм у Fabia. Колесная база у Nissan также меньше – 2450 мм, тогда как у Skoda – 2455 мм, а у Peugeot – 2538 мм. Зато японский автомобиль очень легкий: он весит 920 кг, французский хэтчбэк – 975 кг, а чешский – 1055 кг.

В салоне Nissan господствуют раздутые формы. В частности, приборная панель привлекает внимание элегантными изгибами. Трехспицевое рулевое колесо по дизайну очень напоминает руль спортивного купе Nissan 370Z. На приборной панели центральное место занимает



Nissan самый легкий в тройке – 920 кг



У Peugeot самая большая колесная база – 2538 мм



Skoda крупнее соперников – 3992 мм



На крыше MiRa установлен спойлер



По краям кузова 208 размещены C-образные фонари



Пятая дверь Fabia сверху прикрыта спойлером

большой циферблат спидометра с экраном бортового компьютера внутри. Слева от него установлен тахометр, а справа – часы и указатель остатка топлива в баке. Подсветка выполнена ярко-оранжевой. Клавиши на центральной панели напоминают современный MP3-плеер. Особенно необычно выглядит круглый блок переключателей климатической установки. В пользовании кнопки также удобны. Внутри – сразу два перчаточных ящика. У рулевой колонки изменяется только угол наклона, зато водительское кресло имеет широкий диапазон регулировок по высоте. Передние сиденья мягкие, но их плоские спинки не лучшим образом удерживают спину. Зато они оснащены функцией подогрева. Обзорность во всех направлениях хорошая.

Оформление салона Peugeot – весьма необычное. Сразу бросается в глаза очень небольшое трехспицевое рулевое колесо. Комбинация приборов размещена непривычно высоко, поэтому циферблаты приборов находятся как раз на уровне глаз. Спидометр и тахометр разделены экраном бортового компьютера, а по бокам установлены датчики уровня топлива и температуры охлаждающей жидкости. Светло-синяя подсветка приятна для глаз. В отделке довольно много серебристых вставок и черных лакированных поверхностей. Сверху на центральной панели установлен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиши блоков аудиосистемы и климатической установки четко разделены одна от другой, но некоторые из них мелковаты. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине, можно настроить и высоту водительского сиденья. Однако, нужно учитывать, что в своем верхнем положении руль частично перекрывает приборы. Кресла первого ряда 208-го комфортабельные, но немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Обзор вперед и по сторонам хороший, но при парковке его немного ограничивают толстые задние стойки.

Внутри Skoda господствуют строгие прямые линии. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по старшему брату Octavia, а на его ободе в районе хвата рук предусмотрены напльвы. Циферблаты приборов выполнены в классическом стиле. Внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру размещен экран бортового компьютера. Переключатели на центральной панели рационально упорядочены и четко отделены друг от друга. Они крупные и удобные при пользовании на ощупь. Рулевая колонка регулируется по углу наклона и вылету, а у водительского кресла изменяется высота. Передние сиденья упругие, но зато обладают неплохой боковой поддержкой. Предусмотрен и их подогрев. Тоненькие стойки крыши обеспечивают лучшую в тройке обзорность во всех направлениях. Интересно, что под креслом водителя расположена специальная ниша,

где спрятан светоотражающий жилет.

На втором ряду места для ног в Peugeot и Skoda немного больше, чем в Nissan. А вот пространство над головой у 208 немного меньше, чем у Fabia и Micra. Ширина салона в районе плеч во всех трех автомобилях позволяет с комфортом разместиться двоим, хотя при надобности поместятся и трое. Объем багажника Skoda заметно больше, чем у конкурентов: он составляет 330 л, у Peugeot – 285 л, а у Nissan – 265 л. Со сложенными задними креслами он возрастает до 1150, 1076 и 1132 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны комплектации моделей приблизительно одинаковой стоимости – Nissan Micra 1,2 Comfort, Peugeot 208 1,2 Active и Skoda Fabia 1,0 Active. Все они оснащены центральным замком, антиблокировочной системой тормозов ABS, двумя фронтальными подушками безопасности, электростеклоподъемниками, электроприводом зеркал заднего вида, кондиционером. У Peugeot также есть магнитола и связь Bluetooth, а Skoda получил систему стабилизации ESP.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми трехцилиндровыми атмосферными двигателями и 5-ступенчатыми механическими трансмиссиями. Мотор Micra объемом 1,2 л оснащен системой регулировки фаз газораспределения и развивает 76 л. с. при 6000 об/мин. Он отличается весьма бодрым характером, но лучше всего чувствует себя на высоких оборотах, ведь пик крутящего момента в 104 Н·м достигается при 4000 об/мин. Но при разгоне дает знать о себе шум двигателя, да и вибрации проявляются. Зато легкий хэтчбек демонстрирует лучшую динамику – 13,7 с до 100 км/ч и максимальные 166 км/ч. Механической 5-ступенчатой трансмиссии не помешало бы немного больше точности при переключениях. В городском цикле Nissan расходует 6,6 л/100 км, а в загородном – 4,9 л/100 км.

У 208 также 1,2-литровый двигатель, а его мощность самая большая в тройке – 82 л. с. при 6000 об/мин. Он обеспечивает гораздо лучшую, чем у конкурентов, динамику – 12,2 с до 100 км/ч и максимальные 175 км/ч. Характер у него достаточно бодрый. Мотор хорошо проявляет себя в среднем диапазоне оборотов, ведь максимальные 118 Н·м крутящего момента достигаются при 2750 об/мин. Однако, по мере того, как обороты растут, он становится чересчур шумным, ощутимы и вибрации. Peugeot и самый экономичный: 5,5 л/100 км в городе и 3,9 л/100 км – на шоссе. Для этой модели также доступны бензиновые моторы объемом 1,0 л (68 л. с.) и 1,6 л (120 л. с.), а также 1,6-литровый 92-сильный турбодизель.

Двигатель Fabia имеет меньший рабочий объем – 1,0 л. Он развивает 75 л. с. при 6200 об/мин. У него задорный нрав и он быстро набирает обороты. Правда, даже максимальный крутящий момент не-



В салоне Nissan привлекает оригинальный круглый блок клавиш климатической установки



Приборы Peugeot размещены очень высоко



Циферблаты приборов Skoda выполнены в классическом стиле



Сзади в Мiсга ограниченное пространство для ног



На втором ряду 208 больше всего места для ног



У Fabia на втором ряду самое щедрое пространство над головой

большой – 95 Н·м при 3000 об/мин. Поэтому его желательно постоянно раскручивать, так как на "низах" ему не хватает тяги. К тому же, мотор достаточно громкий, хотя вибраций практически нет. Правда, на выдающиеся динамические характеристики рассчитывать не приходится: разгон до 100 км/ч занимает 14,7 с, а максимальная скорость составляет 172 км/ч. Зато расход топлива относительно небольшой: 5,8 л/100 км в городском цикле и 4,2 л/100 км – за городом. Кроме того, коробка переключения передач в Skoda порадует точностью работы. Также в Украине предложены версии с бензиновыми моторами объемом 1,2 л (90 и 110 л. с.) и 1,6 л (110 л. с.).

Nissan отлично ведет себя на загруженных городских улицах и неплохо маневрирует. Диаметр его разворота – всего 9,3 м против 10,4 м у Fabia и 208. Руль хэтчбэка очень легкий и его можно вращать несколькими пальцами. А вот информативности ему не хватает. Мягкая подвеска Мiсга плавно поглощает даже глубокие выбоины. Хотя из-за таких настроек ходовой автомобиль ощутимо кренится в поворотах, присутствуют и "клевки" при торможении. Сцепление с дорогой хорошее, так же как и курсовая устойчивость. Но на больших скоростях в салоне становится довольно шумно.

Peugeot также более ориентирован на комфорт, хотя он и не настолько мягкий, как Nissan. Конечно, подвеска легко справляется с большинством неровностей, но некоторые из них поглощаются довольно-таки громко. При этом крены кузова в виражах выражены намного меньше. У 208 очень редко проявляется недостаточная поворачиваемость, ведь его передняя часть весьма легкая. Руль не настолько легкий, как у Мiсга, и заметно точнее, хотя немного больше обратной связи в околонулевой зоне ему не помешало бы. У хэтчбэка неплохая шумоизоляция, поэтому ветер и шины не слишком слышны при 120 км/ч.

Skoda демонстрирует более уверенную и интересную управляемость, чем соперники. Его рулевое управление самое точное и информативное среди трех автомобилей. Сцепление с дорогой также на высоте. Конечно, подвеска Fabia довольно-таки упругая (хотя мягче, чем у модели прошлого поколения), но по-настоящему побеспокоят только серьезные огрехи дорог. Да и нежелательные движения кузова в поворотах у хэтчбэка несколько меньше, чем у конкурентов. У автомобиля лучшая в этой тройке шумоизоляция, что особенно ощутимо при езде по автомагистрали на больших скоростях.

Nissan Мiсга 1,2 Comfort наиболее доступный в этой тройке, он стоит 280 тыс. гривен. Также хэтчбэк привлекает комфортной подвеской. Цена Skoda Fabia 1,0 Active – 323 тыс. гривен, его преимущества – просторный салон и вместительный багажник. Peugeot 208 1,2 Active несколько дороже – 337 тыс. гривен, но зато у него богаче оснащение, хорошие динамика и экономичность.



Объем багажника Nissan – 265 л



У Peugeot в распоряжении – 285 л



Багажник Skoda самый большой – 330 л

Технические характеристики			
Модель	Nissan Micra	Peugeot 208	Skoda Fabia
Тип кузова	хэтчбек		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	920/1425	975/1484	1055/1510
Длина/ширина/высота, мм	3780/1675/1525	3962/1739/1460	3992/1732/1452
Колесная база, мм	2450	2538	2455
Колея передняя/задняя, мм	1470/1475	1475/1471	1463/1457
Клиренс (дорожный просвет), мм	145	129	133
Объем багажника мин/макс, л	265/1132	285/1076	330/1150
Диаметр разворота, м	9,3	10,4	10,4
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1198	1199	999
Тип	бензиновый		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 3		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	76 при 6000	82 при 6000	75 при 6200
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	104 при 4000	118 при 2750	95 при 3000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/41	Аи-95/50	Аи-95/45
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	5-ст. механическая		
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	барабанные		
Количество подушек безопасности, шт.	2	2	2
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD	ABS, EBD	ABS, EBD, ESP
Размер шин	165/70 R14	185/65 R15	185/60 R14
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	13,7	12,2	14,7
Максимальная скорость, км/ч	166	175	172
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	6,6	5,5	5,8
– загородный цикл	4,9	3,9	4,2
– смешанный цикл	5,8	4,5	4,8
Стоимость тестируемого автомобиля (в Украине), гривен	280 000	337 000	323 000
Первое техобслуживание, км		10 000	
Периодичность техобслуживания, км		10 000	

Вседорожники премиум-класса



Mercedes-Benz GLE

Фары Mercedes-Benz GLE – полностью светодиодные



Porsche Cayenne

Каплевидные фары роднят Porsche Cayenne с легендарным 911



Range Rover Sport

Раскосые фары Range Rover Sport растянуты на крылья

Наверное, ни для кого не секрет, что вседорожники очень популярны в нашей стране. Конечно, это продиктовано и низким качеством дорог, и снежными зимами, но немаловажную роль играет и фактор имиджа. Конечно, последнее более относится к моделям премиум-класса – таким, как Mercedes-Benz GLE, Porsche Cayenne и Range Rover Sport. Именно они и станут героями нашего сравнительного тест-драйва.

Mercedes-Benz GLE – новый старый знакомый, ведь по сути это хорошо известный M-Class, переименованный при недавнем обновлении. Конечно, сохранен характерный профиль модели с наклонными центральными стойками крыши. Широкая хромированная решетка радиатора по центру украшена большой трехлучевой звездой, а с ней сочетаются крупные фары с полностью светодиодной оптикой. Спереди и сзади видны хромированные пластины защиты днища. Капот выпуклый, а задние крылья расширены, как у классических Mercedes-Benz 50-х годов. Пятая дверь прикрыта небольшим спойлером, а ширину "кормы" подчеркивают крупные фонари.

Porsche Cayenne второй генерации появился в 2010 году и недавно также был обновлен. Он привлекает стремительным внешним видом, в котором преобладают плавные линии кузова. Каплевидные фары и вогнутый капот роднят вседорожник с купе Porsche 911. У Cayenne широкая радиаторная решетка, а передний бампер несколько скошен снизу для улучшения угла въезда. Колесные арки раздуты, а у задних стоек крыши – большой угол наклона. На крыше установлен большой изогнутый спойлер. Широкие "плечи" Cayenne подчеркнуты узкими фонарями со светодиодными лампами, а из бампера выглядывают прямоугольные выхлопные трубы.

Range Rover Sport второго поколения поступил в производство с 2013 года. Своим угловатым двухобъемным профилем с высокой оконной линией он несколько напоминает предшественника, хотя смотрится более ярко. Знакомая узкая решетка радиатора сочетается с раскосыми фарами. Капот и боковины профилированы, а в передних крыльях заметны небольшие вентиляционные отверстия. Стойки крыши окрашены в черный цвет, причем у задних большой угол наклона. На крыше установлен спойлер. Сзади по краям кузова заметны небольшие Г-образные светодиодные фонари.

Все три автомобиля имеют приблизительно одинаковые размеры: Mercedes-Benz достигает 4810 мм в длину, Porsche – 4846 мм, а Range Rover – 4850 мм. Колесная база равна 2915 мм, 2895 мм и 2923 мм, соответственно. Cayenne несколько легче своих соперников, ведь он весит 2115 кг, Range Rover Sport – 2144 кг, а GLE – 2235 кг.

В отделке салона Mercedes-Benz сочетаются кожа и дерево, присутствуют и алюминиевые вставки. Трехспицевое рулевое колесо имеет довольно большой диаметр, а на рулевую колонку вынесен селектор трансмиссии. Циферблаты приборов помещены в два отдельных колodца, причем внутри спидометра – указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру размещен экран бортового компьютера.



Mercedes-Benz самый тяжелый – 2235 кг



Porsche легче соперников – весит 2115 кг



Range Rover наиболее крупный в тройке – 4850 мм



Ширину "кормы" GLE подчеркивают крупные светодиодные фонари



На крыше Cayenne установлен изогнутый спойлер



У задних стоек крыши Range Rover Sport – большой угол наклона

Широкая центральная панель увенчана 8-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы Comand. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и удобные в пользовании. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья самые мягкие в тройке и при этом неплохо удерживают спину. Они оснащены электроприводом и подогревом. Интересно, что обогреваются и подстаканники на центральном тоннеле. Подлокотники прячут отделение для мелкой поклажи. Обзорность во всех направлениях у GLE хорошая.

Салон Porsche также декорирован кожей, деревом и алюминием. Трехспицевое рулевое колесо компактное, а на ободе предусмотрены напльвы в районе хвата рук. Приборы размещены в отдельных желобах, причем по центру установлен тахометр с цифровым спидометром внутри. Слева от него – аналоговый спидометр, а справа – цветной дисплей бортового компьютера. По краям разместили указатели уровня топлива в баке и температуры охлаждающей жидкости. Центральная панель наклонена, а сверху на ней установлен 7-дюймовый монитор мультимедийной системы. Клавиш здесь очень много и большинство из них весьма мелкие, поэтому они требуют некоторого времени для привыкания. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Кресла первого ряда обладают самой лучшей боковой поддержкой и при этом остаются комфортабельными. Посадка несколько ниже, чем у соперников. Предусмотрены электропривод и подогрев. В широком центральном подлокотнике установлен бокс. Обзор назад несколько ограничен из-за небольшого стекла.

Кожа и алюминий преобладают и во внутренней отделке Range Rover. На педалях заметны металлические накладки. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов, причем ее цвет может изменяться. Большое четырехспицевое рулевое колесо удобно ложится в руки. Изображения приборов выведены на 12,3-дюймовый монитор. Наклоненная центральная консоль разделяет передние сиденья. Сверху на ней установлен 8-дюймовый сенсорный дисплей с технологией Dual View – водитель и пассажир могут одновременно считывать с него разные данные. Он позволил значительно уменьшить количество клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля. У рулевой колонки регулируются угол наклона и вылет. Кресла водителя и переднего пассажира удобные и с хорошей поддержкой в районе поясницы. Они получили электропривод, подогрев и вентиляцию. Подлокотник весьма большой, а внутри – вместительное отделение. Тоненькие стойки крыши и очень высокая посадка за рулем обеспечивают хорошую обзорность.

У всех трех вседорожников регулируется угол наклона спинки задних кресел. На втором ряду больше всего места для ног у GLE, зато у двух других автомобилей сиденья оснащены горизонтальной регулировкой. В Cayenne пространство над головой несколько меньше, чем у соперников. Салон Range Rover Sport самый

широкий в районе плеч и эта модель единственная доступна в семиместном исполнении (за доплату). Кроме того, у него предусмотрен подогрев задних сидений. Также британский вседорожник обладает наиболее вместительным багажником – 784 л против 550-670 л у Porsche и 500 л у Mercedes-Benz. Со сложенными задними сиденьями получается 1761 л, 1780 л и 2010 л, соответственно. Пятая дверь оснащена электроприводом во всех трех машинах.

Для более точного сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – Mercedes-Benz GLE500, Porsche Cayenne S и Range Rover Sport 3,0 Autobiography. Все они оснащены системой бесключевого доступа, электропакетом, климат-контролем (GLE и Cayenne – двухзонным, Range Rover Sport – четырехзонным), аудиосистемой с DVD-плеером, легкосплавными дисками, датчиками света и дождя, системой стабилизации, связью Bluetooth, камерой заднего вида, круиз-контролем (Mercedes-Benz – адаптивным). Porsche получил люк в крыше, а Range Rover – дисплей для задних пассажиров. У GLE500 9 подушек безопасности, у Cayenne – 8, а у Range Rover Sport – 7. Кроме того, Mercedes-Benz укомплектован технологиями определения усталости водителя и автоматического торможения.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми двигателями. Под капотом GLE500 – 4,7-литровый V8 с двойным турбонаддувом, развивающий 435 л. с. при 5250 об/мин. Уже при 1800 об/мин в распоряжении лавина крутящего момента – 700 Н·м. Турбопаузы у двигателя нет как таковой, а под рукой всегда немалый резерв мощности. Динамика у Mercedes-Benz несколько лучше, чем у соперников – 5,3 с до 100 км/ч. Максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Мотор тихий, а передачи в 7-ступенчатом "автомате" переключаются плавно. В городском цикле расход топлива составляет 15,2 л/100 км, а в загородном – 9,5 л/100 км. Вседорожник также доступен у нас с бензиновыми моторами объемом 3,0 л (333 л. с.) и 5,5 л (557 л. с.), турбодизелями объемом 2,1 л (204 л. с.) и 3,0 (258 л. с.).

Cayenne S при обновлении сменил V8 на 3,6-литровый V6 с двойным турбонаддувом. Интересно, что этот двигатель даже мощнее – 420 л. с. при 6000 об/мин. Да и тяги на "низах" более, чем достаточно, ведь пиковые 550 Н·м крутящего момента в распоряжении всего при 1350 об/мин. Вместе с тем, мотор легко раскручивается до 6700 об/мин. Он работает тише, чем двигатели соперников, а его 8-ступенчатый "автомат" демонстрирует более быстрые переключения. Разгон до 100 км/ч занимает 5,5 с, а максимальная скорость составляет 259 км/ч. Porsche экономичнее соперников – 13,0 л/100 км в городском цикле и 8,0 л/100 км – на трассе. Также для вседорожника доступны варианты этого мотора мощностью 300 и 440 л. с., а также 4,8-литровый 520-сильный V8, турбодизели объемом 3,0 л (262 л. с.) и 4,2 л (385 л. с.).

Range Rover Sport укомплектован 3,0-литровой "шестеркой" с механическим



Циферблаты приборов Mercedes-Benz помещены в два отдельных колодца



Центральная панель Porsche наклонена



Показания приборов Range Rover выведены на дисплей



В GLE больше всего места для ног сзади



На втором ряду Cayenne несколько ограниченное пространство над головой



Салон Range Rover Sport самый широкий в районе плеч

нагнетателем. Его мощность – 340 л. с. при 6500 об/мин. Максимальный крутящий момент в 450 Н•м доступен в диапазоне 3500-5000 об/мин, что делает мотор весьма тяговитым. Разгон сопровождается характерным звуком компрессора. Вседорожник достигает 100 км/ч за 7,2 с, а ограничитель скорости срабатывает при 210 км/ч. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия отличается быстротой реакции и плавностью работы. Расход топлива составляет 15,4 л/100 км в городском цикле и 9,8 л/100 км – в загородном. Для Range Rover в нашей стране также предложены 5,0-литровый 510-сильный V8 и турбодизели объемом 3,0 л (258 и 292 л. с.).

Все три автомобиля получили постоянный полный привод. На бездорожье лучше всего проявляет себя Range Rover Sport – он неплохо преодолевает сложные участки и способен форсировать броды глубиной до 85 см. У него, а также у GLE500, предусмотрена система изменения настроек полного привода с режимами для езды по различным типам поверхности и технология помощи при спуске.

Mercedes-Benz более ориентирован на комфорт. Его мягкая и длинноходная подвеска легко справляется с подавляющим большинством выбоин на дороге. При этом крены кузова в поворотах у вседорожника небольшие, ведь с ними борются адаптивные амортизаторы. Руль очень легкий, но при этом отличается точностью, хотя немного больше обратной связи ему не помешало бы. Курсовая устойчивость также хорошая. На скорости 140 км/ч в салоне GLE500 можно говорить, не повышая голоса – это заслуга качественно выполненной шумоизоляции.

Porsche – полная противоположность GLE500, ведь на первом месте у него управляемость. Езда во вседорожнике достаточно упругая, даже несмотря на то, что колесные диски у него 18-дюймовые, а у соперников – 19-дюймовые. Зато низкий центр тяжести способствует малым кренам в виражах. Руль Cayenne – самый точный и информативный в тройке. Автомобиль неплохо маневрирует и на малой скорости: диаметр его разворота 11,7 м против 11,8 м у Mercedes-Benz и 12,1 м – у Range Rover. На больших скоростях внутри весьма тихо.

Range Rover также неплох в управлении. Технология Torque Vectoring имитирует дифференциал повышенного трения и помогает преодолеть недостаточную поворачиваемость. А с нежелательными движениями кузова борются адаптивные амортизаторы. Подвеска не настолько мягкая, как у Mercedes-Benz, но комфортнее, чем у Porsche. Рулевое управление отличается точностью и информативностью. Шумоизоляция пассажирского отсека также хорошая, что ощущается при езде по автомагистрали.

Mercedes-Benz GLE500 самый доступный в тройке – 2 022 000 гривен, он привлекает комфортной подвеской и хорошей динамикой. Цена Range Rover Sport 3,0 Autobiography – 2 464 000 гривен, его сильные стороны – вместительный багажник и проходимость. Porsche Cayenne S несколько дороже – 2 509 000 гривен, его преимущества – экономичность и хорошая управляемость.



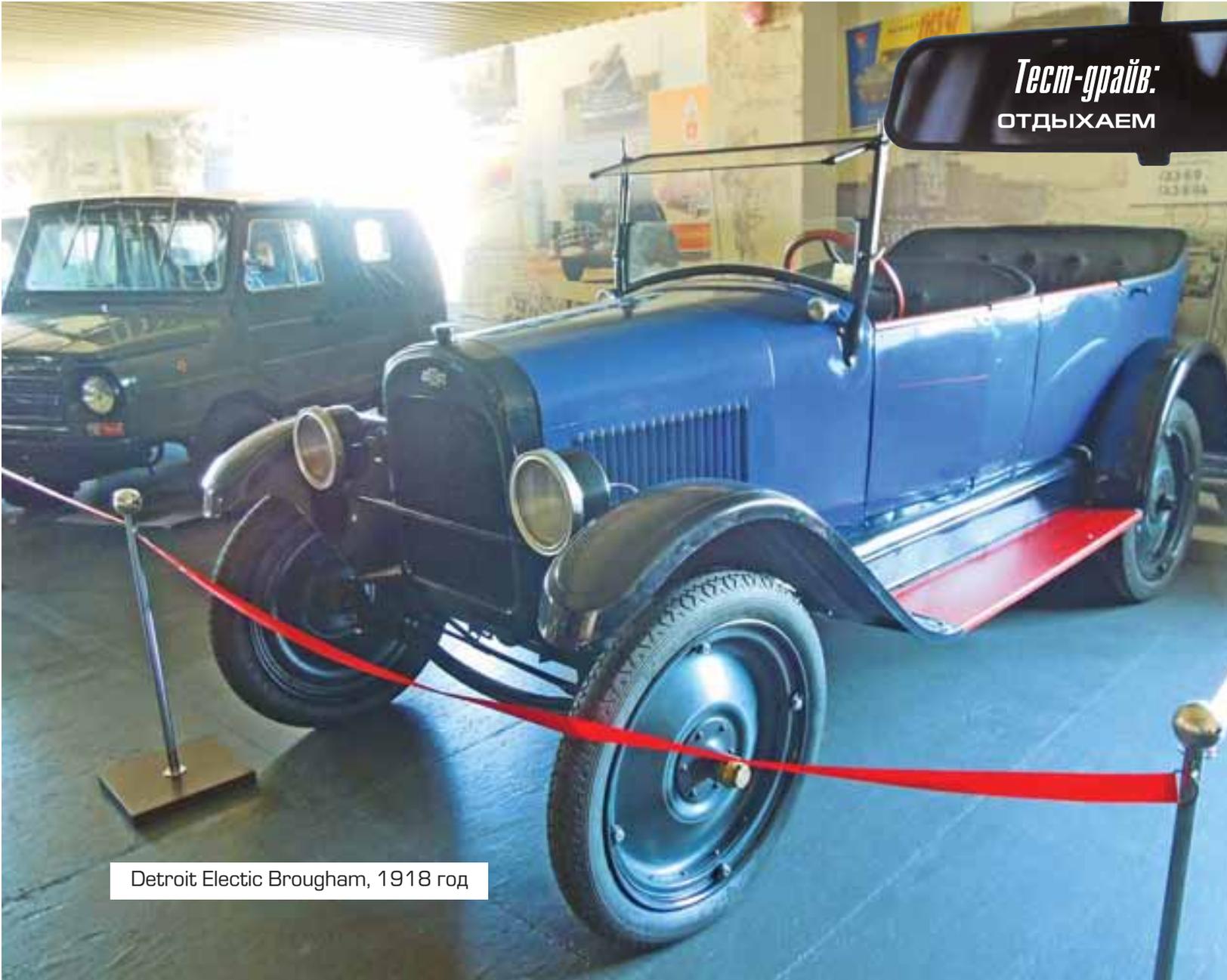
Объем багажника Mercedes-Benz – 500 л У Porsche в распоряжении – 550-670 л Багажник Range Rover самый большой – 784 л

Технические характеристики

Модель	Mercedes-Benz GLE500	Porsche Cayenne S	Range Rover Sport
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	2235/2950	2115/2840	2572/3125
Длина/ширина/высота, мм	4819/1926/1796	4846/1939/1705	4850/1983/1780
Колесная база, мм	2915	2895	2923
Колея передняя/задняя, мм	1648/1663	1655/1669	1690/1685
Клиренс (дорожный просвет), мм	200	210	213
Объем багажника мин/макс, л	500/2010	550/1780	784/1761
Диаметр разворота, м	11,8	11,7	12,1
Двигатель			
Рабочий объем, см3	4663	3604	2995
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	бензиновый, с турбонаддувом	бензиновый, с механическим нагнетателем
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	V8	V6	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4	24/4	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	435 при 5250	420 при 6000	340 при 6500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	700 при 1800	550 при 1350-4500	450 при 3500-5000
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/70	Аи-98/100	Аи-98/105
Трансмиссия			
Тип привода	постоянный полный		
Коробка передач	7-ст. автоматическая	8-ст. автоматическая	8-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости	независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые		
Количество подушек безопасности, шт.	9	8	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, HDC	ABS, EBD, PSM	ABS, EBD, DSC, HDC
Размер шин	255/50 R19	255/55 R18	235/50 R19
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,3	5,5	7,2
Максимальная скорость, км/ч	250	259	210
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	15,2	13,0	15,4
– загородный цикл	9,5	8,0	9,8
– смешанный цикл	11,5	9,8	12,4
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	2 022 000	2 509 000	2 464 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Крупнейший автомузей Украины





Detroit Electric Brougham, 1918 год

На Западе автомобильные музеи существуют уже не один десяток лет. У нас же они только начинают появляться. Впрочем, некоторые коллекции очень даже богаты и содержат редкие или знаменитые экземпляры. Самым крупным в Украине по праву считается запорожский музей "Фаэтон", насчитывающий более сотни единиц техники.

Экспозиция "Фаэтона" открыла свои двери в 2005 году, причем, по словам сотрудника музея Семена Мушера, тогда она насчитывала всего десяток экспонатов. Теперь же грузовые и легковые автомобили, мотоциклы и велосипеды занимают четыре огромных зала. А посмотреть действительно есть на что. Один лишь советский лимузин ЗиЛ-115 чего стоит. Всего выпущено лишь три десятка этих 6,3-метровых гигантов с 7,7-литровым 315-сильным V8. Конкретно этот автомобиль обслуживал первого секретаря ЦК компартии Украины Владимира Щербицкого.

Вообще, советских представительских моделей в коллекции немало. Это и "Чайки" ГАЗ-13 и ГАЗ-14, и ГАЗ-12 ЗиМ, и даже ЗиС-110. Да и хорошо знакомых ВАЗов и "Москвичей" хватает. Конечно же,

присутствует в музее и местная запорожская продукция – ЗАЗ-965. Можно увидеть и линейку советских мотоколясок, самая известная из которых – СМЗ, знакомая по кинофильму "Операция "Ы" и другие приключения Шурика".

Настоящим раритетом является "Эстония-18", ведь всего выпущено лишь 128 таких автомобилей. В свое время этот болид с 70-сильным двигателем от "Жигулей" неплохо проявил себя на гоночных трассах. Его максимальная скорость – 200 км/ч.

Самым старым автомобилем в музее является Chevrolet 1921 года. Довоенную эпоху представляют также Ford A 1928 года Opel Super 6 1937 года. Обилием хрома и огромными размерами привлекают американские шедевры – Cadillac Eldorado, Chevrolet Del Ray и Biscayne, Pontiac Star Chief. Как правило, они использовались иностранными дипломатическими и торговыми представительствами. Рядом расположен компактный Lloyd Arabella – очень редкая компактная модель, ведь производившая ее немецкая компания обанкротилась еще в 1963 году. Семен Мушер объяснил, что в свое время это купе в

ознакомительных целях приобрел Запорожский автомобилестроительный завод, а оттуда машина и попала в музей.

Весьма обширной является экспозиция военной техники. Здесь можно увидеть и легендарные вседорожники Willys, и "полуторки" ЗиС-5, и грузовики GMC CCKW и Studebaker US-6, поставившиеся из США по ленд-лизу. Есть и экзотическая техника вроде австрийского Steyr-Puch Pinzgauer. Даже БТР-152 и бронеавтомобиль БА-64 можно увидеть, а вскоре экспозицию пополнит танк Т-54. Довольно обширной является коллекция стрелкового оружия и артиллерии. А под потолком музея подвешен учебно-тренировочный самолет Як-18. К слову, в мастерских "Фаэтона" не только реставрируют старинную технику, но и ремонтируют и возвращают в строй боевые машины для украинской армии.

В музее также можно увидеть коллекцию старинной бытовой техники, автомобильные плакаты, масштабные модели. В дальнейшем экспозиция будет расширяться и уже готовится к открытию нового зала автомобильной техники.



GMC CCKW





Chevrolet Delray 1958 года







Автомобил от
СЕРИЯТА БУСАКЕ,
КУБА

Година на изработка: 1960
Двигател: 1.8 л.
Скорост: 100 км/ч
Силата на двигателя: 60 kW



Ford A 1928 года

Lloyd Arabella 1959 года



Pontiac Star Chief, 1957 год



Советские мотоколяски



ЗИЛ-115 обслуживал
Владимира Щербицкого





Steyr-Puch Pinzgauer



**Электромобиль:
новое — это хорошо
забытое старое**

В современном мире наблюдается настоящий бум альтернативной энергетики. В автомобильной отрасли это отражено в резком повышении спроса на электромобили. Так, в 2014 году в мире их было продано свыше 300 тыс. единиц – это в шесть раз больше, чем в 2011 году. В одних лишь Соединенных Штатах Америки за год реализовали более 100 тыс. электромобилей. Высокотехнологичный Tesla Model S или бюджетный Nissan Leaf по популярности не уступают многим моделям с двигателями внутреннего сгорания.

Впрочем, электромобиль – изобретение не новое, он известен еще с XIX века. Мало того, эти транспортные средства ранее уже пользовались даже большей популярностью, чем сейчас. Первые эксперименты по созданию экипажей с электромотором стали возможными после изобретения свинцовых аккумуляторов в 1859 году. Первопроходцем в этой сфере считается британец Томас Паркер. Поначалу он занимался разработкой электрических трамваев и локомотивов для метро Лондона, а затем приступил к созданию транспортного средства, не нуждающегося в контактных проводах. Первый прототип электромобиля показали в 1884 году, а уже через несколько лет аналогичные разработки появились в Германии и Франции. В 1890 году Уильям Моррисон представил в США шестиместный фургон, способный развить 23 км/ч.

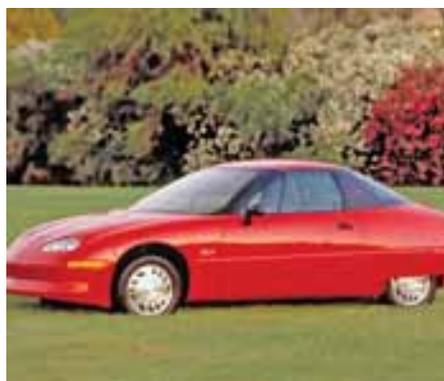
На первых порах электромобили успешно конкурировали с бензиновыми моделями. Они были мощнее, работали тихо, не травмировали окружающих выхлопом и обходились дешевле в эксплуатации. Заводились электромобили легче, ведь двигатели внутреннего сгорания в то время приходилось прокручивать заводной ручкой. В обслуживании такая техника проще: владельцу не нужно было думать о замене масла, фильтров или свечей зажигания, а ведь станций техобслуживания в то время



Detroit Electric Brougham, 1918 год



La Jamais Contente стал первым автомобилем, достигшим 100 кмч



General Motors EV1 1996 года



Henney Kilowatt 1959 года

Detroit Electric Model 46 Roadster 1914 года





Lohner-Porsche 1901 года



Lohner-Porsche Semper Vivus – первый гибрид, 1900 год



Tesla Model S

фактически не было. Немаловажным преимуществом была хорошая тяга с первых оборотов, что снимало необходимость в многоступенчатой трансмиссии. К тому же, на рубеже XIX-XX веков на Западе как раз началась тотальная электрификация, то есть возможность подзаряжать аккумулятор дома появилась даже у представителей среднего класса. Интересно, что уже тогда предлагали услугу по бесплатной замене аккумуляторов. Предприниматели сразу оценили преимущества нового транспорта и уже с 1898 года на улицах Лондона, Берлина и Нью-Йорка появились электрические такси.

Мало кто знает, что рубеж в 100 км/ч был впервые преодолен именно на электромо- биле: рекордный заезд в 1899 году совершил бельгиец Камиль Женатци на обтекае- мом болиде La Jamais Contente собственной конструкции. Для достижения такой скорости инженер установил два электро- мотора общей мощностью 67 л. с.

Интересно, что именно с электромоби- лей начинал свою карьеру и легендарный Фердинанд Порше. На Парижском автоса- лоне 1900 года он представил передовой Lohner-Porsche, в передних колесах кото- рого было установлено по 3,5-сильному электромотору. Это позволяло развивать 50 км/ч, а заряда батарей хватало, чтобы проехать 50 км. Позже для британского гонщика Э. Харта Порше создал версию с мотором в каждом колесе – это был пер- вый в мире полноприводный автомобиль. Еще одно творение гениального конструктора – первый в мире гибрид Semper Vivus: аккумуляторы в нем заменили 4-цилин- дровым бензиновым мотор-генератором, вырабатывавшим электричество.



Woods Electric Buggy 1900 года



Woods Victoria 1905 года



Вилочные погрузчики с электромотором выпускали и во Львове

С 1899 года начала производство электромобилей американская компания Woods. Сначала в Чикаго представили небольшой двухместный Electric Buggy, а в 1905 году увидел мир роскошный Woods Victoria. По сути, это была карета с двумя 2,5-сильными электромоторами, способная развить 30 км/ч. Десять лет спустя представили оригинальный гибридный Dual Power. До скорости 24 км/ч она передвигалась на электротяге, а затем подключался бензиновый 27-сильный двигатель и позволял разогнаться до 56 км/ч. За три года выпустили около 600 Dual Power по цене в 2700 долларов.



Вилочный погрузчик Balkancar



Гибридный Woods Dual Power 1915 года

Электромобили очень быстро прогрессировали. Так, на 1900 год 28% моторизованных экипажей в США были электромобилями. А в 1912 году в Штатах регистрацию получили 33 800 автомобилей с электрическими двигателями и только 19 500 – с бензиновыми. К слову, вернуться к подобным объемам выпуска электромобилей удалось только в начале XXI века.

Особенно удачной оказалась продукция компании Detroit Electric, основанной в 1907 году. В разработке их моделей принял участие всемирно известный ученый Томас Эдисон. Именно он разработал для них никелевую батарею, позволявшую проехать 80 км без подзарядки. Максимальная скорость была невысокой (39 км/ч), но в городских условиях этого хватало.



ЛАЗ-750, 1950 год

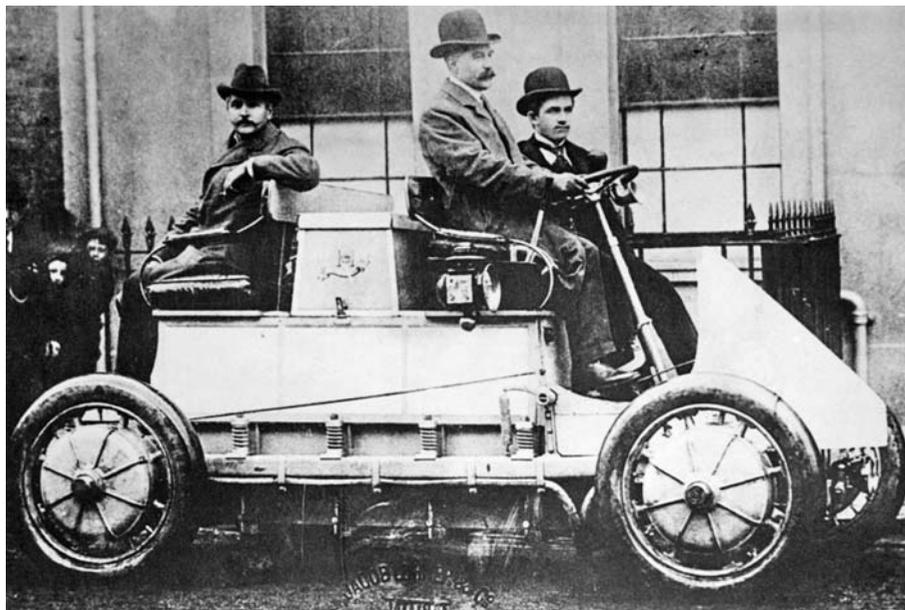


Луноход-1 также использовал электромоторы

Подавляющее большинство гольф-картов – электромобили



Мотор-колесо – изобретение Фердинанда Порше



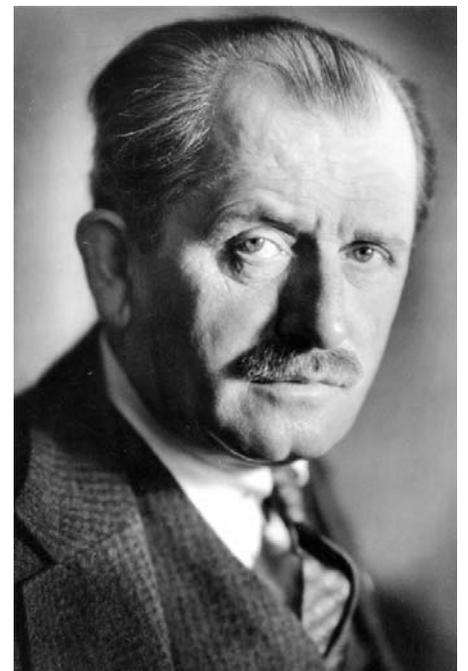
Полноприводной Lohner-Porsche 1901 года

На выбор предлагали несколько различных кузовов. Эдисон сам пользовался купе Detroit Electric, а его примеру последовали такие знаменитости как Джон Рокфеллер и генерал Эйзенхауэр (будущий президент США). Даже жена Генри Форда некоторое время водила Detroit Electric.

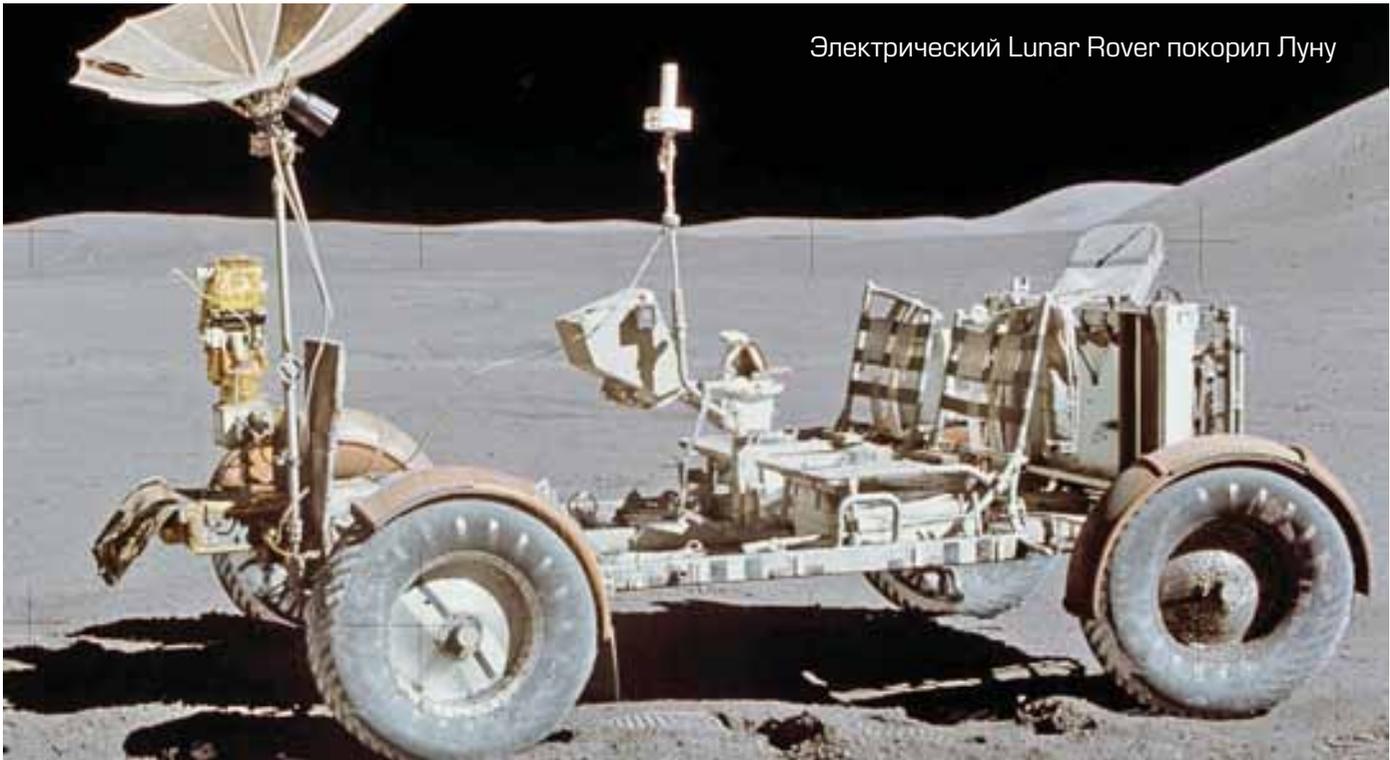
Ситуация резко изменилась в 20-х годах. Именно тогда проявилась Ахиллесова пята электромобилей – малый запас хода. Строительство сети автомагистралей в США, Германии и Италии сделало реальными путешествия на дальние расстояния, для которых, естественно, больше подходили модели с двигателями внутреннего сгорания. Они стали более совершенными: запуск двигателя облегчил электростартер, моторы стали тише



Рекордный La Jamais Contente 1899 года



Фердинанд Порше в молодости разрабатывал электромобили

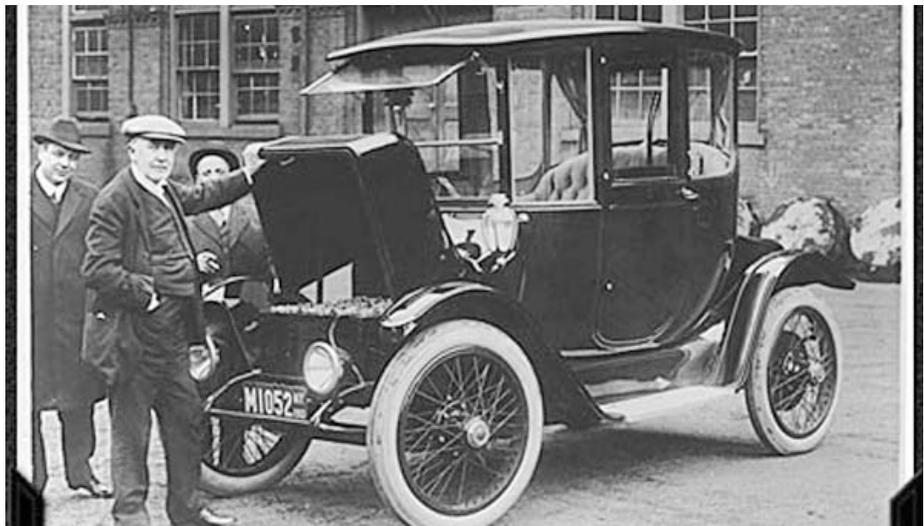


и надежнее. Конвейерное производство сделало их массовыми и дешевыми. О расходе топлива в те времена мало кто задумывался, ведь бензин стоил копейки. И тем более никто не заботился об окружающей среде.

Отдельные компании мелкими сериями производили электромобили. Так, в 1959 году на базе Renault Dauphine создали Henney Kilowatt, способный разогнаться до 97 км/ч и проехать на одном заряде батареи 100 км. Электрической осталась многая специализированная техника – такая как вилочные погрузчики: даже в СССР на многих предприятиях пользовались популярностью чехословацкие электрокары Desta, восточногерманские V.T.A. Kraft и болгарские "Балканкар". Со временем производство таких погрузчиков даже наладили во Львове. Нередко автомобили с электрическими двигателями использовались как развозные фургоны или гольф-карты. Между прочим, Львовский автозавод еще с 1950 года выпускал электрические ЛАЗ-750, использовавшиеся для перевозки почты в крупных городах: это были первые серийные электромобили в СССР.

Интересный факт: именно электромобили стали единственными колесными транспортными средствами, покинувшими Землю. И Lunar rover американских астронавтов на Луне, и советский "Луноход" были оснащены именно электрическими двигателями, а энергией их питали солнечные батареи.

Резкое подорожание нефти в середине 70-х годов заставило инженеров вспомнить о подзабытой технологии и вернуться к разработке электрических моделей.



Томас Эдисон и его Detroit Electric



Электрическое такси, Германия, 1904 год



Электромобиль Lohner-Porsche 1900 года



Электромобиль Уильяма Моррисона, 1890 год

К тому же, человечество наконец задумалось и об экологии. Первенцем нового поколения электромобилей стал General Motors EV1 1996 года, выпущенный в количестве 1117 единиц. Это обтекаемое двухместное купе со 137-сильным мотором развивало 130 км/ч и могло проехать до 225 км без подзарядки.

Сейчас мы переживаем второе рождение электромобиля, его ренессанс. Новое – это хорошо забытое старое. Современные модели совершили настоящий скачек вперед. Дальность пробега у некоторых автомобилей (таких как Tesla Model S) превышает 400 км, а по динамическим характеристикам они могут соревноваться с дорогими и мощными спорткупе. Наконец после долгих мытарств перед электромобилем открылось светлое будущее.



Электромобиль Томаса Паркера, 1884 год

COSMOLADY

№11 | ноябрь | 2015 |

Ж У Р Н А Л Ж Е Н Щ И Н

ТЕМА
НОМЕРА
**ДОСТИЧЬ
ЦЕЛИ**

УСПЕХ —
ЭТО ТЕРПЕНИЕ,
СТОЙКОСТЬ И
ВОЛЯ К ПОБЕДЕ!

ЧЕРЕЗ ТЕРНИИ
К ЗВЁЗДАМ
ОСОБЕННОСТИ
НАЦИОНАЛЬНОГО
ДРЕСС-КОДА

РОСКОШНЫЙ МЕХ
ДЕЛО В ШЛЯПЕ
ГЛАВНЫЙ ТРЕНД
ОСЕНИ — ПАЛЬТО

Ирина Скороход

ИНТЕРЬЕР — ОТРАЖЕНИЕ
УНИКАЛЬНОЙ ЛИЧНОСТИ



4 820063 195007 21

Беатрис
Малахова
**СЕКРЕТ
ИСТИННОГО
УСПЕХА**

Елена и
Татьяна Бас
**ИМЯ,
СТАВШЕЕ
БРЕНДОМ**

Инна Евчун:
**«ЮРИСТ —
ПРОФЕССИЯ
ОТ БОГА»**

**ОСЕННИЙ
НАТЮРМОРТ
для КОЖИ ЛИЦА**

**ЭЛИКСИР
МОЛОДОСТИ И
ДОЛГОЛЕТИЯ**

**ЗАПИТУЙТЕ У МІСЦЯХ
РОЗПОВСЮДЖЕННЯ ПРЕСИ**

arendagazeta.com.ua

АРЕНДА

Подать объявление

www.arendagazeta.com.ua

Сдавайте выгодно в АРЕНДУ!

Подать объявление

REALTYCOMFORT
KIEV.UA

www.realtycomfort.kiev.com.ua

Продавайте выгодно НЕДВИЖИМОСТЬ!

**Объявления выходят на сайтах,
печатных и электронных СМИ**