

Тест-Драйв

Декабрь 2015



Лос-Анджелесе-2015 • Mercedes-Benz Vision Tokyo • Nissan Teatro for Dayz • Lexus LF-LC • Nissan IDS
BMW Compact Sedan • Honda Clarity Fuel Cell • Mini Convertible • Cadillac XT5 • Range Rover Evoque Convertible
Mercedes-Benz GLS • Buick Verano • Acura NSX • BMW 7 Series • Chevrolet Camaro • Ford Focus RS • Infiniti Q30
McLaren 570S • Nissan Juke, Renault Captur и Skoda Yeti • Chevrolet Captiva, Fiat Freemont и Kia Sorento • Mazda 2,
Seat Ibiza и Toyota Yaris • Citroen C3 Picasso, Fiat Qubo и Ford B-Max • Bertone

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

Декабрь 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

Автосалон

Лос-Анджелесе-2015:

автошоу для богемы и не только



22

Концепт-кар

Mercedes-Benz Vision Tokyo:

ставка на автопилот



28

Концепт-кар

Nissan Teatro for Dayz:

для поклонников цифровых технологий



34

Концепт-кар

Lexus LF-LC:

предтеча нового флагмана



44

Концепт-кар

BMW Compact Sedan:

предшественник нового 1 Series



52

Премьера

Honda Clarity Fuel Cell:

ставка на водород



58

Премьера

Mini Convertible:

смена поколений



64

Премьера

Cadillac XT5:

замена SRX



70

Премьера

Range Rover Evoque Convertible: вседорожный эксклюзив



76

Премьера

Mercedes-Benz GLS:

модернизация со сменой имени



82

Премьера

Buick Verano:

роскошный собрат Opel Astra



88

Дебютант

Acura NSX:

возрождение в новом образе



98

Дебютант

BMW 7 Series:

меняет приоритеты

**110**

Дебютант
Chevrolet Camaro:
шестая глава

**118**

Дебютант
Ford Focus RS:
доступная мощь

**126**

Дебютант
Infiniti Q30:
первенец в С-классе

**136**

Дебютант
McLaren 570S:
увлекательный и практичный

**146**

Сравнительный тест-драйв
Nissan Juke, Renault Captur и Skoda Yeti:
если полный привод не нужен

**152**

Сравнительный тест-драйв
Chevrolet Captiva, Fiat Freemont и Kia Sorento:
вседорожники для большого семейства

**158**

Сравнительный тест-драйв
Mazda 2, Seat Ibiza и Toyota Yaris:
многоликий В-класс

**164**

Сравнительный тест-драйв
Citroen C3 Picasso, Fiat Qubo и Ford B-Max:
маленькие снаружи, большие внутри

**170**

Страницы истории
Bertone:
шедевры маэстро Нуччо

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.



LOS ANGELES AUTO SHOW

Автосалон в Лос-Анджелесе-2015: автошоу для богемы и не только



Долгое время самым крупным и значимым автошоу Северной Америки является Детройтский автосалон. Впрочем, за последние годы и другие автошоу США становятся более масштабными. Выставки в Нью-Йорке, и особенно в Лос-Анджелесе, постепенно расширяются и набирают обороты.

Лос-Анджелесский автосалон известен с 1907 года, а последнее десятилетие проходит осенью. В нынешнем году он оказался очень богатым на новинки: в павильонах общей площадью 71 тыс. кв. м. состоялось более 50 мировых и североамериканских премьер. По традиции всех их представили в первые два дня автошоу, выделенные для прессы и специалистов отрасли.

Наверное, ни для кого не секрет, что Лос-Анджелес – город американской богемы и звезд Голливуда. Поэтому неудивительно, что на автосалоне преобладают автомобили премиум-сегмента и мощные спортивные модели. Собственно, они преобладали среди новинок. Хотя наряду с ними были и бюджетные седаны и хэтчбэки.

Кроме того, Калифорния – штат высоких технологий, именно здесь находится Силиконовая долина. Вот почему отдельную экспозицию уделили именно им. Специальный стенд отвели для экологических новшеств. Ну и, конечно же, не обошлось без концертов, шоу и различных программ для молодежи.

Audi

В Лос-Анджелесе представили более мощные Audi RS6 Avant и RS7 Sportback в исполнении Performance. Их 4,0-литровый V8 с двумя турбинами развивает 605 л. с., а его максимальный крутящий момент увеличен до 750 Нм. Разгон до 100 км/ч занимает 3,7 с, а ограничитель скорости срабатывает при 305 км/ч. Отличить автомобили можно по 21-дюймовым легкосплавным дискам, а в салоне заметны карбоновые вставки и контрастные швы на сиденьях. Стоимость Audi RS6 Avant Performance составляет 116 тыс. евро, а RS7 Sportback Performance – 121 тыс. евро.



Audi RS7 Sportback Performance



Audi RS7 Sportback Performance

Buick

Центральное место на стенде Buick занял новый LaCrosse. Седан построен на новой переднеприводной платформе, а потому примерно на 135 кг легче предшественника. При этом длина увеличена до 5015 мм, а колесная база – до 2900 мм. LaCrosse отличается элегантным дизайном с аркообразной линией крыши. Широкая решетка радиатора и стреловидные фары делают его похожим на концепт-кар Avenir, показанный в Детройте. В салоне показания спидометра выведены на дисплей, а вот остальные приборы – аналоговые. Оригинально выглядит наклоненная центральная консоль, увенчанная 8-дюймовым сенсорным дисплеем. Перечень опций расширили обогрев и электропривод руля, функции вентиляции и массажа передних сидений, парковочный автопилот, технология проецирования данных на лобовое стекло, система автоматического торможения. Под капотом LaCrosse – 3,6-литровый бензиновый V6 мощностью 305 л. с., работающий в паре с 8-ступенчатой автоматической трансмиссией. За доплату предложены полный привод и адаптивные амортизаторы. Цена базового Buick LaCrosse – 32 тыс. долларов.



Buick La Crosse



Buick La Crosse



Buick La Crosse

Cadillac XT5



Cadillac

Главной новинкой Cadillac на автошоу в Лос-Анджелесе стал вседорожник XT5, пришедший на смену SRX. У него знакомый граненый дизайн с клиновидным профилем и широкой хромированной решеткой радиатора. Узкие фары сочетаются с тоненькими светодиодными ходовыми огнями. Фонари выполнены в стиле

"плавников", популярных на Cadillac 50-х годов. XT5 построен на новой платформе, что сделало его легче на 125 кг. Внутри приборы разделены большим цветным дисплеем, а в салонное зеркало встроен экран камеры заднего вида. Вседорожник стал просторнее, а его задние сиденья получили горизонтальную регулировку и регулируемый угол наклона спинки. Перечень опций дополнили светодиодные фары, система проецирования данных на

лобовое стекло, Wi-Fi и электропривод пятой двери с сенсорным открытием. На выбор предложены 2,0-литровый 270-сильный бензиновый турбомотор или 3,6-литровый атмосферный V6 мощностью 310 л. с. Все модификации оснащены 8-ступенчатой автоматической трансмиссией, есть варианты с передним и полным приводом. Базовая версия будет стоить около 40 тыс. долларов.



Fiat

В Fiat представили первый за долгие годы полноценный кабриолет – 124 Spider. Он использует платформу Mazda MX-5 и у него такой же силуэт с длинным капотом, хотя большинство кузовных деталей новые. Овальная решетка радиатора сочетается с крупными каплевидными фарами, а капот украшен штампованными линиями. Сзади заметны продолговатые светодиодные фонари. Заднеприводной автомобиль длиной 4 м весит около тонны. В салоне заметно небольшое трехспицевое рулевое колесо, а по центру приборной панели установлен большой тахометр. Спортивные сиденья с интегрированными подголовниками разделены высоким трансмиссионным тоннелем. Бензиновый 1,4-литровый турбомотор, доработанный специалистами Abarth, развивает 140 или 160 л. с.. На выбор предложены 6-ступенчатые механическая или автоматическая трансмиссии. Fiat 124 Spider будет стоить около 26 500 долларов, а его продажи начнутся весной.



Fiat 124 Spider



Fiat 124 Spider



Fiat 124 Spider

Ford

Ford Escape (так в США называется Kuga) претерпел модернизацию. Новые светодиодные фары и широкая хромированная решетка радиатора сделали его похожим на старшего брата Edge. Сзади появились продолговатые фонари, а пятая дверь стала более рельефной. Escape получил новое рулевое колесо, также в салоне заметна доработанная центральная консоль с большим сенсорным дисплеем мультимедийной системы SYNC, свежими клавишами блоков аудиосистемы и климат-контроля. Перечень дополнительного оборудования расширили адаптивный круиз-контроль и система определения усталости водителя. У Escape новый базовый двигатель – 1,5-литровая бензиновая "четверка" с турбонаддувом мощностью 180 л. с., а 2,0-литровый двигатель теперь развивает 245 л. с. В США внедорожник стоит от 23 тыс. долларов.



Ford Escape



Ford Escape



Ford Escape

Honda

Посетители автосалона смогли увидеть новые седан и купе Honda Civic. Автомобили десятого поколения подросли до 4630 мм в длину, а их колесная база увеличена до 2700 мм, но при этом они легче на 30 кг. Дизайн стал более выразительным – с приподнятой задней частью и расширенными передними крыльями. Узкие фары прикрыты оригинальными хромированными "бровями", а передний бампер теперь V-образный. Сзади заметны С-образные фонари. В салоне показаны приборы выведены на дисплей, а на наклоненной центральной панели установлен 7-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. На втором ряду стало просторнее, а объем багажника вырос до 427 л. Базовое оснащение Civic пополнил климат-контроль, а среди опций появились системы автоматического замедления и соблюдения полосы движения. На выбор предложены два бензиновых двигателя: 2,0-литровый атмосферный мощностью 158 л. с. или 1,5-литровый 175-сильный турбомотор. Стоимость Honda Civic в США начинается с отметки в 19 500 долларов.



Honda Civic Coupe



Honda Civic Coupe



Honda Civic Coupe

Infiniti

К хэтчбэку Infiniti QX30 присоединился его вариант повышенной проходимости QX30 – вседорожный вариант хэтчбэка. У него такой же изящный дизайн с волнообразными линиями на боковинах, широкой решеткой радиатора и изогнутыми задними стойками крыши. Вместе с тем, его можно отличить по пластиковому защитному обвесу и несколько иным бамперам. Отделку салона щедро разбавляют металлические вставки и черные лакированные поверхности. Циферблаты приборов разделены цветным экраном бортового компьютера. Объем багажника составляет 368 л. Уже базовая комплектация включает технологию автоматического замедления, а за доплату предложены камеры кругового обзора и парковочный автопилот. QX30 будут оснащать бензиновыми турбодвигателями объемом 1,6 л (156 л. с.) и 2,0 л (211 л. с.), турбодизелями объемом 1,5 л (109 л. с.) и 2,1 л (170 л. с.). Предложат версии с передним и полным приводом. Базовый Infiniti QX30 будет стоить примерно 25 тыс. евро.



Infiniti QX30



Infiniti QX30



Infiniti QX30

Lamborghini Huracan LP580-2



Lamborghini

Линейку Lamborghini Huracan пополнила заднеприводная модификация LP580-2. Цифровое обозначение указывает на мощность 5,2-литрового V10 – 580 л. с. Пусть это меньше, чем у полноприводной модели, но крутящий момент такой же – 540 Нм. Зато новичок легче на 33 кг – 1389 кг. С 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями разгон до 100 км/ч занимает 3,4 с, а максимальная скорость составляет 320 км/ч. Рулевое управление и подвеска перенастроены. Отличить Lamborghini Huracan LP580-2 можно по видоизмененным воздухозаборникам в переднем бампере и новым 19-дюймовым литым дискам. В отделке салона использованы кожа и алькантара, а показания приборов выведены на дисплей. Стоимость купе составит 150 тыс. евро.

Lamborghini Huracan LP580-2



Lamborghini Huracan LP580-2



Lincoln MKZ



Lincoln

На стенде Lincoln представили обновленный седан MKZ. Его передняя часть выполнена в стиле недавнего концепт-кара Continental. Широкая хромированная решетка радиатора сочетается с продолговатыми светодиодными фарами. В салоне заметны новые приборы и обновленная центральная панель с обычными (а не сенсорными, как ранее) кнопками блоков аудиосистемы и климат-контроля. Адаптивный круиз-контроль дополнили функцией движения в пробках. На MKZ дебютирует новый 3,0-литровый бензиновый V6 с двумя турбинами: он развивает 350 л. с. в переднеприводной модификации и 400 л. с. – в полноприводной. Начальный 2,0-литровый турбомотор теперь развивает 245 л. с. Продажи Lincoln MKZ начнутся летом 2016 года, а его цена в США – от 36 тыс. долларов.

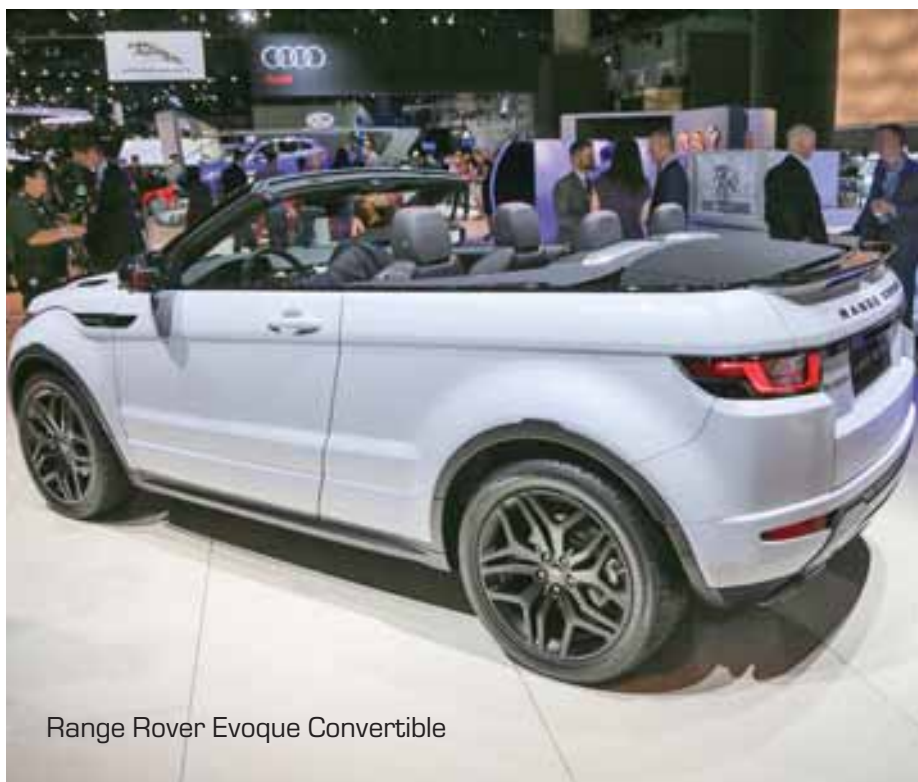
Lincoln MKZ



Lincoln MKZ

Range Rover

Range Rover Evoque предстал в Лос-Анджелесе с кузовом кабриолет. В основе 4,4-метрового автомобиля – трехдверная версия Evoque. Тканевая крыша складывается с помощью электропривода за 18 с на скорости до 50 км/ч. Вседорожник получил новую крышку багажника, а его объем уменьшен до 251 л. Кабриолет является четырехместным, а в его салоне заметен новый 10,2-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Список опций пополнил беспроводной Интернет. На выбор доступны 2,0-литровые турбодвигатели: бензиновый 240-сильный или турбодизели мощностью 150 и 180 л. с. Range Rover Evoque Convertible будет стоить от 51 тыс. евро.



Range Rover Evoque Convertible



Range Rover Evoque Convertible

Mazda

Mazda привезли в Калифорнию новый CX-9. Второе поколение вседорожника выполнено в стилистике концепт-кара Коеги, показанного на Франкфуртском автосалоне. У него стремительный дизайн с увеличенными углами наклона стоек крыши. Широкая решетка радиатора в виде улыбки сочетается с продолговатыми фарами. На крыше установлен спойлер, а небольшие фонари соединены хромированной накладкой. Колесная база прибавила 55 мм (до 2930 мм), хотя новый CX-9 несколько короче предшественника. В салоне можно заметить циферблаты приборов в отдельных колодцах, а из центральной панели выдвигается 7-дюймовый сенсорный дисплей. Как и прежде, CX-9 остается семиместным. Список дополнительного оборудования пополнила система автоматического замедления. Под капотом вседорожника – новый 2,5-литровый бензиновый турбомотор мощностью 250 л. с., работающий в паре с 6-ступенчатой автоматической трансмиссией. Полный привод предложен за доплату. Mazda CX-9 поступит в продажу весной по цене от 30 тыс. долларов.



Mazda CX-9



Mazda CX-9



Mazda CX-9



Mercedes-Benz GLS



Mercedes-Benz GLS

Mercedes-Benz

Mercedes-Benz GL при обновлении был переименован в GLS. Его можно отличить по увеличенной в размерам радиаторной решетке, большому воздухозаборнику в переднем бампере и новым фарами, кото-

рые теперь могут быть светодиодными. Такого же типа оптика и в освеженных фарах. Внутри сразу заметны иные циферблаты приборов и трехспицевое рулевое колесо. К центральной панели теперь прикреплен 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы Comand, заменены и часть клавиш. Начальную комплектацию дополнили системы автоматического торможения и определения усталости водителя. Бензи-



Mercedes-Benz GLS

Mercedes-Benz SL



новые турбированные V8 стали мощнее: 4,7-литровый теперь развивает 450 л. с., а 5,5-литровый – 577 л. с. Также доступны 3,0-литровый 333-сильный бензиновый V6 и 258-сильный турбодизель такого же объема. Новшеством стала 9-ступенчатая автоматическая трансмиссия, а пневмоподвеску доработали. Mercedes-Benz GLS начнут продавать с марта по цене от 75 тыс. евро.

Mercedes-Benz SL также прошел модернизацию. Его передняя часть с овальной решеткой радиатора и миндалевидными светодиодными фарами выполнена в стиле купе Mercedes-AMG GT. Также у кабриолета увеличены фонари. В салоне заменены рулевое колесо, часы и установлен более современный дисплей мультимедийной системы. В версиях от AMG появились карбоновые вставки. Мощность 3,0-литрового турбированного V6 выросла до 367 л. с., а 4,7-литрового – до 455 л. с. Mercedes-Benz SL также получил 9-ступенчатый "автомат". Кроме того, появилась система изменения настроек шасси. Кабриолет поступит в продажу с весны по цене от 100 тыс. евро.



Mercedes-Benz SL

Mercedes-Benz SL



Mitsubishi

Mitsubishi ASX (в США он известен как Outlander Sport) освежили во второй раз. У него новая решетка радиатора и слегка тонированные фары, а в переднем бампере увеличен воздухозаборник. Также у ASX обновленные фонари и зеркала заднего вида с повторителями поворотов. В салоне заменены рулевое колесо и клавиши блока климат-контроля, появился и 6,1-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Базовая комплектация теперь включает 7 подушек безопасности. Двигатели остались прежними: бензиновые "четверки" объемом 1,6 (117 л. с.), 1,8 л (140 л. с.), 2,0 л (150 л. с.) и 2,4 л (170 л. с.). В США внедорожник стоит от 19 500 долларов.

Рядом на стенде Mitsubishi – компактный Mirage, который также прошел модернизацию. Его фары и радиаторная решетка стали крупнее, заметен и новый передний воздухозаборник. В салоне улучшены материалы отделки, установлены новые приборы и рулевое колесо. Mirage также получил 7 подушек безопасности, а за доплату теперь доступна 300-ваттная аудиосистема. Мощность 1,2-литрового бензинового двигателя увеличили до 78 л. с.



Mitsubishi Outlander



Mitsubishi Mirage



Mitsubishi Mirage

Nissan

Nissan Sentra претерпел небольшое освежение. Седан можно отличить по новой V-образной решетке радиатора и стреловидным фарам со светодиодными ходовыми огнями. Также у Sentra иные бамперы и фонари. В салоне заменены рулевое колесо и клавиши на центральной панели, а более дорогие версии получили цветной дисплей бортового компьютера. Сиденья обшиты более качественной тканью. Оснащение самой дорогой версии SL дополнили системы автоматического замедления, соблюдения полосы движения и мониторинга "слепых" зон. Sentra оснащают бензиновыми двигателями объемом 1,6 л (117 л. с.) и 1,8 л (130 л. с.). Кроме того, перенастроена подвеска Sentra. В США базовый седан стоит 17 500 долларов.



Subaru Impreza Sedan Concept



Subaru

Subaru Impreza Sedan Concept предвещает появление серийной модели нового поколения. Седан длиной 4,5 м выглядит стремительно благодаря клиновидному профилю с высокой оконной линией. Фирменная трапецевидная решетка радиатора сочетается со стреловидными светодиодными фарами. У него мускулистые выраженные передние крылья и рельефные боковины, а дверные ручки отсутствуют. В крышку багажника интегрирован спойлер, а по краям кузова сзади установлены Г-образные фонари. Известно, что Subaru Impreza новой генерации появится в 2016 году: он будет построен на новой платформе и получит двигатели с системой отключения цилиндров.

Subaru Impreza Sedan Concept





Volkswagen Beetle Dune

Volkswagen

Volkswagen Beetle в Лос-Анджелесе обзавелся модификацией повышенной проходимости Dune. Хетчбэк и кабриолет можно отличить по увеличенному на 10 мм дорожному просвету, пластиковым защитным накладкам на колесных арках и металлическим молдингам на бамперах и порогах. Также автомобиль получил 18-дюймовые легкосплавные диски и задний спойлер. В салоне установлены спортивные сиденья с контрастными желтыми швами, а рулевое колесо обшито кожей. Также появился новый 6,3-дюймовый дисплей мультимедийной системы. На выбор доступны бензиновые турбомоторы объемом 1,2 л (105 л. с.), 1,4 л (150 л. с.) и 2,0 л (220 л. с.), турбодизели объемом 1,6 л (110 л. с.) и 2,0 л (150 л. с.). Volkswagen Beetle Dune будет стоить около 20 тыс. евро.



Volkswagen Beetle Dune



Mercedes-Benz Vision Tokyo: ставка на автопилот

В последние годы специалисты Mercedes-Benz ведут работы над созданием полностью автономного автомобиля, способного передвигаться самостоятельно. Пока же публику интригуют все новыми концепт-карами. Один из них – Mercedes-Benz Vision Tokyo, подготовленный к Токийскому автошоу.



Vision Tokyo достигает 4803 мм в длину, 2100 мм в ширину и 1600 мм в высоту. В конструкции широко использовано углеволокно. Он очень похож на недавно показанный прототип Mercedes-Benz F015 Luxury in Motion. У него схожий однообъемный профиль с большим наклоном лобового стекла и вертикальными задними стойками крыши. Огромная радиаторная решетка получила синюю светодиодную подсветку, как и пороги автомобиля, и огромные 26-дюймовые колесные диски. Оптика – полностью светодиодная, причем фонари обрамляют заднее стекло. Двери поднимаются вверх, а центральные стойки отсутствуют.

Очень оригинально выполнен салон Mercedes-Benz Vision Tokyo. На первом ряду – всего одно водительское сиденье. Руль напоминает штурвал болида, а показания приборов выводятся на прозрачный дисплей. Сзади же установлен огромный диван. А чтобы пассажирам не было скучно, на полу и в потолке предусмотрены экраны. Мало того, изображение выводится на дверные карты и боковые стекла, а в воздухе может проецироваться голограмма.

Для автономного движения Vision Tokyo получил целый набор различных камер и датчиков, сканирующих дорогу впереди и вокруг автомобиля. Они способны распознавать как препятствия, так и пешеходов. Предусмотрена

и возможность коммуникации с другими автомобилями.

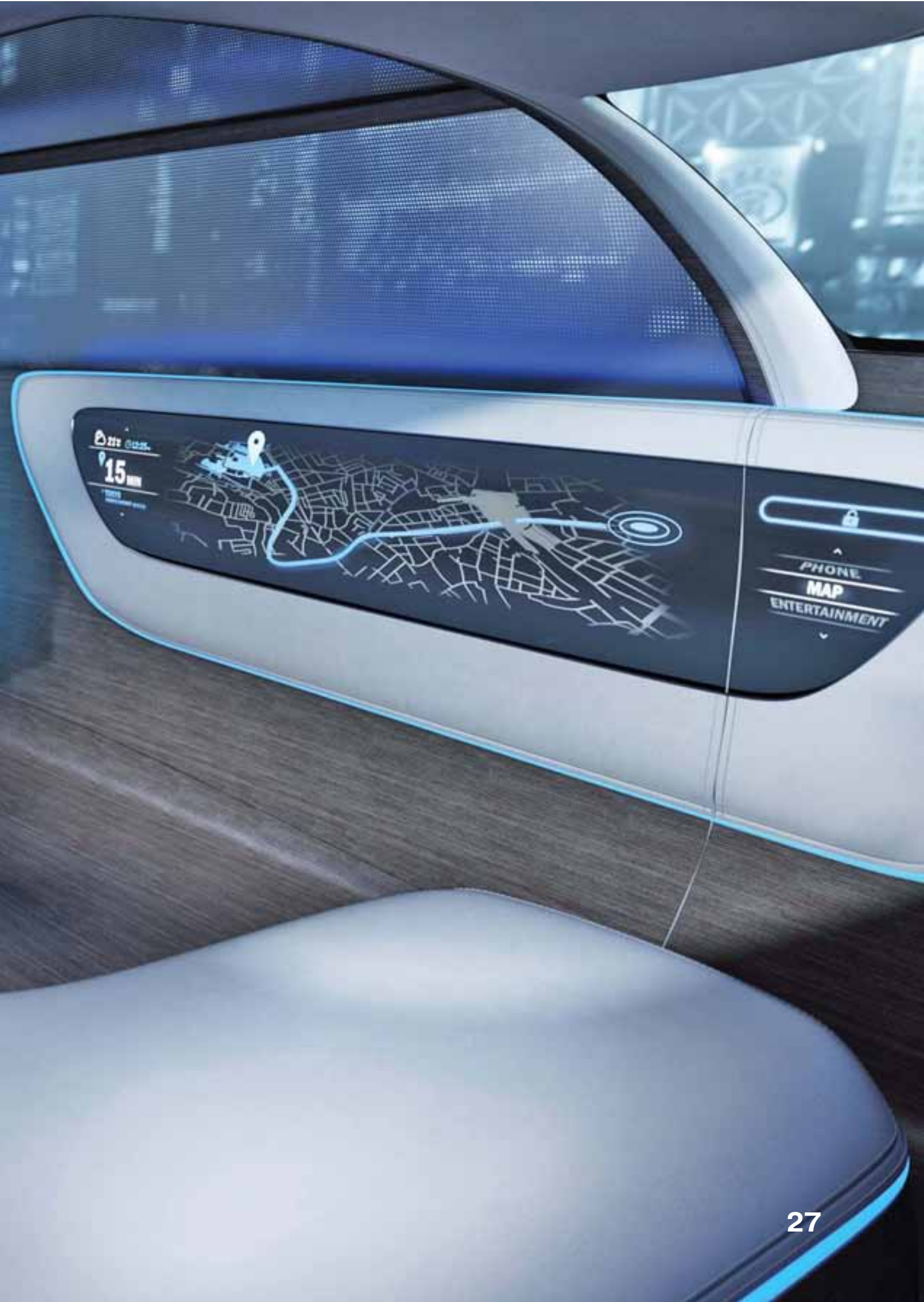
Автомобиль приводится в движение двумя электромоторами мощностью по 136 л. с. Он способен разогнаться до 100 км/ч за 6,7 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 200 км/ч. Электричество вырабатывается путем электролиза в водородных топливных ячейках. Запаса топлива хватает, чтобы проехать 790 км. Предусмотрены и литий-ионные аккумуляторы, обеспечивающие пробег в 190 км.

Mercedes-Benz Vision Tokyo останется концепт-каром. Но представители немецкой компании обещают, что серийная модель с функцией автопилота появится уже в течение десятилетия.











Nissan Teatro for

для поклонников цифровых т

Тест-драйв:
КОНЦЕПТ-КАР



Dayz:
технологий



В наши дни выросло целое поколение молодежи, увлеченной современными цифровыми технологиями и соцсетями. Специально для них создан оригинальный концепт-кар Nissan Teatro for Dayz.

Teatro for Dayz выглядит как небольшая коробочка на колесах. У него выраженный двухобъемный дизайн с вертикальными стойками крыши и массивными бамперами. Фирменная V-образная решетка радиатора сочетается с продолговатыми светодиодными фарами. Передний воздухозаборник также получил диодную подсветку. У этого Nissan необычная изог-

нутая оконная линия и распашные двери, а центральные стойки крыши отсутствуют. Заднее стекло выполнено панорамным, а фонари растянуты на всю ширину кузова.

В салоне Nissan Teatro for Dayz практически все детали могут служить в качестве дисплеев. Изображения проецируются на переднюю панель, дверные карты и даже на сиденья. С их помощью можно менять цвет внутренней отделки или наладить общение между водителем и задними пассажирами. Логично, что внутри нет кнопок и переключателей (экраны-то сенсор-

ные), да и комбинацию приборов также можно конфигурировать. Предусмотрена и система голосового управления. Руль приплюснут сверху и снизу. Как на первом, так и на втором ряду установлены широкие диваны.

Детали силовой установки не разглашают, но известно, что Nissan Teatro for Dayz получил электромотор. Презентация концепт-кара прошла на автосалоне в Токио, что неудивительно – в Японии уже давно существует целый культ электронных технологий.







Lexus LF-LC

предтеча нового флага



Нынешний Lexus LS в производстве с 2006 года и уже пришло время для появления нового поколения седана. Флагман марки представят в следующем году, а пока презентовали его прототип – концептуальный LF-LC.





Lexus LF-LC – большой седан длиной 5300 мм, шириной 2000 мм и высотой 1410 мм. Он выглядит гораздо динамичнее нынешнего LS благодаря длинному капоту и аркообразной форме крыши. Как и все современные Lexus, концепт-кар получил огромную веретенообразную решетку радиатора. Стреловидные светодиодные фары сочетаются с тоненькими ходовыми огнями. Высокая оконная линия делает изгиб в районе задних стоек крыши. Седан получил 21-дюймовые карбоновые колесные диски. Заднюю часть

подчеркивают фонари в виде трехлучевой звезды, а в крышку багажника интегрирован спойлер.

Во внутренней отделке сочетаются двухцветная кожа, дерево и полированный алюминий. Показания приборов выведены на дисплей, еще один экран растянут почти на всю ширину передней панели. Он сенсорный, а потому какие-либо кнопки и переключатели отсутствуют. Мультимедийная система также может распознавать жесты. В салоне установлены четыре отдельных кресла, разделен-

ные высоким трансмиссионным тоннелем. Все они оснащены электроприводом, подогревом и вентиляцией, а у задних сидений предусмотрены выдвижные подставки под ноги.

LF-LC получил полный привод и сразу три электромотора: один передает тягу на заднюю ось, а два других размещены в передних колесах. Питают их электричеством водородные топливные ячейки.

Lexus LF-LC представили на автосалоне в Токио.















BMW Compact S

предшественник нового



Sedan: 1 Series



Нынешнее поколение BMW 1 Series появилось относительно недавно – в 2011 году. Но уже идет работа над его наследником, причем линейку расширит седан. Подтверждение тому – концептуальный BMW Compact Sedan.

Внешний вид Compact Sedan подсказывает, что в дизайне не произойдет никаких революций. У концепт-кара знакомая разделенная пополам решетка радиатора и стреловидные фары со светодиодной оптикой. В бампере заметен V-образный воздухозаборник. Передний свес несколько увеличен, ведь новый 1 Series станет переднеприводным – позаимству-

ет платформу у новых BMW X1 и Mini. Крыша седана полностью прозрачная. Установлены и 20-дюймовые легкосплавные диски. Боковины, как и прежде, профилированы, а задние стойки крыши сохраняют фирменный изгиб у основания. В крышку багажника интегрирован спойлер, а по краям кузова сзади установлены продолговатые фонари. В задний бампер интегрированы выхлопные трубы.

В отделке салона сочетаются кожа, дерево и полированный алюминий, а ярко-оранжевая подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Показания приборов выведены на дисплей и могут

проецироваться на лобовое стекло. Центральная панель повернута к водителю, а венчает ее 8,8-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля также сенсорные. На первом ряду установлены спортивные кресла с интегрированными подголовниками, а на втором – два отдельных сиденья.

BMW Compact Sedan представили на автосалоне в Гуанчжоу. Что касается нового поколения 1 Series, то его следует ожидать в конце 2016 года.













Honda Clarity Fuel Cell:

ставка на водород



В Honda уже более десяти лет занимаются технологией водородных топливных ячеек. Труды разработчиков увенчались успехом в 2008 году, когда на конвейер стал серийный Honda FCX Clarity – первый подобный автомобиль в мире (см. "Тест-Драйв" за август 2008 года). Его предлагали в лизинг в Японии, Европе и США. Теперь пришла очередь для второго поколения модели и на Токийском автосалоне представили Honda Clarity Fuel Cell.

По габаритам Honda Clarity Fuel Cell не слишком отличается от предшественника – достигает 4895 мм в длину, 1875 мм в ширину и 1475 мм в высоту. Однако дизайн автомобиля серьезно изменился: седан обрел выраженный трехобъемный профиль с длинным капотом и приподнятой задней частью, а линия крыши стала более покатой. Во внешнем виде преобладают грани и углы. Передняя часть украшена хромированной накладкой, образующей "брови" над узкими передними фарами. Оптика, кстати, полностью светодиодная. В бампере заметен небольшой прямоугольный воздухозаборник. У Clarity Fuel Cell выраженные расширенные крылья и рельефные боковины со стильными "жабрами". Задние колесные арки немного скошены. Стандартными

являются 18-дюймовые легкосплавные диски. В крышку багажника интегрирован спойлер, а по краям кузова сзади размещены крупные фонари.

Во внутренней отделке сочетаются кожа и дерево. Показания приборов выведены на дисплей, а еще один экран (сенсорный) установлен на центральной панели. Оригинально выполнен кнопочный селектор трансмиссии.

Honda Clarity Fuel Cell приводится в движение 177-сильным электромотором. Электричество для него вырабатывается в топливных ячейках путем расщепления молекулы водорода. Выхлоп состоит только из водяного пара. Сами топливные ячейки сделали на треть компактнее, чем у предшественника и теперь они по размеру не больше, чем бензиновый V6.

При этом их эффективность увеличена на 60%. Водород хранится в баке под давлением, а его запаса водорода хватает, чтобы проехать 700 км. Кроме того, Clarity может выполнять роль передвижной электростанции и вырабатывать электричество, например, для дома во время стихийного бедствия.

Начало продаж Honda Clarity Fuel Cell запланировано на весну 2016 года. На родине, в Японии, седан будет стоить 7,66 млн. иен, то есть около 63 500 долларов.









Технические характеристики Honda Clarity	
Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Длина/ширина/высота, мм	4895/1875/1475
Двигатель	
Тип	электрический
Расположение	спереди, поперечно
Макс. мощность, л. с.	177
Топливо	водород
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	1-ст.
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Размер шин	235/45 R18
Эксплуатационные показатели	
Дальность пробега, км	700
Стоимость автомобиля, долларов	63 500
Первое техобслуживание, км	10 000
Периодичность техобслуживания, км	10 000

Mini Convertible:

смена поколений



В 2013 году увидел мир Mini четвертого поколения. Вслед за основной моделью – хэтчбэком – постепенно появляются и другие версии. Так, недавно представили универсал Clubman, а теперь пришла очередь нового кабриолета Mini Convertible.



Mini Convertible подрос до 3821 мм в длину, 1727 мм в ширину и 1415 мм в высоту при колесной базе в 2495 мм. В дизайне – никаких революций, Mini сохраняет знакомый подтянутый силуэт с короткими свесами кузова. Вслед за хетчбэком кабриолет получил немного увеличенную решетку радиатора, а его овальные фары теперь могут быть светодиодными. Фонари традиционно обрамлены хромированными ободками. Вариант Cooper S легко отличить по аэродинамическому обвесу, сдвоенным выхлопным трубам и 16-дюймовым литым дискам.

Мягкая тканевая крыша складывается с помощью электропривода за 18 с на скорости до 30 км/ч. Как и прежде, можно отдельно сложить верх только над передними сиденьями.

В салоне преобладают скругленные поверхности. Здесь знакомы и приборы на рулевой колонке, и трехспицевое рулевое колесо, и переключатели в авиационном стиле. На центральной панели установлен 8,8-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Объем багажника вырос до 215 л при поднятой крыше и 160 л – при опущенной. Список опций дополнили парковочный автопилот,

системы автоматического замедления и распознавания дорожных знаков.

Все доступные двигатели оснащены турбонаддувом. Это бензиновые турбомоторы объемом 1,5 л (136 л. с.) и 2,0 л (192 л. с.), а также 1,5-литровый 116-сильный турбодизель. Самая мощная версия Cooper S разгоняется до 100 км/ч за 7,2 с и может развить 230 км/ч. На выбор предложены 6-ступенчатые механическая или автоматическая трансмиссии, а за доплату можно заказать адаптивные амортизаторы.

Mini Convertible представят на автошоу в Токио. Стоимость кабриолета – от 24 тыс. евро.









Cadillac XT5:

замена SRX



С 2004 года в сегменте среднеразмерных вседорожников марка Cadillac представлена моделью SRX. За десятилетие увидели мир два ее поколения, а теперь автомобиль решили переименовать. К автосалону в Лос-Анджелесе подготовили новый Cadillac XT5.

Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА



XT5 построен на полностью новой платформе. Он не сильно отличается по размерам от предшественника и также достигает 4,8 м в длину, хотя колесная база выросла на 50 мм. При этом массу внедорожника удалось снизить сразу на 126 кг – до 1811 кг. В дизайне преобладают грани, что неудивительно для современных Cadillac. Знакомо выглядит и широкая хромированная решетка радиатора. Узкие фары растянуты на крылья и дополнены тоненькими светодиодными лампами дневного света. У XT5 клиновидный профиль и слегка расширенные задние крылья. На крыше установлен спойлер, а узкие фонари напоминают "кили"

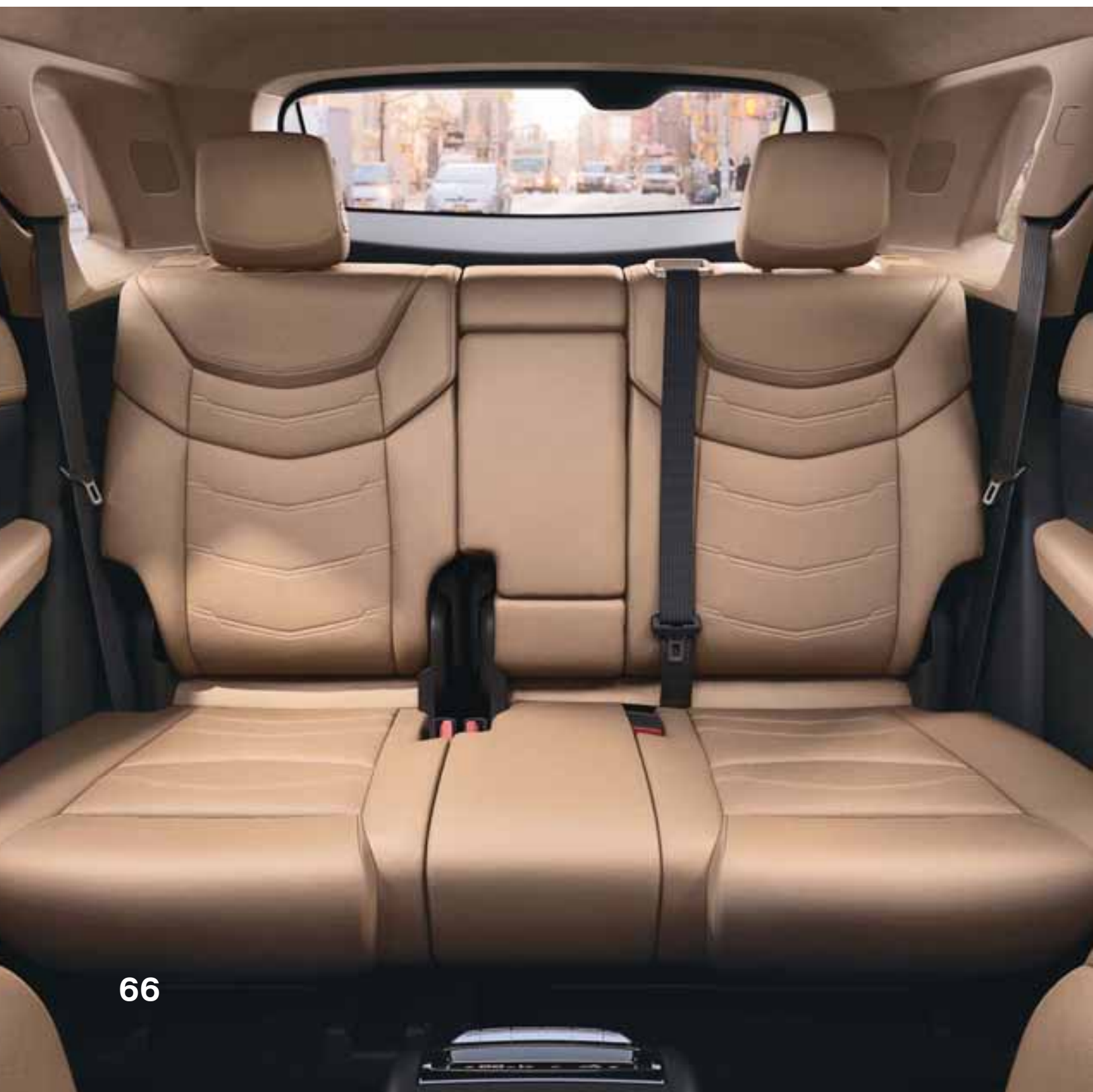
Cadillac 50-х годов. Базовое оснащение включает 18-дюймовые легкосплавные диски, а 20-дюймовые – опция.

В отделке салона сочетаются кожа и натуральное дерево. На приборной панели аналоговые спидометр и тахометр разделены большим цветным дисплеем. Наклоненная центральная панель увенчана 8-дюймовым сенсорным экраном мультимедийной системы CUE. В салонном зеркале появился экран камеры заднего вида. На втором ряду стало больше места для ног. Задние сиденья оснащены горизонтальной регулировкой, изменяется и угол наклона их спинок. Список дополнительного оборудования дополнили светодиодные фары, Wi-Fi, система проецирования

данных на лобовое стекло и электропривод пятой двери с сенсорным открытием.

Для Cadillac XT5 на выбор доступны два двигателя. Бензиновая 2,0-литровая "четверка" с турбонаддувом развивает 270 л. с., а 3,6-литровый атмосферный V6 с системой отключения цилиндров выдает 310 л. с. Все XT5 получили 8-ступенчатую автоматическую трансмиссию, будут модификации с передним и полным приводом. Также у внедорожника новая многорычажная задняя подвеска.

Производство Cadillac XT5 начнется в марте. Стоимость внедорожника в США составит около 40 тыс. долларов.









Range Rover Evoque

ВСЕДОРОЖНЫЙ ЭКСКЛЮЗИВ

Первые вседорожники – такие как знаменитый Willys – были кабриолетами, и лишь со временем появились более комфортабельные версии с жесткой крышей. Теперь ситуация диаметрально противоположная: вседорожных кабриолетов не так уж и много. А в премиум-сегменте они и вовсе своего рода эксклюзив. Этим решили воспользоваться в Land Rover и представили Range Rover Evoque Convertible.



e Convertible:





В основе новинки лежит трехдверный Evoque Coupe, а потому длина (4370 мм) и колесная база (2660 мм) остались на прежнем уровне. Кабриолет сохраняет характерный стремительный стиль с массивными бамперами, профилированными боковинами и расширенными колесными арками. Мягкая тканевая крыша складывается с помощью электропривода за 18 с, и проводить эту процедуру можно на скорости до 50 км/ч. Конечно, она "съедает" часть багажника: его объем уменьшен до 251 л. А вместо задней двери появи-

лась небольшая крышка со спойлером сверху. Также установлены дуги безопасности, спасающие при переворачивании.

Во внутренней отделке сочетаются кожа и полированный алюминий. Рулевое колесо, приборы в отдельных колодцах и наклоненная центральная консоль знакомы по стандартному Range Rover Evoque. Из новшеств следует отметить 10,2-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы InControl™ Touch Pro и Wi-Fi. Кабриолет предложен исключительно в четырехместном исполнении.

Линейка двигателей осталась прежней: можно выбрать 2,0-литровый 240-сильный бензиновый турбомотор или турбодизели такого же объема мощностью 150 или 180 л. с. Все версии оснащены 9-ступенчатой автоматической трансмиссией, есть модификации с передним и полным приводом.

Range Rover Evoque Convertible представят на автосалоне в Лос-Анджелесе, а продажи кабриолета начнутся с весны. Стоимость автомобиля составит от 51 тыс. евро.









Mercedes-Benz GLS:

Mercedes-Benz GL известен с 2006 года и стал первым полноразмерным семиместным внедорожником немецкой марки. В 2012 году дебютировало второе поколение модели, а теперь пришел черед для его обновления. Модернизация оказалась непростой: со сменой названия на Mercedes-Benz GLS в соответствии с новой системой индексов для внедорожников немецкой марки.

модернизация со сменой имени

Перемены в дизайне не столь радикальны: GLS сохраняет массивный стиль и двухобъемный профиль с малыми углами наклона стоек крыши. Можно заметить новую широкую решетку радиатора с большой трехлучевой звездой по центру и свежие крупные фары с изогнутыми ходовыми огнями. За доплату теперь доступна полностью светодиодная оптика. В переднем бампере увеличен воздухозаборник. Список опций пополнили 21-дюймовые легкосплавные диски. Сзади несколько освежены фонари, а пятая дверь сверху прикрыта спойлером.

В салоне Mercedes-Benz GLS сразу бросается в глаза более компактное трехспицевое рулевое колесо, обшитое перфорированной кожей. Приборы получили и новые шкалы, также заменены клавиши

управления аудиосистемой и телефоном. К центральной панели прикреплен новый 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы Comand. Базовое оснащение теперь включает системы автоматического торможения и определения усталости водителя, а среди опций – технологии ночного видения, соблюдения полосы движения, слежения за "слепыми" зонами и распознавания дорожных знаков. Кроме того, отныне можно заказать подогрев лобового стекла и ионизатор воздуха в салоне.

Начальным двигателем, как и ранее, является 3,0-литровый бензиновый V6 с турбонаддувом, развивающий 333 л. с. V8 объемом 4,7 л стал мощнее (450 л. с.), а 5,5-литровый мотор GLS63 AMG теперь выдает 577 л. с. Доступен и 3,0-литровый 258-сильный турбодизель. Все

модификации, кроме GLS63 AMG, получили новый 9-ступенчатый "автомат", а полный привод обязателен для Mercedes-Benz GLS. Адаптивные амортизаторы являются стандартными, а за доплату предложены доработанная пневмоподвеска и активные стабилизаторы поперечной устойчивости.

Mercedes-Benz GLS представят на автошоу Лос-Анджелесе, а начало его продаж запланировано на март 2016 года. Стоимость базового вседорожника составит 75 тыс. евро.











Buick Verano

роскошный собрат Opel Astra



no:

Opel Astra – сугубо европейская модель, но с 2011 года у нее существует и заокеанский собрат – Buick Verano. Его позиционируют как более дорогую и богаче оснащенную модель премиум-сегмента. Поскольку недавно представили новый Astra, то теперь появился и Verano второго поколения.

ра





Первым показали пятидверный хетчбэк, но вскоре к нему присоединится и седан. Автомобиль длиной 4,4 м сохраняет стремительный стиль Astra с аркообразной формой крыши и рельефными боковинами. В духе последних Buick новичок получил хромированную "зубастую" решетку радиатора. С ней сочетаются крупные треугольные фонари. Задние стойки крыши окрашены в черный цвет, а пятая дверь сверху прикрыта спойлером. По краям кузова установлены продолговатые фонари. Спортивную версию GS можно отличить по аэродинамическому обвесу и 18-дюймовым легкосплавным дискам.

Отделка салона Verano качественнее, чем у модели-донора. Внутри можно заметить вставки "под карбон", а в самой дорогой версии предусмотрены кожа и алькантара. Передняя панель украшена ярко-красной накладкой. Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы и разделены цветным экраном бортового компьютера. Наклоненная центральная панель увенчана 8-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы IntelliLink. Передние сиденья могут быть дополнены вентиляцией и функцией массажа, среди других опций – распылитель духов, системы автоматического замедления, мониторинга "слепых" зон, соблю-

дения полосы движения и распознавания дорожных знаков.

На первых порах на выбор предложат два 1,5-литровых бензиновых двигателя. Атмосферный вариант развивает 117 л. с., а турбированная "четверка" – 166 л. с. Более мощная версия Verano разгоняется до 100 км/ч за 8,8 с. Позже предложат еще и 2,0-литровую 250-сильную модификацию. Можно выбрать 6-ступенчатые механическую или автоматическую трансмиссию.

Buick Verano представили на автосалоне в Гуанчжоу, ведь выпускать его будут не только в США, но и в Китае. Стоимость начальной версии хетчбэка составит 23 тыс. долларов.









Acura NSX:

возрождение в новом образе



Появившийся в 1990 году Honda/Acura NSX стал первым спорткупе в истории японской марки и весьма прогрессивной моделью для своего времени. В 2005 году его сняли с производства, успех первого NSX подтолкнул к разработке его наследника. Она длилась долго, и за десятилетие концепцию нового купе несколько раз радикально меняли. Наконец, в 2012 году увидел мир предсерийный концепт-кар и даже успел сняться в киноленте "Железный человек". Но доводка автомобиля заняла еще три года (за это время ему успели поменять двигатель), и вот теперь, к 25-летию модели, возрожденный Acura NSX таки стал на конвейер. Как и ранее, в разных странах он будет представлен как Honda либо Acura.



Acura NSX второго поколения почти не отличается от концепт-кара, разве что немного увеличены его размеры. Широкий и низкий автомобиль кажется распластанным по земле. Его дизайн – триумф граней и острых углов. С предшественником купе роднит разве что клиновидный профиль со сдвинутым вперед салоном. Решетка радиатора напоминает улыбку, а украшает ее серебристый молдинг. Выраженный "нос" украшен логотипом марки. Узкие фары – полностью светодиодные. Передний бампер напоминает по форме распростертые крылья. В нем, а также в боковинах, заметны немаленькие воздухозаборники (всего у NSX целых 10 радиаторов). Сзади установлен выдвижной заостренный спойлер, а расширенные "плечи" подчеркнуты продолговатыми фонарями. Обращают на себя внимание и четыре сгруппированных выхлопных трубы.

Монокок и большинство кузовных деталей выполнены из алюминиевых сплавов, а крыша и днище автомобиля карбоновые. Правда, из-за сложной гибридной силовой установки, NSX получился не очень легким – 1725 кг. Это при том, что купе довольно компактное – 4470 мм в длину, 1940 мм в ширину и 1215 мм в высоту.

При приближении к двери Acura NSX с ключом ручки автоматически выдвигаются. Салон напоминает кабину фантастического звездолета. Во внутренней отделке сочетаются кожа, алькантара и полированный алюминий. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Передняя панель выполнена V-образной, а рулевое колесо приплюснuto сверху и снизу. Показания основных приборов выведены на 8-дюймовый дисплей, причем он изменяет графику в зависимости от выбранного режима езды. Тахометр становится красным при приближении двигателя к максимальным оборотам. А вот указатели

остатка топлива в баке и температуры двигателя – обычные, аналоговые.

Наклоненная центральная панель увенчана 7-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. На фоне переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля выделяется большая белая кнопка запуска двигателя. Ниже находятся клавиши выбора режимов трансмиссии (привычного рычага у NSX нет). Жаль только, что здесь нет ниши для мобильного телефона.

Сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем. Они отлично удерживают спину, но при этом очень даже комфортабельные. Они оснащены подогревом, а вот за электропривод регулировок придется доплатить, что странно для недешевого купе. Посадка в NSX очень низкая, но обзорность, на удивление, хорошая. Предусмотрен и небольшой 110-литровый багажник, причем не спереди, а сзади.



Класс автомобиля подразумевает широкую комплектацию: есть система доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, датчики света и дождя, камера заднего вида, аудиосистема с 9 динамиками, связь Bluetooth, круиз-контроль, навигационная система. Также установлены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах.

У Acura NSX сложная силовая установка. В базе установлен 3,5-литровый бензиновый V6 с двойным турбонаддувом, развивающий 500 л. с. при 6500 об/мин и обладающий 550 Н·м крутящего момента при 2000-6000 об/мин. Он соединен с 50-сильным электромотором, а на передней оси установлены еще два 36-сильных электрических двигателя. Суммарно получается 573 л. с., 646 Н·м и полный привод. В традициях Honda и Acura "шестерка" быстро раскручивается и легко достигает предельных 7500 об/мин. При этом она, на удивление, тихая даже в спортивном режиме, несмотря на наличие акустического синтезатора. Электромоторы также помогают нивелировать турбо-

паузы, а при резком старте с пробуксовкой борется технология Launch control, поэтому динамика впечатляет – 2,9 с до 100 км/ч и 400 м с места за 11,1 с. Максимальная скорость ограничена на отметке в 307 км/ч.

Роботизированная 9-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует очень быстрые переключения без каких-либо толчков. Лучше оставить ее в автоматическом режиме, так как передачи очень короткие и вручную их приходится слишком часто переключать.

По-настоящему NSX раскрывает свой характер в режиме Track. В этом случае полный привод не только обеспечивает отличное сцепление с дорогой, но и активирует функцию векторизации тяги (с помощью передних электромоторов). Это помогает практически полностью побороть недостаточную поворачиваемость. Трудно поверить, что столь тяжелый автомобиль может демонстрировать неплохую маневренность. Он послушный и легко контролируем, а добиться заноса практически невозможно. Руль становится острее и тяжелее, хотя обратной связи у него не так уж и много. А адаптивные магнитологические амортизаторы помо-

гут забыть о кренах кузова. Опциональные карбоново-керамические тормоза Brembo диаметром 381 мм спереди и 360 мм сзади обеспечивают отличное замедление, хотя следует отметить, что педаль слишком тяжелая и короткоходная.

Совсем иной характер у купе в режиме Quiet. Разработчики старались максимально приспособить NSX к повседневному использованию и им это удалось. Рулевое управление становится легче, а езда вполне комфортабельная, даже несмотря на низкопрофильную (245/35R19 спереди, 305/30R20 сзади) резину. Расход топлива умеренный благодаря системе глушения мотора при остановках: 12,4 л/100 км в городском цикле и 9,0 л/100 км – в загородном. Автомобиль даже может проехать 2,5 км на электротяге.

Acura NSX возрожден в новом образе и с несколько иной концепцией. Первые купе доставят владельцам в марте 2016 года. Стоимость автомобиля составит 155 тыс. долларов. Со временем линейку пополнят кабриолет и облегченный вариант NSX-R.











Технические характеристики Acura NSX	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1725
Длина/ширина/высота, мм	4470/1940/1215
Колесная база, мм	2630
Колея передняя/задняя, мм	1656/1618
Клиренс (дорожный просвет), мм	94
Объем багажника мин/макс, л	110
Диаметр разворота, м	12,1
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3493
Тип основного двигателя	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	в базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	500 при 6500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	550 при 2000-6000
Тип вспомогательного двигателя	электрический (3)
Макс. мощность, л. с.	50+36+36
Макс. крутящий момент, Н·м	143+73+73
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/59
Трансмиссия	
Тип привода	подключаемый полный
Коробка передач	9-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, 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, TPMS
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	245/35 ZR19 спереди, 305/30 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,9
Максимальная скорость, км/ч	307
Расход топлива, л/100 км	
- городской цикл	12,4
- загородный цикл	9,0
- смешанный цикл	10,7
Стоимость тестируемого автомобиля (в США), долларов	155 000
Первое техобслуживание, км	10 000
Периодичность техобслуживания, км	10 000



BMW 7 Series

меняет приоритеты



ries: емы

С 1977 года модельный ряд BMW венчает седан 7 Series. На протяжении почти четырех десятилетий его позиционировали как автомобиль для активных водителей. Но новое, шестое по счету, поколение BMW 7 Series меняет приоритеты: на первый план выходят комфорт и современные технологии.

На 7 Series дебютирует новая модельная платформа BMW. Колесная база седана осталась прежней – 3070 мм в обычной версии и 3210 мм – в удлиненной. А вот длина немного выросла – до 5098 и 5238 мм, соответственно. Ширина осталась прежней (1902 мм), а высота увеличена до 1478 мм. Двери, крыша и крышка багажника изготовлены из алюминиевых сплавов, в конструкции также впервые применены магний и карбон, поэтому массу удалось снизить сразу на 130 кг – до 1800 кг в начальном исполнении.

Дизайн радикально не изменился и издали новый BMW 7 Series можно спутать с предшественником. У него знакомый профиль с длинным капотом, сдвинутым назад салоном, высокой оконной линией и характерным изгибом задних стоек крыши. Фирменная разделенная пополам решетка радиатора стала крупнее и получила активные заслонки, регулирующие поток воздуха к радиатору. Увеличены в размерах и продолговатые фары: они светодиодные, а за доплату доступна лазерная оптика дальнего света (она способна работать на расстояние до 600 м). В боковинах заметны вентиляционные отверстия, а пороги украшены молдингами. Большие L-образные фонари соединены серебристой накладкой. Версию с пакетом M Pack можно отличить по аэродинамическому обвесу и 19-дюймовым

легкосплавным дискам вместо стандартных 17-дюймовых.

При открытии дверей земля под ними подсвечивается. Брелок для 7 Series снабдили специальным экраном, на который выводятся информация об уровне топлива и напоминания пройти плановое техобслуживание. Во внутренней отделке сочетаются кожа, дерево и полированный алюминий, а найти здесь пластик не так уж и просто. Даже большинство кнопок металлические. Подсветка, естественно, светодиодная, а за доплату предложены диоды в потолке, имитирующие звездное небо.

В салоне преобладают горизонтальные линии. Рулевое колесо снабжено наплавками на ободе в районе хвата рук. Приборной панелью служит жидкокристаллический дисплей, причем цвет графики меняется, в зависимости от выбранного режима езды: в Sport преобладает красный, а в Comfort Plus – голубой. Стандартной является и система проецирования данных на лобовое стекло.

Центральная панель BMW 7 Series традиционно повернута к водителю. Сверху на ней установлен монитор мультимедийной системы iDrive. Его наконец сделали сенсорным, хотя сохранен и круглый джойстик для навигации в меню. Также предусмотрены функции голосового управления и даже распознавания жестов руки. Переключателей здесь стало

меньше, а клавиши блока климат-контроля теперь сенсорные – срабатывают от легкого касания.

Как рулевая колонка, так и передние сиденья оснащены электроприводом регулировок. Кресла 7 Series очень мягкие и удобные, но при этом хорошо удерживают спину. Предусмотрена и функция подогрева. Разделяет их высокий трансмиссионный тоннель. Подлокотник также может обогреваться, а внутри его скрыт бокс с беспроводным зарядным устройством для мобильного телефона.

Покупатель может выбрать конфигурацию второго ряда: трехместный диван или два отдельных сиденья с электроприводом, подставками под ноги и откидными столиками. В последнем случае есть возможность отодвинуть вперед кресло переднего пассажира, чтобы увеличить пространство для ног. Впрочем, оно щедрое даже в короткобазой версии, а удлиненном варианте просто огромное. Подогрев задних кресел обязателен во всех 7 Series. Объем багажника увеличен до 515 л, а его крышка может быть оснащена электроприводом с сенсорным открытием.

Конечно, представительский седан должен быть богато оснащен и BMW 7 Series в этом плане не является исключением. Базовая версия получила систему бесключевого доступа, электропакет,





двухзонный климат-контроль, датчики освещения и дождя, аудиосистему с 12 динамиками, связь Bluetooth, камеру заднего вида, спутниковую навигацию, адаптивный круиз-контроль с функцией движения в пробках. Также обязательными являются 7 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии мониторинга "слепых" зон и соблюдения полосы движения. Пакет Executive Lounge включает четырехзонный климат-контроль, вентиляцию и функцию массажа для всех сидений, два 10-дюймовых монитора и съемный планшет для задних пассажиров, а также небольшой холодильник в заднем подлокотнике. В перечне опций значатся беспроводной Интернет, парковочный автопилот с дистанционным управлением с брелока, распылитель духов в салоне, 1400-ваттная аудиосистема с подсветкой динамиков, камеры кругового обзора, системы ночного видения и распознавания дорожных знаков.

Поначалу на выбор предложат три двигателя с турбонаддувом, непосредственным впрыском топлива и системой глушения при остановках. Новая рядная "шестерка" объемом 3,0 л развивает 326 л. с. Мощность 4,4-литрового V8 с двумя турбинами увеличена до 450 л. с. при 6000 об/мин. Этот мотор очень тяго-

вит в среднем диапазоне оборотов, ведь обладает приличным крутящим моментом в 650 Н•м при 2000 об/мин. Он отзывчив и быстро набирает обороты. При разгоне "восьмерка" отзывается приятным рыком выхлопа, хотя громкой ее не назовешь. С ней 7 Series демонстрирует неплохую динамику – 4,4 с до 100 км/ч. Вместе с тем седан стал экономичнее – 11,6 л/100 км в городском цикле и 6,4 л/100 км – в загородном.

Турбодизель объемом 3,0 л теперь выдает 265 л. с. Удивительно, но он работает даже тише, чем бензиновый V8. У этого двигателя спокойный характер и отличный подхват с малых оборотов. Пиковые 620 Н•м крутящего момента достигаются при 2000 об/мин. С ним автомобиль способен поддерживать 110 км/ч при 1500 об/мин. Разгон до 100 км/ч занимает 6,1 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. В городе такой 7 Series расходует 5,3 л/100 км, а на шоссе – 4,0 л/100 км.

Позже предложат варианты этого турбодизеля мощностью 313 и 381 л. с., появится и 326-сильная гибридная модификация, способная проехать 40 км на электротяге. Также в планах – флагман с V12 под капотом.

Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия переключает передачи практически незаметно и очень

быстро. За доплату предложен и полный привод.

Полноприводной 7 Series демонстрирует лучшее сцепление с дорогой, хотя и заднеприводной седан отлично сбалансирован. В стане BMW, похоже, произошла революция, ведь ходовая теперь более ориентирована на комфорт. Базовое оснащение теперь включает пневмоподвеску и адаптивные амортизаторы, которые буквально сглаживают дорожные неровности и кажется, что автомобиль парит над асфальтом. Также можно выбрать активные стабилизаторы поперечной устойчивости и технологию Active Comfort Drive, сканирующую дорогу впереди на наличие выбоин. Даже в режиме Sport в езде нет ни малейшего намека на жесткость, хотя крены кузова при этом небольшие. Руль очень легкий, независимо от выбранных настроек. За доплату предложены подруливаемые задние колеса. На малых скоростях они помогают уменьшить диаметр разворота, а на больших – борются с недостаточной поворачиваемостью. Даже при 200 км/ч в салоне очень тихо, ведь шумоизоляция отлично выполнена.

BMW 7 Series уже поступил в продажу, причем уже объявлены и украинские цены. У нас седан стоит от 1,8 миллиона гривен.















Технические характеристики BMW 7 Series			
Тип кузова	седан		
Количество дверей/мест, шт.	4/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1800/2400	1945/2575	1830/2450
Длина/ширина/высота, мм	5098/1902/1478		5238/1902/1478
Колесная база, мм	3070		3210
Колея передняя/задняя, мм	1611/1640		
Клиренс (дорожный просвет), мм	145		
Объем багажника, л	515		
Диаметр разворота, м	11,2		
Двигатель			
Рабочий объем, см3	2998	4395	2993
Тип	бензиновый, с турбонаддувом		дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 6	V8	в ряд, 6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/2	32/4	24/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	326 при 5500	450 при 6000	265 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	450 при 1400-5000	650 при 1800-4500	620 при 2000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/78		ДТ/78
Трансмиссия			
Тип привода	задний или полный		
Коробка передач	8-ст. автоматическая		
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, DSC		
Количество подушек безопасности, шт.	7		
Размер шин	225/60 R17	245/50 R18	225/60 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,5	4,4	6,1
Максимальная скорость, км/ч	250	250	250
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	9,7	11,6	5,3
– загородный цикл	5,5	6,4	4,0
– смешанный цикл	7,0	8,3	4,5
Стоимость автомобиля, гривен	1 832 000 – 2 400 000		
Первое техобслуживание, км	20 000		
Периодичность техобслуживания, км	20 000		

Chevrolet Camaro:

шестая глава



Chevrolet Camaro давно уже стал культовым. Это классическая американская модель – заднеприводная и с огромным V8 под капотом во флагманской версии. Впервые эти купе и кабриолет представили еще в далеком 1967 году. За более чем четыре десятилетия Camaro пережил пять поколений, его снимали с производства и возвращали на конвейер. Теперь пришло время новой модели шестой генерации.

Сamaro построен на полностью новой платформе, позаимствованной у Cadillac CTS и ATS. Он несколько компактнее предшественника: стал короче на 60 мм (до 4783 мм), а колесная база потеряла 40 мм и составляет 2812 мм. Ширина и высота также уменьшены – до 1897 и 1349 мм, соответственно. За счет использования алюминиевых сплавов в конструкции удалось снизить вес на 75-175 кг, в зависимости от модификации.

Пока в производство поступило купе, а в следующем году к нему присоединится кабриолет. Новый Chevrolet Camaro по-прежнему выглядит, как пришелец из прошлого, и очень похож на первое поколение модели. У него длинный капот и высокая оконная линия, а салон сдвинут

назад. Капот традиционно профилирован, а мускулистые крылья расширены. Вместе с тем, купе выглядит гораздо более грозно, чем ранее. Узкая решетка радиатора и "прищуренные" фары (со светодиодными ходовыми огнями) сочетаются с огромным воздухозаборником в бампере. У задних стоек крыши увеличен угол наклона. Ширину задней части подчеркивают продолговатые фонари: они также выполнены в духе модели 1967 года. Заряженный вариант SS можно отличить по заднему спойлеру, 20-дюймовым легкосплавным дискам (вместо стандартных 18-дюймовых) и "жабрам" на капоте.

А вот в салоне Camaro от стиля 60-х не осталось и следа. Зато материалы отделки стали гораздо лучше, чем у предшественника, а передняя панель даже может быть обшита кожей. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов, причем ее цвет можно изменять – предложены 24 различных оттенка. На небольшом трехспицевом рулевом колесе кожа перфорированная, а его обод плоский снизу. Спидометр и тахометр разделены небольшим 8-дюймовым дисплеем, на который выведены данные бортового

компьютера, указатели температуры охлаждающей жидкости и масла, уровня топлива в баке и даже счетчик времени прохождения круга по автодрому. Информация может проецироваться и на лобовое стекло.

Экран на центральной панели также 8-дюймовый. Он сенсорный и предназначен для навигации в меню мультимедийной системы MyLink. Правда, монитор почему-то наклонен вперед, что затрудняет считывание данных. Клавиши блока аудиосистемы несколько мелковаты, а переключатели блока климат-контроля оригинально расположены прямо внутри вентиляционных дефлекторов. Правда, сами дефлекторы размещены очень низко, а потому обдувают руку водителя при переключении передач.

Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Передние сиденья Chevrolet Camaro мягкие и комфортабель-





ные, а в версии SS предусмотрены спортивные кресла – более упругие, но зато с улучшенной боковой поддержкой. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлены подстаканники и подлокотник с боксом внутри. "Ручника" нет – его заменяет небольшой рычажок электромеханического стояночного тормоза. Посадка традиционно низкая, хотя обзорность вперед и по сторонам улучшена. А вот обзор назад остается неважным.

Посадочная формула автомобиля – 2+2, то есть второй ряд рассчитан на детей. Места там немного, особенно скромный запас над головой. Объем багажника уменьшен до 255 л.

Начальная комплектация включает систему доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционер, аудиосистему с 6 динамиками, связь Bluetooth и круиз-контроль. Также установлены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. В Camaro SS добавлены климат-контроль, датчик освещения, электропривод и подогрев передних сидений, камера заднего вида. Среди опций – 21-дюймовые колесные диски, навигационная система и люк в крыше.

Базовый Chevrolet Camaro получил новый 2,0-литровый турбомотор мощностью 275 л. с., но этот вариант поступит в продажу несколько позже. Пока же на выбор предложены два атмосферных двигателя с непосредственным впрыском топлива. V6 объемом 3,6 л теперь развивает 335 л. с.

Он высокооборотистый и легко достигает 7000 об/мин. Соответственно и чтобы добиться лучшей отдачи, нужно его раскручивать. Максимальные 385 Н·м крутящего момента доступны только при 5300 об/мин. Звук "шестерки" стал более сочным благодаря специальному акустическому синтезатору. Динамика такого Camaro очень неплохая – 5,1 с до 100 км/ч и максимальные 250 км/ч. А благодаря технологии отключения цилиндров Active Fuel Management расход топлива уменьшен до 13,1 л/100 км в городском цикле и 8,1 л/100 км – в загородном.

Конечно, настоящий Camaro – вариант SS с американским V8 под капотом. Этот 6,2-литровый двигатель от Corvette выдает 455 л. с. при 6000 об/мин и обладает внушительными 617 Н·м крутящего момента при 4400 об/мин. Впрочем, и на "низах" тяги у него в достатке, а поэтому малейшее нажатие педали акселератора сопровождается приливом мощи. И, естественно, мотор отзывается сочным низкочастотным рыком, который становится еще громче, когда в выхлопной системе открывается перепускной клапан. Купе разгоняется до 100 км/ч за 4 с и преодолевает 400 м с места за 12,3 с. Максимальная скорость ограничена на отметке в 255 км/ч. Конечно, у V8 "аппетит" побольше – 16,8 л/100 км в городе и 9,0 л/100 км – на трассе.

Механическая 6-ступенчатая трансмиссия теперь работает точнее. Еще лучше проявляет себя новый 8-ступенчатый "автомат": переключения передач очень

быстрые и динамика с ним лучше, чем с "механикой".

Меньший вес и новая подвеска (McPherson спереди, "многорычажка" – сзади) поспособствовали улучшению управляемости. Новый Camaro гораздо более послушный и маневренный. Он быстрее реагирует на поворот руля, а боковое ускорение в поворотах достигает 0,97 g. К слову, само рулевое управление стало точнее, острее и весьма информативнее, несмотря на электроусилитель. Механический дифференциал повышенного трения обеспечивает поворачиваемость, близкую к нейтральной. Сцепление с дорогой очень хорошее. Впрочем, заднюю ось мощного Camaro SS несложно сорвать в занос, если предварительно отключить систему стабилизации. Купе остается комфортабельным даже с 20-дюймовыми колесными дисками, но благодаря пониженному центру тяжести меньше кренится в поворотах. У SS предусмотрены еще и адаптивные амортизаторы с технологией изменения настроек шасси. А тормозные диски Brembo диаметром 345 мм спереди и 335 мм сзади обеспечивают неплохое замедление: со 100 км/ч автомобиль останавливается на отрезке дороги длиной 31,7 м.

Chevrolet Camaro уже начали продавать в США. Он сохраняет еще один свой козырь – доступность. За океаном начальная версия с V6 стоит 32 тыс. долларов, а стоимость Camaro SS стартует с отметки в 37 тыс. долларов. Позже линейку пополнят более мощные версии Z28 и ZL1.









Технические характеристики Chevrolet Camaro		
Тип кузова	купе	
Количество дверей/мест, шт.	2/2+2	
Снаряженная масса, кг	1570	1703
Длина/ширина/высота, мм	4783/1897/1349	
Колесная база, мм	2812	
Колея передняя/задняя, мм	1600/1598	
Клиренс (дорожный просвет), мм	140	
Объем багажника мин/макс, л	255	
Диаметр разворота, м	10,7	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	3640	6162
Тип	бензиновый	
Расположение	спереди, продольно	
Расположение и количество цилиндров	V6	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	335 при 6800	455 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	385 при 5300	617 при 4400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/60	
Трансмиссия		
Тип привода	задний	
Коробка передач	8-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, StabiliTrak	
Размер шин	245/55 R18	245/40 R20 спереди, 275/35 R20 сзади
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,1	4,0
Максимальная скорость, км/ч	250	255
Расход топлива, л/100 км		
– городской цикл	13,1	16,8
– загородный цикл	8,1	9,0
– смешанный цикл	11,8	13,1
Стоимость автомобиля в США, долларов	32 000 – 45 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Ford Focus RS:

доступная мощь





Для Ford аббревиатура RS (Rally Sport) – не просто набор букв. С ней связаны громкие гоночные победы, начиная с 1968 года, когда появился первый Escort RS. Он, а также его собратья RS200 и Sierra RS Cosworth выигрывали и чемпионат мира по ралли, и кольцевые соревнования вроде BTCC. Всего за почти полвека выпущено три десятка различных моделей RS, а юбилейным, тридцатым, стал новый Ford Focus RS третьего поколения. Он продолжил линейку, начатую в 2002 году первым Focus RS.

В отличие от предшественников, новый Ford Focus RS предстал в пятидверном исполнении, ведь трехдверные хэтчбэки уже не выпускают. Конечно же, автомобиль сохранил характерный дизайн с аркообразной формой крыши, слегка приподнятой задней частью и короткими свесами кузова. Хотя изменения и носят функциональный характер, они сделали Focus RS и ярче на вид. Широкая "пасть" решетки радиатора сочетается с небольшими вентиляционными отверстиями в бампере, поставляющими воздух к радиатору и тормозам. Узкие фары – адаптивные биксеноновые, а ходовые огни – биксеноновые. Появился и новый аэродинамический обвес. В раздутых колесных арках видны 19-дюймовые легкосплавные диски с покрышками размером 235/35 R19, а за доплату доступны гоночные шины. На крыше установлен спойлер, а из диффузора в заднем бампере выглядывают два огромных сопла выхлопных труб.

Улучшенная аэродинамика существенно увеличила прижимную силу на обеих осях, но при этом сохранен низкий (0,35) коэффициент лобового сопротивления. Жесткость кузова выросла на 23% по сравнению со стандартным Focus. Правда, хэтчбэк и потяжелел – 1599 кг.

В салоне Focus RS сочетаются кожа и алькантара, а разбавляют их контрастные голубые швы. Внутри присутствуют многочисленные серебристые детали, имитирующие полированный алюминий, а также черные лакированные вставки. На педалях установлены металлические накладки. Обод рулевого колеса выполнен плоским снизу, а в районе хвата рук оно обшито перфорированной кожей. Также заменен рычаг трансмиссии. Новые и циферблаты приборов: они помещены в отдельные колодцы, а их подсветка нежно-синяя. Между спидометром и тахометром находится цветной экран бортового компьютера, указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя.

Наклоненная центральная панель увенчана датчиками давления наддува, температуры и давления масла. Под ними находится 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы SYNC. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля немного, они крупные и понятные в пользовании.

Передние сиденья Recaro обладают хорошей боковой поддержкой. Их подушки тонкие, поэтому посадка ниже, чем в обычном Focus. У них, как и у рулевой

колонки, широкий диапазон регулировок. Предусмотрена и функция подогрева. В качестве опции предложены ковшеобразные спортивные кресла – они еще лучше удерживают спину, но при этом и более жесткие. Центральный подлокотник прячет отсек для мелкой поклажи с USB-портом.

Диван второго ряда профилирован под два места, хотя при надобности здесь поместятся и трое. Пространство для ног здесь неплохое, по меркам С-класса, а вот над головой места немного. Объем багажника составляет 316 л в обычном состоянии и 1148 л – со сложенными задними сиденьями. Так что Focus RS – довольно практичный спортивный автомобиль.

Оснащение Ford Focus RS включает систему бесключевого доступа, электростеклоподъемники, электропривод и обогрев зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, аудиосистема с CD-плеером и 10 динамиками, обогрев лобового стекла. Также предусмотрены 6 подушек безопасности и система стабилизации ESP. В перечне опций значатся круиз-контроль с ограничителем скорости, камера заднего вида, люк в крыше, обогрев руля и система автоматического замедления.

Под капотом хэтчбэка 2,3-литровый бензиновый турбомотор EcoBoost, знакомый по Ford Mustang, но доработанный специалистами Cosworth. Новые турбина, интеркулер, головка блока цилиндров и выхлопная система позволили увеличить его мощность до 350 л. с. при 6000 об/мин. Максимальный крутящий момент в



440 Н•м достигается уже при 2000 об/мин, а временно при активации функции Overboost доступны и 470 Н•м. Этот мотор эластичен и очень тяговит, особенно в среднем диапазоне оборотов. Для совершения обгона на трассе не нужно понижать передачу. При этом "четверка" может раскручиваться до высоких 6800 об/мин, не усмиряя при этом свой пыл. После 3500 об/мин в выхлопной системе открывается перепускной клапан и двигатель становится очень громким. Стартовать без пробуксовки помогает технология Launch control. Разгон до 100 км/ч занимает всего 4,7 с, а максимальная скорость – 265 км/ч. При этом заявленный расход топлива – 10,0 л/100 км в городском цикле и 6,3 л/100 км – в загородном. Такого результата помогает добиться система глушения мотора при остановках.

Механическая 6-ступенчатая трансмиссия демонстрирует отличную точность при переключениях, а ход ее рычага короткий. Focus RS также получил постоянный полный привод с системой векторизации тяги Torque Vectoring Control.

Четыре ведущих колеса – залог хорошего сцепления с дорогой, но в случае с Focus RS дело этим не ограничивается. Электроника может передавать до 70% на заднюю ось, что придает автомобилю заднеприводной уклон. Особенно это выражено в специальном режиме Drift, позволяющем легко добиться управляемого заноса. В остальных режимах хэтчбэк более сдержан, а Torque Vectoring Control помогает свести к минимуму недостаточную поворачиваемость. Руль сделали острее, а потому хэтчбэк сразу реагирует на малейшее

его движение. Он мало кренится в поворотах, а его подвеску не назовешь слишком упругой. Впрочем, все меняется в режиме Sport, ведь жесткость адаптивных амортизаторов увеличивается сразу на 40%. В общем, неудивительно, что разработчики рекомендуют выбирать Sport только на ровном асфальте гоночного автодрома. Замедляется Focus RS отлично благодаря вентилируемым тормозным дискам Brembo диаметром 350 мм спереди и 305 мм сзади.

Ford Focus RS уже поступил в продажу в Европе, а с весны впервые появится в США. Стоимость заряженного хэтчбэка – от 39 тыс. евро, то есть его мощь, на удивление, доступная.



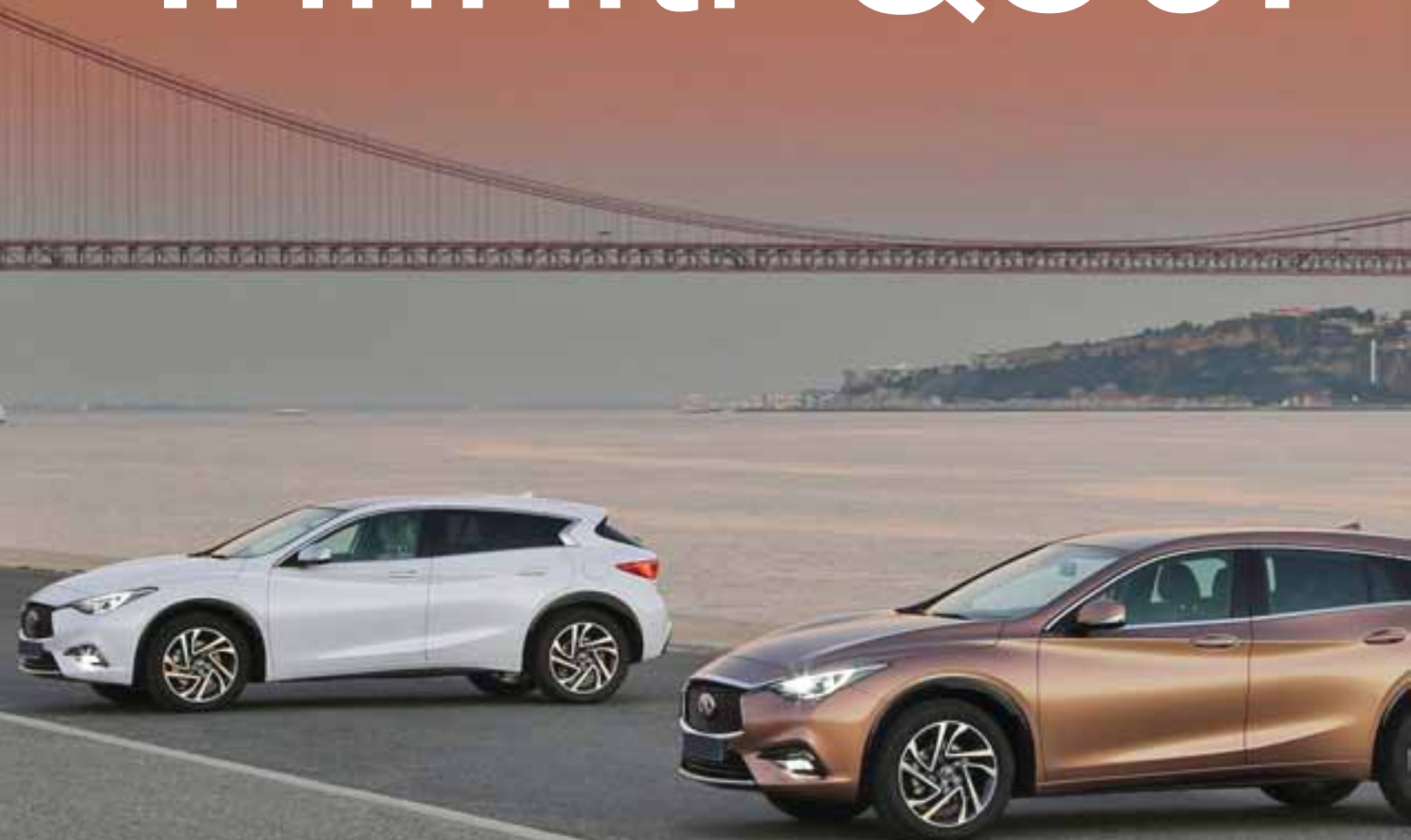






Технические характеристики Ford Focus RS	
Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1599
Длина/ширина/высота, мм	4389/1823/1471
Колесная база, мм	2648
Колея передняя/задняя, мм	1549/1559
Клиренс (дорожный просвет), мм	120
Объем багажника мин/макс, л	316/1148
Диаметр разворота, м	10,9
Двигатель	
Рабочий объем, см3	2261
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди поперечно
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	350 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	470 при 2000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/55
Трансмиссия	
Тип привода	полный
Коробка передач	6-ст. механическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, Torque Vectoring Control
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	235/35 R19
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,7
Максимальная скорость, км/ч	265
Расход топлива, л/100 км:	
– городской цикл	10,0
– загородный цикл	6,3
– смешанный цикл	7,7
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	39 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Infiniti Q30:



С момента своего основания в 1989 году марка Infiniti является премиум-подразделением Nissan. В ее линейке традиционно присутствуют седаны бизнес-класса, купе и внедорожники. Но в наши дни все большей популярностью пользуются компактные модели и премиум-сегмент уже сформирован в С-классе. Поэтому неудивительно, что подобную модель решили создать и в Infiniti: на Франкфуртском автосалоне дебютировал первый хэтчбэк японской марки – Q30.

Первенец в С-классе



Infiniti Q30 – первый плод сотрудничества концернов Renault-Nissan и Daimler. Платформу и часть узлов для него позаимствовали у Mercedes-Benz A-Class. Вот почему колесная база у двух хэтчбэков одинаковая, хотя Q30 все же заметно крупнее – достигает 4425 мм в длину, 1805 мм в ширину и 1495 мм в высоту. Интересно, что у него немалый дорожный просвет – 210 мм.

Новичок привлекает внимание изящным дизайном с обилием изогнутых поверхностей. Фирменная четырехугольная решетка радиатора обрамлена хромом и образует небольшие "брови" над раскосыми фарами. У Q30 выпуклый капот, выраженные мускулистые передние крылья и элегантные волнообразные линии на боковинах. Колесные арки дополнены черными лакированными накладками. Оконная линия довольно высокая, а задние стойки крыши привлекают оригинальным изгибом – эта черта перешла в наследство от предсерийного концепт-кара двухлетней давности. Наклоненное на большой угол заднее

стекло сверху прикрыто немаленьким спойлером, а по краям кузова размещены крупные продолговатые фонари. Infiniti Q30S можно отличить по аэродинамическому обвесу, уменьшенному на 15 мм клиренсу и 19-дюймовым легкосплавным дискам вместо стандартных 17-дюймовых.

Плавные линии господствуют и в салоне Q30. Внутри довольно много лакированных поверхностей и серебристых деталей из алюминия (а не крашенного пластика), а за доплату доступна отделка кожей и деревом. В базовой версии их заменяет алькантара, хотя кожей обшито трехспицевое рулевое колесо. В Q30S обод руля плоский снизу. На приборной панели преобладают два больших циферблата: спидометр с указателем остатка топлива внутри и тахометр – с датчиком температуры двигателя. Между ними – экран бортового компьютера.

Вертикальная центральная консоль немного повернута к водителю. Сверху на ней размещен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы InTouch. Навигация в меню также возмож-

на с помощью круглого джойстика, расположенного возле компактного селектора трансмиссии, есть и функция голосового управления. Переключатели блоков аудиосистемы и турбонаддува взяты у того же A-Class. Клавиши удобные и четко разделены друг от друга.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина, довольно широкий диапазон регулировок и у водительского сиденья. Передние кресла очень мягкие и удобные: они спроектированы таким образом, чтобы уменьшить нагрузку на спину и не утомлять при дальних путешествиях. А вот боковой поддержки могло бы быть и побольше. Впрочем, ее обеспечивают опционные спортивные сиденья с интегрированными подголовниками. Посадка в Infiniti Q30 довольно высокая, что обеспечивает хороший обзор вперед и по сторонам. С обзорностью назад вещи обстоят не столь удачно. Центральный подлокотник прячет небольшое отделение для мелкой поклажи.

Сзади достаточно щедрое пространство над головой, а вот коленям тесновато –



они упираются в весьма жесткие пластиковые спинки кресел первого ряда. Здесь комфортнее двоим пассажирам, хотя при необходимости поместятся и трое. Объем багажника составляет 368 л.

Начальный вариант оснащен электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционером, CD-проигрывателем, связью Bluetooth системой автоматического замедления. Также предусмотрены 7 подушек безопасности и система стабилизации. В самом дорогом варианте Premium Tech добавлены система доступа без ключа, двухзонный климат-контроль, навигационная система, парковочный автопилот, камеры кругового обзора, электропривод водительского сиденья, подогрев передних кресел, круиз-контроль и система соблюдения полосы движения. Среди опций есть технология слежения за "слепыми" зонами.

Двигатели также знакомы по Mercedes-Benz. Все они оснащены турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. Бензиновая "четверка" объемом 1,6 л развивает 122 либо 156 л. с. Выше в иерархии

стоит 2,0-литровый 211-сильный турбомотор. Он работает очень тихо, но вместе с тем эластичен и тяговит. Пик крутящего момента в 350 Н·м доступен уже с 1200 об/мин и в распоряжении вплоть до 4000 об/мин. С ним автомобиль демонстрирует неплохую динамику – 7,3 с до 100 км/ч и максимальные 230 км/ч. Расход топлива в городском цикле составляет 8,7 л/100 км, а в загородном – 5,5 л/100 км.

Начальный 1,5-литровый 109-сильный турбодизель расходует в среднем всего 4,1 л/100 км. Также можно выбрать 2,2-литровый 170-сильный мотор. Он громкий только при резком разгоне и вибрации не дают о себе знать. Максимальный крутящий момент у него такой же, как у 2,0-литрового бензинового двигателя, но 350 Н·м доступны при 1400-3400 об/мин. Автомобиль способен достичь 100 км/ч за 8,5 с и развить 215 км/ч. При этом расход топлива небольшой – 6,0 л/100 км в городе и 4,2 л/100 км – на шоссе.

Самые мощные версии на первых порах доступны только в полноприводном исполнении и с 7-ступенчатой трансмиссией

с двумя сцеплениями. Переключения в ней происходят очень быстро, хотя и не слишком плавно.

Q30 более ориентирован на комфорт, поэтому его мягкая и длинноходная подвеска плавно поглощает большинство выбоин. При этом высокий хетчбэк не слишком кренится в поворотах. Полный привод обеспечивает отличное сцепление с дорогой, хотя и переднеприводные версии в этом плане не вызывают вопросов. Однако нередко дает о себе знать недостаточная поворачиваемость. Рулевое управление точное и становится тяжелее по мере роста скорости, но информативным его нельзя назвать. Q30S интереснее в управлении благодаря более жестким пружинам, но он и не столь комфортабельный. На больших скоростях слышны шумы ветра и шин, но с ними неплохо борется опционная система активного подавления звуковых помех.

Infiniti Q30 спроектирован для Европы, а его производство уже стартовало в Великобритании. Базовая версия стоит 24 200 евро. Вскоре линейку пополнит вседорожный вариант QX30.













Технические характеристики Infiniti Q30				
Тип кузова	хетчбэк			
Количество дверей/мест, шт.	5/5			
Снаряженная масса, кг	1407	1545	1434	1598
Длина/ширина/высота, мм	4425/1805/1495			
Колесная база, мм	2700			
Колея передняя/задняя, мм	1572/1573			
Клиренс (дорожный просвет), мм	210			
Объем багажника, л	368			
Диаметр разворота, м	11,4			
Двигатель				
Рабочий объем, см3	1595	1991	1461	2143
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	156 при 5300	211 при 5500	109 при 4000	168 при 3400
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	250 при 1250-4000	350 при 1200-4000	260 при 1750	350 при 1400-3400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/56		ДТ/56	
Трансмиссия				
Тип привода	передний	подключаемый полный	передний	подключаемый полный
Коробка передач	6-ст. механическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	6-ст. механическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая				
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости			
Задняя подвеска	независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости			
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые			
Тормоза задние	дисковые			
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, Traction control			
Количество подушек безопасности, шт.	7			
Размер шин	215/60 R17	235/50 R18	215/60 R17	235/50 R18
Эксплуатационные показатели				
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,4	7,3	12,0	8,5
Максимальная скорость, км/ч	200	230	190	215
Расход топлива, л/100 км				
– городской цикл	7,9	8,7	4,7	6,0
– загородный цикл	4,9	5,5	3,8	4,2
– смешанный цикл	6,0	6,7	4,1	4,9
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	24 200 – 42 500			
Первое техобслуживание, км	20 000			
Периодичность техобслуживания, км	20 000			

McLaren 5

увлекательный и пр



570S: адаптивный





Компания McLaren известна с 1963 года и большую часть своего существования выпускала гоночные болиды. Серийные модели до недавнего времени были редкостью – можно вспомнить разве легендарный сверхскоростной McLaren F1 1994 года. Впрочем, в последнее время стратегия марки поменялась и за четыре года выпущено уже свыше 6000 дорожных автомобилей. Линейка марки постепенно расширяется. Все модели поделены на три большие группы: Ultimate Series (к ним относятся самые дорогие и мощные P1 и P1 GTR), Super Series (купе и кабриолеты 650S и 675LT), а также Sports Series, представителем которой является новейший McLaren 570S.

McLaren 570S с виду очень похож на своих собратьев. У него характерный профиль с максимально сдвинутым вперед салоном и плавные обводы кузова. Сохранены и изогнутые светодиодные фонари, и выраженный акулий "нос". Лобовое стекло выполнено панорамным. В переднем бампере и боковинах заметны широкие воздухозаборники. Конечно же, сохранены и поднимающиеся вверх двери – черта, известная еще по McLaren F1. Аэродинамический обвес выполнен из карбона. Передние колеса – 19-дюймовые, а задние – 20-дюймовые. У задних

стоек крыши большой угол наклона, а широкие "плечи" подчеркнуты тоненькими С-образными фонарями. Оригинально смотрятся треугольные сопла выхлопной системы.

Хотя купе позиционируют как младший McLaren, оно не такое уж и компактное. При длине в 4530 мм оно даже немного крупнее, чем модель 650S, а колесная база у него такая же – 2670 мм. В основе автомобиля лежит легкий монокок из углеволокна, а кузовные детали изготовлены из алюминиевых сплавов, поэтому масса 570S – всего 1313 кг.

Монокок, кстати, существенно модернизирован, что позволило уменьшить высоту порога на 80 мм. То есть посадка и высадка облегчены. В салоне преобладают кожа и алькантара, а за доплату доступны и карбоновые вставки. Дефлекторы вентиляционной системы напоминают турбины. Трехспицевое рулевое колесо небольшое, а его обод плоский снизу. Показания приборов выведены на три жидкокристаллических дисплея, причем их конфигурацию можно изменять. В частности, водитель может выбирать разную графику спидометра, тахометра и индикатора выбранной передачи, получать информацию о давлении масла и турбонаддува, а также время прохождения круга на гоночном треке.

Большую часть компактной центральной панели занимает 7-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы IRIS. Она отвечает не только за аудио и спутниковую навигацию, по средствам ее можно даже изменять температуру в салоне. Впрочем, отдельные переключатели блока климат-контроля также имеются.

Передние сиденья оснащены электроприводом регулировок, а за доплату доступна и функция подогрева. Они довольно мягкие, но при этом отлично удерживают спину. Еще лучше боковая поддержка у опционных спортивных кресел, но они не столь комфортабельные и регулируются вручную. Купе, на удивление, просторное внутри. Кроме того, следует отметить очень неплохую обзорность даже назад, что является редкостью среди среднеторных автомобилей.

В отличие от других McLaren, у 570S есть немаленький перчаточный ящик. Кроме того, появились карманы в дверях и бокс в подлокотнике. Предусмотрена и ниша для поклажи за сиденьями. Объем багажника составляет 144 л, что немного, но больше, чем у многих аналогичных моделей.

Система доступа без ключа, электропакет, двухзонный климат-контроль, камера заднего вида, 240-ваттная аудиосистема, связь Bluetooth, круиз-контроль – все это

есть у каждого McLaren 570S. Среди опций следует отметить качественную аудиосистему Bowers&Wilkins мощностью 1280 Вт.

Прозрачная крышка капота дает возможность увидеть 3,8-литровый бензиновый V8 с двумя турбинами. Двигатель знаком по другим McLaren, но 30% деталей у него новые. По названию модели нетрудно догадаться, что мощность составляет 570 л. с., а достигается она при 7400 об/мин. Высокооборотистая "восьмерка" легко раскручивается и до 8000 об/мин под сопровождение громкого и сочного звука выхлопной системы. Пиковые 600 Н·м крутящего момента достигаются при 5000 об/мин, хотя и до этого тяги вполне хватает. Мотор очень отзывчив, а запас мощности всегда под рукой. При резком старте с пробуксовкой отлично борется технология Launch control. Вот почему динамика 570S просто молниеносная: 3,2 с до 100 км/ч и 9,5 с до 200 км/ч – это показатели McLaren F1. Хотя максимальная скорость, конечно,

поменьше, чем у знаменитого предка, но тоже приличная – 328 км/ч. Учитывая такие характеристики, расход топлива умеренный – 16,6 л/100 км в городском цикле и 8,1 л/100 км – в загородном. Такого результата добились благодаря системе глушения мотора при остановках.

Купе оснащено 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями. Она не только демонстрирует быстрые переключения передач, но и работает без толчков. При желании можно выбрать ручной режим и воспользоваться подрулевыми лепестками.

Разработчики признаются, что не гнались за цифрами, а старались сделать 570S более "живым", увлекательным в управлении. Вот почему у него довольно узкие покрышки (225/35 R19 спереди и 285/35 R20 сзади), а с отключенной системой стабилизации можно запросто добиться управляемого заноса. Впрочем, технология изменения вектора тяги обеспечивает надлежащий контроль в поворо-

тах. По этой же причине установлен электрогидравлический усилитель рулевого управления. Благодаря ему руль острый и очень информативный. У купе нет активных стабилизаторов поперечной устойчивости или аэротормоза, как у собратьев, но предусмотрены адаптивные амортизаторы. Они держат под контролем крен кузова и обеспечивают очень неплохой комфорт езды на уровне некоторых седанов. Карбоново-керамические тормоза (диаметром 394 мм спереди и 380 мм сзади) обеспечивают отличное замедление: для остановки со 100 км/ч понадобится отрезок дороги длиной 33 м. Правда, педаль слишком чувствительная, что не очень удобно в городских условиях.

McLaren 570S доступен в Европе по цене от 182 тыс. евро. Совсем недавно линейку Sports Series пополнил более доступный вариант 540C, а вскоре появится и кабриолет. Ежегодно планируют вручную собирать по 3000-4000 всех моделей Sports Series.













Технические характеристики McLaren 570S	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1313
Длина/ширина/высота, мм	4530/2095/1202
Колесная база, мм	2670
Колея передняя/задняя, мм	1656/1583
Клиренс (дорожный просвет), мм	110
Объем багажника, л	144
Диаметр разворота, м	12,3
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3799
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	в базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	570 при 7400
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	600 при 5000-6500
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/72
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, Traction control
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	225/35 R19 спереди, 285/35 R20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,2
Максимальная скорость, км/ч	328
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	16,6
– загородный цикл	8,1
– смешанный цикл	11,1
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	182 000
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000

Если полный привод не нужен



Nissan Juke

У Nissan Juke весьма оригинальный дизайн передней части



Renault Captur

По центру радиаторной решетки Renault Captur – огромный логотип марки



Skoda Yeti

Широкая радиаторная решетка Skoda Yeti сочетается с прямоугольными фарами

Хотя в наши дни вседорожники пользуются большой популярностью, их не всегда покупают для рейдов по бездорожью. Многие владельцы очень редко съезжают на них с асфальта, а выбирают такие модели за их увеличенный клиренс или удобную высокую посадку за рулем. Даже вместительность не всегда играет главную роль, ведь популярностью пользуются и компактные автомобили. Поэтому часто предпочтение отдается переднеприводным моделям. Среди них – новичок на нашем рынке Renault Captur, а также моноприводные версии хорошо знакомых Nissan Juke и Skoda Yeti.

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

Renault Captur привлекает внимание элегантным внешним видом с аркообразной формой крыши. Его боковины рельефные и украшены хромированными молдингами. Решетка радиатора напоминает улыбку, а по центру ее – крупный логотип Renault. Раскосые фары растянуты на мускулистые выпуклые крылья, а в переднем бампере размещен широкий воздухозаборник. Панорамное заднее стекло сверху прикрыто небольшим спойлером, а на пятой двери заметна серебристая накладка. Ширину "кормы" подчеркивают крупные каплевидные фонари.

Skoda Yeti отличается строгим стилем с вертикальными задними стойками крыши и малым углом наклона лобового стекла. Фирменная черная решетка радиатора Skoda состоит из вертикальных "зубьев", а по бокам – большие прямоугольные фары. Спереди и сзади днище прикрывают защитные пластины. Из всех стоек крыши лишь центральные окрашены в цвет кузова, поэтому сливаются с тонированными окнами. Бамперы, пороги и колесные арки прикрыты черными защитными накладками. По краям кузова установлены компактные фонари.

Yeti – немного больше своих соперников: 4223 мм в длину против 4135 мм – у Juke и 4122 мм – у Captur. Вместе с тем, у компактного Renault самая большая колесная база – 2606 мм, тогда как у Skoda – 2578 мм, а у Nissan – 2530 мм. Captur весит меньше конкурентов 1180 кг (Juke – 1215 кг, а Yeti – 1370 кг).

Под стать внешнему виду салон Nissan также яркий и эмоциональный, с обилием "раздутых" поверхностей. Компактное трехспицевое рулевое колесо обшито перфорированной кожей. В оформлении присутствуют мотоциклетные мотивы. Так, циферблаты спидометра и тахометра помещены в отдельные глубокие желоба, а



Ручки задних дверей Nissan спрятаны в стойках крыши



Renault самый легкий в тройке – 1180 кг



Skoda крупнее соперников – 4223 мм в длину



L-образные фонари Juke выполнены в стиле купе 370Z



Сзади по краям кузова Captur – крупные овальные фонари



Заднее стекло Yeti издали кажется панорамным

трансмиссионный тоннель напоминает бензобак. Его, кстати, окрашивают в цвет кузова. Центральная панель декорирована лакированным пластиком, а на ней размещены сразу два цветных дисплея. На верхний выведены показания мультимедийной системы, а на нижний – данные аудиосистемы и даже такой экзотический показатель как боковое ускорение в поворотах. Рулевая колонка Juke регулируется только по высоте. Сиденья водителя и переднего пассажира мягкие и обладают хорошей боковой поддержкой. Они оснащены функцией подогрева. Следует отметить, что толстые задние стойки и небольшое стекло ограничивают обзор назад.

В отделке салона Renault достаточно много черных лакированных вставок и накладок "под алюминий". На ободке трехспицевого рулевого колеса предусмотрены наплывы для хвата рук. Торпедо по форме напоминает крылья. На приборной панели центральное место занимает узкий экран цифрового спидометра с индикатором переключения передач. По бокам от него – тахометр и датчик остатка топлива в баке, помещенные в два отдельных колодца. Центральная панель увенчана 7-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы R-Link. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля не слишком много, однако, некоторые клавиши достаточно мелкие. Интересно, что вместо традиционного "бардачка" в салоне установлен выдвижной ящик с подсветкой. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету. Передние кресла мягкие и комфортабельные, хотя боковая поддержка у них могла бы быть и лучше. Они оснащены подогревом. Толстые передние стойки крыши ограничивают обзорность. На центральном тоннеле предусмотрен съемный ящик для мелкой поклажи.

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

Если сравнивать пространство на втором ряду сидений, то самое большое оно в Yeti. Здесь достаточно места как для ног, так и над головой, да и ширина салона самая большая. В Skoda задние кресла осна-

щены горизонтальной регулировкой и изменяемым углом наклона спинок. В Captur и Juke ощущается недостаток пространства в районе плеч, поэтому сиди комфортнее двоим. В Nissan рослые пассажиры почувствуют недостаток места над головой. Преимуществом Skoda является и вместительный багажник: в зависимости от положения задних кресел его объем составляет 410-510 л. У Renault этот показатель равен 377-455 л, а в Nissan – всего 251 л. Сиденья второго ряда Yeti можно полностью извлечь, что создаст 1760-литровый отсек – больший, чем у Captur (1235 л) и Juke (550 л).

Для сравнения выбраны комплектации приблизительно одинаковой стоимости – Nissan Juke 1,6 SE, Renault Captur 1,2 Intense и Skoda Yeti 1,2 Active. Все автомобили оснащены центральным замком, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, CD-плеером, системой стабилизации. У Skoda предусмотрено 2 подушки безопасности, у Renault – 4, а у Nissan – 6. Yeti оснастили кондиционером, тогда как его конкурентов – климат-контролем. Кроме того, у Juke и Captur предусмотрены легкосплавные диски, круиз-контроль с ограничителем скорости и связь Bluetooth. Renault также получил датчики света и дождя, навигационную систему и систему контроля давления в шинах.

Все три автомобиля получили бензиновые четырехцилиндровые двигатели. Под капотом Juke установлена 1,6-литровая атмосферная "четверка" мощностью 117 л. с. при 6000 об/мин. Пик крутящего момента в 158 Н·м достигается при 4000 об/мин, поэтому ее приходится раскручивать. Разгон до 100 км/ч занимает 11,5 с, а максимальная скорость составляет 170 км/ч. Если выбрать спортивный режим, то педаль акселератора становится отзывчивее, а вариатор CVT "держит" высокие обороты двигателя при разгоне. А в экономном режиме мотор и трансмиссия ведут себя спокойнее, что позволяет снизить расход топлива до 8,3 л/100 км в городе и 5,2 л/100 км – на трассе. В Украине также можно приобрести Nissan с 1,6-литровым 190-сильным турбомотором.

Captur получил 1,2-литровый турбомотор, развивающий 120 л. с. при 4900 об/мин. Он эластичен и тяговит, причем особенно это заметно в среднем диапазоне оборотов. Пиковые 190 Н·м крутящего момента доступны при 2000 об/мин. Мотор работает плавно и тихо. Автомобиль демонстрирует неплохие динамические характеристики - 10,9 с до 100 км/ч и максимальные 192 км/ч. Передачи в 6-ступенчатой трансмиссии с двумя сцеплениями переключаются очень быстро. В городе автомобиль расходует 6,6 л/100 км, а на шоссе – 4,7 л/100 км. В Украине этот Renault также доступен с 1,5-литровым 90-сильным турбодизелем.

Рабочий объем двигателя Yeti – те же 1,2 л, и он также оснащен турбонаддувом. Его мощность – 110 л. с. достигается при 5600 об/мин. А приличный максимальный крутящий момент в 175 Н·м доступен



Трансмиссионный тоннель Nissan по форме напоминает бензобак мотоцикла



Цифровой спидометр Renault сочетается с аналоговым тахометром



Шкалы приборов Yeti выполнены в классическом стиле



В Juke рослые пассажиры почувствуют недостаток места над головой



Задние сиденья Captur оснащены горизонтальной регулировкой



На втором ряду Yeti места больше всего, а кресла регулируются

всего с 1500 об/мин, поэтому мотор очень тяготит на "низах". Он обладает резвым характером и очень эластичен, да и работает плавно. В паре с ним – 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями, отличающаяся быстротой реакций и переключений. Динамика – на уровне Captur 10,9 с до 100 км/ч и максимальные 179 км/ч. А расход топлива небольшой – 6,5 л/100 км в городском цикле и 5,0 л/100 км – на трассе. Skoda у нас также доступен с 1,4-литровым 122-сильным и 1,8-литровым 163-сильным бензиновыми турбомоторами, а также 2,0-литровым турбодизелем мощностью 140 л. с.

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

Renault более ориентирован на комфорт. Его мягкая и энергоемкая подвеска легко и плавно поглощает даже серьезные неровности дороги и это обратная сторона таких настроек ходовой. Правда, на больших скоростях проявляются крены в поворотах. Руль очень легкий (его можно вращать несколькими пальцами), хотя довольно точный. А вот информативности у него немного. Сцепление с дорогой хорошее, а недостаточная поворачиваемость редко дает о себе знать. А вот шумоизоляция не самая лучшая – ветер дает о себе знать после 110 км/ч.

Skoda предлагает компромисс между управляемостью и комфортом. Конечно, его подвеска несколько упругая, но жесткой ее не назовешь. Серьезно ощутимы только серьезные выбоины, а большинство неровностей плавно поглощаются. А в поворотах крены кузова, на удивление, маленькие. Это заслуга многорычажной задней подвески. Сцепление с дорогой – на высоте, даже несмотря на отсутствие полного привода. Рулевое управление точное и самое информативное в этой тройке. Кроме того, у Yeti самый маленький диаметр разворота – 10,2 м против 10,7 м у Juke и 10,8 м у Captur. Вседорожник также обладает лучшей шумоизоляцией, чем соперники.

Renault Captur 1,2 Intense самый доступный в этой тройке – 518 700 гривен. При этом у него богатое оснащение. Nissan Juke 1,6 SE стоит 523 тыс. гривен и привлекает интересной управляемостью. Skoda Yeti 1,2 Active несколько дороже – 561 тыс. гривен, но зато у него просторный салон и вместительный багажник.



**Багажник Nissan
самый маленький – 251 л**

У Renault в распоряжении до 455

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

Технические характеристики			
Модель	Nissan Juke	Renault Captur	Skoda Yeti
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1215/1675	1180/1726	1370/1915
Длина/ширина/высота, мм	4135/1765/1565	4122/1778/1566	4223/1793/1691
Колесная база, мм	2530	2606	2578
Колея передняя/задняя, мм	1525/1525	1531/1516	1541/1537
Клиренс (дорожный просвет), мм	180	200	180
Объем багажника мин/макс, л	251/550	377/1235	410/1760
Диаметр разворота, м	10,7	10,8	10,2
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1598	1197	1197
Тип	бензиновый	бензиновый, с турбонаддувом	
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	117 при 6000	120 при 4900	110 при 5600
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	158 при 4000	190 при 2000	175 при 1500-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/46	Аи-95/45	Аи-95/60
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	вариатор	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	7-ст. автоматическая, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости		независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	4	2
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	215/55 R17	205/60 R16	215/60 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,5	10,9	10,9
Максимальная скорость, км/ч	170	192	179
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	8,3	6,6	6,5
– загородный цикл	5,2	4,7	5,0
– смешанный цикл	6,3	5,4	5,5
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	523 000	518 700	561 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Вседорожники для большого семейства



Chevrolet Captiva

Широкая "пасть" решетки радиатора Chevrolet Captiva разделена горизонтальной балкой



Fiat Freemont

Крупные фары Fiat Freemont дополнены светодиодными ходовыми огнями



Kia Sorento

Трапецевидная радиаторная решетка Kia Sorento декорирована хромом

Если еще лет десять-пятнадцать назад вседорожники выбирали преимущественно для движения по бездорожью, то теперь на первое место выходят соображения практичности. Подобные автомобили просторные внутри (многие из них вмещают до семи человек) и обладают вместительным багажником. Поэтому полный привод делают подключаемым, ведь в подобном случае он нужен разве что на скользкой дороге, а дорожный просвет необходим для преодоления бордюров в городе. Автопроизводители очень быстро подстроились под такие требования и многие вседорожники преобразились. Плоды подобной трансформации – Chevrolet Captiva, Fiat Freemont и Kia Sorento – выбраны для сегодняшнего сравнительного тест-драйва.

Chevrolet Captiva – настоящий старожил, ведь его представили еще в 2006 году и он несколько раз проходил обновление. Его передняя часть выглядит весьма выразительно: широкая "пасть" решетки радиатора разделена горизонтальной балкой с логотипом Chevrolet, под стать ей и прямоугольные фары. Профиль вседорожника – более сдержанный, с обилием плавных поверхностей и скругленной оконной линией. На крыше размещен небольшой спойлер. "Корма" подчеркнута фонарями с прозрачными колпаками и серебристой накладкой на бампере.

Fiat Freemont – европейский близнец Dodge Journey. У него рубленый дизайн с малыми углами наклона лобового стекла и задних стоек крыши. Крупные прямоугольные фонари сочетаются с широкой решеткой радиатора, украшенной хромированным молдингом. Предусмотрены и светодиодные ходовые огни. Расширенные колесные арки подчеркивают мускулистые пропорции. На крыше установлен маленький спойлер, а по краям кузова сзади размещены большие фонари. Нижняя часть кузова по периметру прикрыта защитными пластиковыми накладками.

Уже дебютировало третье поколение Kia Sorento, но и второе пока остается в продаже. Автомобиль привлекает своей солидностью. Во внешнем виде преобладают строгие углы. Фирменная трапециевидная радиаторная решетка декорирована хромом, а фары немного раскосые. Передний бампер выглядит довольно массивно. Силуэт Sorento легко узнается благодаря высокой оконной линии, толстым задним стойкам крыши и треугольным, будто срезанным окошечкам. Боковины украшены штампованными линиями. Заднее стекло выполнено панорамным, а сверху его накрывает спойлер. В больших изогнутых фонарях размещены светодиодные лампы.

Самый большой в этой тройке Fiat – 4888 мм. Kia достигает 4685 мм, а Chevrolet – 4673 мм. У Freemont самая большая и колесная база – 2890 мм против 2707 мм у Captiva и 2700 мм у Sorento. Но вместе с тем наиболее тяжелым является Chevrolet – 1953 кг, тогда как Fiat весит 1949 кг, а Sorento – всего 1789 кг.



Chevrolet – самый тяжелый в этой тройке, весит 1953 кг



Fiat несколько крупнее соперников – 4888 мм в длину



Kia легче конкурентов – 1789 кг



Задняя часть Captiva подчеркнута фонарями с прозрачными колпаками



На крыше Freemont установлен спойлер



Заднее стекло Sorento выполнено панорамным

Стиль салона Captiva довольно лаконичен, хотя здесь присутствуют ярко-серебристые накладки "под алюминий" и даже накладки, имитирующие карбон. Четырехспицевое рулевое колесо большого диаметра обшито кожей. Показания оптических приборов хорошо считываются. Центральная панель в данной версии увенчана 7,0-дюймовым цветным экраном мультимедийной системы, а под ним разместили дисплей, на который выведены показания бортового компьютера и компаса. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля рационально упорядочены и четко разграничены. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Передние сиденья мягкие и широкие, но им не хватает боковой поддержки. Впрочем, они оснащены подогревом. Высокая посадка и тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность во всех направлениях. А вот центральный подлокотник не слишком удобный – мешает при переключении передач.

Внутри Freemont господствует сдержанный дизайн. Передняя панель по форме напоминает морские волны. Трехспицевое рулевое колесо относительно небольшое. Циферблаты спидометра и тахометра с ярко-красной подсветкой помещены в отдельные желоба и разделены экраном бортового компьютера. Центральная панель декорирована черным лакированным пластиком, а сверху на ней размещен 4,3-дюймовый дисплей мультимедийной системы UConnect. Переключатели аудиосистемы и климатической установки крупные и удобные в пользовании. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Кресла первого ряда очень широкие и комфортабельные, хотя не лучшим образом удерживают спину. Посадка за рулем высокая, но рычаг трансмиссии расположен слишком далеко и к нему приходится тянуться. Поскольку стойки крыши не слишком толстые, то обзорность в Fiat неплохая.

Спортивное рулевое колесо и "трехцилиндровая" комбинация приборов с циферблатами в отдельных колодцах добавляют эмоциональности в салон Sorento. Под стать им – и ярко-красная подсветка. Материалы отделки у вседорожника немного качественнее, чем у соперников. Центральная панель Kia весьма компактная, а вот кнопки на ней крупные, что существенно облегчает их использование. За доплату доступен цветной дисплей мультимедийной системы. Переключатели блока климат-контроля декорированы хромом. Сиденья весьма комфортабельные, а диапазон регулировок их и рулевой колонки (по высоте и вылету) достаточно широкий. Они также оснащены функцией подогрева. На центральной консоли размещен удобный подлокотник с вместительным боксом.

Все три автомобиля радуют вместительностью. У Fiat места для ног на втором ряду немного побольше, чем у Kia с Chevrolet. Во всех автомобилях изменяется угол наклона спинок задних сидений, а

во Freemont предусмотрена еще и горизонтальная их регулировка (они сдвигаются назад на 120 мм). В Captiva задние кресла обогреваются. На третьем ряду всех трех вседорожников лучше всего почувствуют себя дети, так как места там не так уж и много. Кроме того, в этом случае придется пожертвовать багажником. Его объем в семиместной конфигурации – 97 л у Chevrolet, 111 л – у Kia и 145 л – у Fiat, а в пятиместной – 477, 531 и 540 л, соответственно. Со сложенными задними сиденьями у Captiva в распоряжении 1577 л, у Sorento – 1525 л, а во Freemont – 1461 л. Следует отметить, что в Chevrolet можно отдельно поднять заднее стекло.

Для сравнения выбраны равноценные версии моделей – Chevrolet Captiva 2,2 LT, Fiat Freemont 2,0 и Kia Sorento 2,2 mid. Каждая из моделей укомплектована 6 подушками безопасности, системой стабилизации, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, системой доступа без ключа, двухзонным климат-контролем, связью Bluetooth, 17-дюймовыми легкосплавными дисками, CD-плеером, парктроником. У Fiat и Chevrolet также установлены круиз-контроль и датчик света, а Captiva также получил датчик дождя и камеру заднего вида.

Все три автомобиля оснащены четырехцилиндровыми турбодизелями. Chevrolet получил 2,2-литровый мотор мощностью 184 л. с. Он довольно тяговит, а приличный крутящий момент в 400 Н·м в распоряжении уже с 2000 об/мин. Это как нельзя кстати, если автомобиль основательно загружен или буксирует прицеп. За 9,7 с Captiva разгоняется до 100 км/ч и может развить 200 км/ч. Механическая 6-ступенчатая трансмиссия неплохо себя проявляет. Большую часть времени турбодизель работает весьма тихо и плавно, хотя на высоких оборотах становится довольно громким. Правда, у него самый высокий в тройке "аппетит" – 8,5 л/100 км в городском цикле и 5,5 л/100 км – в загородном. Также у нас можно выбрать вседорожник с бензиновыми двигателями объемом 2,4 л (167 л. с.) и 3,0 л (258 л. с.).

Под капотом Fiat – 2,0-литровый двигатель мощностью 170 л. с. Его 350 Н·м крутящего момента в распоряжении с 1750 об/мин. Это меньше, чем у соперников, но тяги более чем достаточно. Неплохо настроена и 6-ступенчатая "механика": по трассе можно передвигаться со скоростью 110 км/ч при 2000 об/мин. Однако турбодизель довольно шумный, особенно на холостых оборотах. Разгон до 100 км/ч занимает 11 с, а максимальная скорость – 195 км/ч. В городе вседорожник расходует 8,3 л/100 км, а на шоссе – 5,3 л/100 км. В Украине предлагают Freemont и с 2,4-литровой 170-сильной бензиновой "четверкой".

Турбодизель Kia самый мощный: при рабочем объеме в 2,2 л он развивает 197 л. с. На малых оборотах тяги более чем достаточно: максимальный крутящий момент в 430 Н·м достигается при 1800 об/мин, что больше, чем у конкурентов. Вседорожник легко преодолевает подъемы и совершает



Показания оптронных приборов Chevrolet хорошо считываются



Приборы Fiat помещены в отдельные колодцы



"Трехцилиндровая" комбинация приборов – фирменная черта Kia



На втором ряду Captiva довольно просторно, а вот третий ряд рассчитан на детей



Задние сиденья Freemont получили горизонтальную регулировку



У Sorento спинки кресел оснащены регулировкой угла наклона спинок

обгоны, а его 6-ступенчатая "механика" работает точно. Sorento достигает 100 км/ч за 9,7 с и способен развить 190 км/ч. Мотор не очень шумный и дает о себе знать только при резком разгоне. При этом он самый экономичный: 7,4 л/100 км в городском цикле и 5,0 л/100 км – на трассе. Также для автомобиля предложен 2,4-литровый 176-сильный бензиновый двигатель.

Freemont более ориентирован на комфорт. Его мягкая и длинноходная подвеска без труда поглощает выбоины. При этом вседорожник мало кренится в виражах, ведь он относительно невысокий. Он демонстрирует легкую недостаточную поворачиваемость, зато сцепление с дорогой на мокром асфальте у него неплохое. Рулевое управление очень легкое, но не самое информативное. Курсовая устойчивость очень хорошая благодаря большой колесной базе. О выдающейся проходимости с клиренсом в 182 мм говорить не приходится. Да и шумоизоляция могла бы быть и лучше: при 120 км/ч ветер и шины очень даже слышны.

Captiva – своего рода компромиссный вариант. Он не настолько мягкий, как Freemont, но вместе с тем и не столь маневренный, как Sorento. На больших скоростях в салоне тихо – это заслуга улучшенной шумоизоляции. Рулевое колесо можно вращать несколькими пальцами руки. Недостаточная поворачиваемость проявляется разве что при вхождении в поворот на слишком большой скорости. Как и Kia, Chevrolet оснащен технологией помощи при спуске (hill descent control), но дорожный просвет составляет всего 171 мм. Так что этот автомобиль лучше проявляет себя на асфальтовых дорогах. Для остановки со скорости 100 км/ч необходимо расстояние в 41,8 м.

Sorento более интересен в управлении, чем два других вседорожника, хотя и он ставит комфорт во главу угла. Руль очень легкий, хотя следует отметить, что он весьма информативен. Сцепление с дорогой хорошее даже с отключенной заднюю осью (полный привод – подключаемый). Подвеска в меру мягкая, но и крены в поворотах у Kia под контролем. Также следует отметить, что у него самый маленький диаметр разворота – 10,9 м против 11,7 м у Fiat и 11,9 м – у Chevrolet. На бездорожье пригодится и технология Downhill Brake Control, ограничивающая скорость на крутых спусках. Но дорожный просвет большим не назовешь – 184 мм. Педаль тормоза – длинноходная, а тормозной путь со 100 км/ч составляет 42,8 м.

Chevrolet Captiva 2,2 LT – самый доступный в этой тройке, его цена – 638 400. Еще одно его преимущество – богатое оснащение. Kia Sorento 2,2 mid немного дороже (651 000 гривен), он привлекает малым расходом топлива. Fiat Freemont 2,0 стоит 679 000 гривен, его сильные стороны – просторный салон и вместительный багажник.



**Объем багажника Chevrolet можно
увеличить с 97 до 1577 л**

У Fiat в распоряжении 145-1461 л

**Объем багажника Kia
в семиместной конфигурации –
111 л, а в двухместной – 1525 л**

Технические характеристики			
Модель	Chevrolet Captiva	Fiat Freemont	Kia Sorento
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/7		
Снаряженная/полная масса, кг	1953/2513	1949/2890	1789/2510
Длина/ширина/высота, мм	4673/1868/1756	4888/1878/1691	4685/1885/1710
Колесная база, мм	2707	2890	2700
Колея передняя/задняя, мм	1569/1576	1570/1582	1618/1621
Клиренс (дорожный просвет), мм	171	182	184
Объем багажника мин/макс, л	97/1577	145/1461	111/1525
Диаметр разворота, м	11,9	11,7	10,9
Двигатель			
Рабочий объем, см3	2231	1956	2199
Тип	дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	184 при 3800	170 при 4000	197 при 3800
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	400 при 2000	350 при 1750	430 при 1800
Топливо/емкость бака, л	Дт/65	Дт/77	Дт/70
Трансмиссия			
Тип привода	подключаемый полный		
Коробка передач	6-ст. механическая		
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, hill descent control, hill Start Assist	ABS, EBD, ESP Brake Assist	ABS, EBD, ESC Downhill Brake Control,
Размер шин	235/60 R17	225/65 R17	225/55 R18
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,7	11,0	9,7
Максимальная скорость, км/ч	191	195	190
Расход топлива, л/100 км			
- городской цикл	8,5	8,3	7,4
- загородный цикл	5,5	5,3	5,0
- смешанный цикл	6,4	6,3	5,9
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	638 000	679 000	651 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Многоликий В-класс



Mazda 2

Воздухозаборник в бампере Mazda 2 напоминает улыбку



Seat Ibiza

Фары Seat Ibiza напоминают кристаллы



Toyota Yaris

В бампере Toyota Yaris – огромный воздухозаборник

Хетчбэки В-класса с каждым годом становятся все популярнее в мире. Они маневренные, не занимают много места, экономичные, а потому как нельзя кстати в городских условиях. Конечно, эти автомобили относительно недорогие, хотя далеко не всех их можно назвать бюджетными. Среди них можно найти и интересные в управлении модели, и неплохо оснащенные версии. Среди них – и участники нашего сравнительного тест-драйва Mazda 2, Seat Ibiza и Toyota Yaris.

Mazda 2 третьего поколения только дебютировал на украинском рынке. Он радикально преобразился внешне и стал больше похож на старшего брата Mazda 3. У него, на удивление, длинный капот, а салон сдвинут назад. Широкая решетка радиатора напоминает улыбку, а с ней сочетаются слегка раскосые фары. Хетчбэк привлекает профилированным капотом и выпуклыми передними крыльями, а на боковинах появились штампованные линии. Заднее стекло Mazda 2 прикрыто спойлером, а по краям кузова расположены крупные продолговатые фонари.

Seat Ibiza четвертой генерации совсем недавно претерпел повторную модернизацию. В его дизайне преобладают грани и углы. На боковинах заметны оригинальные изогнутые линии, напоминающие лезвия сабли. Компактная трапециевидная решетка радиатора по бокам окружена четырехугольными фарами, похожими на кристаллы. В бампере заметен широкий воздухозаборник. Капот выполнен рельефным. Сзади слегка расширенные "плечи" крыльев подчеркнуты овальными фонарями. На верхней кромке пятой двери установлен небольшой спойлер.

Третье поколение Toyota Yaris дебютировало в 2011 году. Хетчбэк привлекает лаконичным граненым внешним видом. В стиле старших братьев Auris и Prius его узкая радиаторная решетка выполнена V-образной. "Нос" увенчан логотипом марки, а тонированные передние фары – достаточно крупные. Бампер дополнен огромным вентиляционным отверстием. Профиль автомобиля выделяется благодаря клиновидной оконной линии. В задней части можно заметить массивный бампер и оригинальные треугольные фонари, а на крыше установлен заостренный спойлер.

Seat и Mazda немного крупнее, чем Toyota – 4060 мм (у обоих) против 3885 мм. У "двойки" и самая большая колесная база – 2570 мм, тогда как у Yaris она составляет 2510 мм, а у Ibiza – 2469 мм. При этом Mazda ощутимо легче соперников: он весит ровно 1000 кг, тогда как Toyota – 1055 кг, а Seat – 1115 кг.

В салоне Mazda черный пластик в отделке щедро разбавлен лакированными вставками и серебристыми накладками "под алюминий". Небольшое трехспицевое рулевое колесо обшито кожей и является multifunctional. Передняя панель выполнена в форме крыла, а вентиляционные дефлекторы напоминают



Mazda 2 самый легкий в тройке – 1000 кг



Seat наиболее тяжелый – 1115 кг



Toyota несколько компактнее, чем соперники



По краям кузова Mazda расположены продолговатые фонари



На верхней кромке пятой двери Ibiza установлен спойлер



Сзади Yaris размещены треугольные фонари

турбины. По центру приборной панели установлен большой циферблат тахометра с цифровым спидометром внутри. По бокам – два дисплея, на которые выведены остальные показания. К центральной панели прикреплен 7,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они крупные. У рулевой колонки изменяются высота и глубина, широкий и диапазон регулировок водительского кресла. Сиденья первого ряда обладают лучшей в тройке боковой поддержкой. Они оснащены подогревом. Водитель и пассажир разделены высоким трансмиссионным тоннелем, на котором установлен подлокотник с боксом. Обзорность назад несколько ограничена из-за толстых стоек.

Внутри Seat можно заметить черты спортивного дизайна. Компактное трехспицевое рулевое колесо, декорировано кожей. Внутри спидометра установлен указатель топлива в баке, а в тахометре расположен датчик температуры двигателя. Между ними находится экран бортового компьютера. Подсветка салона – эмоциональная, красная. Кроме того, центральная панель немного повернута к водителю. Кнопки аудиосистемы покрыты черным лаком. Это делает их приятнее на вид, хотя они несколько мелковаты, что затрудняет пользование ими. Хэтчбек обладает довольно большим перчаточным ящиком – 10,7 л. У рулевой колонки Ibiza изменяются угол наклона и глубина, достаточно широкий диапазон регулировок (в том числе и по высоте) и у сиденья водителя. Кресла первого ряда несколько упругие, но хорошо удерживают спину. Предусмотрена и функция подогрева. Посадка за рулем ниже, чем у соперников, хотя обзорность вперед и по сторонам от этого ничуть не страдает. А вот обзор назад несколько ухудшают толстые стойки крыши.

В салоне Toyota господствуют строгие прямые линии. Трехспицевое рулевое колесо обшито перфорированной кожей в районе хвата рук, на ободе также предусмотрены удобные напльвы. На приборной панели центральное место занимает крупный спидометр с экраном бортового компьютера внутри. Слева от него тахометр, а справа – датчик остатка топлива в баке. Ассиметричная центральная консоль увенчана 6,1-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы Toyota Touch. Благодаря ему количество клавиш и переключателей здесь значительно уменьшено. Оставшиеся кнопки рационально упорядочены и разобраться с ними нетрудно. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, изменяется и высота водительского сиденья. Передние кресла у Yaris самые мягкие и комфортабельные в тройке, хотя немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Они оснащены функцией подогрева. Обзорность во всех направлениях очень хорошая, даже несколько лучше, чем у соперников.

На втором ряду пространство для ног в Mazda несколько больше, чем в двух других автомобилях. Вместе с тем, у Toyota несколько больше места над головой. У Seat салон в районе плеч шире, чем у соперников, хотя все равно задний диван больше рассчитан на двоих пассажиров. Ibiza обладает самым вместительным багажником: его объем – 292 л против 286 л у Yaris и 280 л – у Mazda 2. В двухместной конфигурации он возрастает до 938, 768 и 960 л, соответственно.

Ради объективности сравнения выбрали версии моделей по схожей цене – Mazda 2 1,5 Touring, Seat Ibiza 1,2 Style и Toyota Yaris 1,3 Style. Все они оснащены центральным замком, электростеклоподъемниками, электроприводом зеркал заднего вида, связью Bluetooth, CD-проигрывателем и антиблокировочной системой тормозов ABS. У Mazda список опций дополняет кондиционер, а у двух других хэтчбэков – климат-контроль. Зато "двойка" получила парктроник, круиз-контроль, датчики освещения и дождя, у нее и у Ibiza есть система стабилизации. А Yaris оснастили камерой заднего вида. У Seat – 2 подушки безопасности, у Toyota – 4, а у Mazda 2 – 6.

Все три хэтчбэка оснащены бензиновыми четырехцилиндровыми двигателями. Мотор Mazda 2 имеет рабочий объем 1,5 л и развивает 108 л. с. при 6000 об/мин. Он предпочитает высокие обороты, поэтому его постоянно нужно раскручивать. Пик крутящего момента (а это 145 Н·м) достигается при 4000 об/мин. "Четверка" довольно тихая, а 6-ступенчатая автоматическая трансмиссия отличается плавностью работы. "Автомат" демонстрирует весьма быстрые реакции. Разгон до 100 км/ч занимает 10,3 с, а максимальная скорость – 184 км/ч. Расход топлива у Mazda немного побольше, чем у соперников – 7,4 л/100 км в городском цикле и 5,5 л/100 км – в загородном.

У двигателя Ibiza самый маленький рабочий объем – 1,2 л. Но благодаря турбонаддуву и непосредственному впрыску топлива он самый мощный – 110 л. с. при 5000 об/мин. Хотя более важной является отличная тяга на малых оборотах, ведь приличные 175 Н·м крутящего момента в распоряжении всего с 1550 об/мин и вплоть до 4100 об/мин. Характер у "четверки" бодрый и под стать ему – 7-ступенчатая роботизированная трансмиссия с двумя сцеплениями. Переключения передач в ней происходят очень быстро, пусть и не всегда плавно. Поэтому Seat самый быстрый – 9,7 с до 100 км/ч и максимальные 190 км/ч. В городе он расходует 7,0 л/100 км, а на шоссе – 4,4 л/100 км. Также хэтчбэк у нас можно выбрать с 1,4-литровыми бензиновыми "четверками" – 85-сильной атмосферной и 150-сильной турбированной.

Под капотом Yaris – "четверка" рабочим объемом 1,3 л. Ее мощность – 99 л. с. при 6000 об/мин. Этот двигатель также высо-



Аналоговый тахометр Mazda 2 сочетается с двумя дисплеями



Центральная панель Seat немного повернута к водителю



На центральной панели Toyota – 6,1-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы



В Mazda самое щедрое пространство для ног



Салон Seat самый широкий в районе плеч



В Toyota больше всего места над головой

кооборотистый и максимальный крутящий момент в 125 Н·м доступен при 4000 об/мин. Поэтому тяги у него не всегда хватает, что особенно ощутимо, если автомобиль основательно загружен или преодолевает крутой подъем. Кроме того, при разгоне мотор становится достаточно шумным. Toyota оснащен бесступенчатым вариатором CVT, который обеспечивает ему отличную экономичность – 6,3 л/100 км в городском цикле и 4,6 л/100 км – на трассе. Но из-за таких настроек страдает динамика, поэтому хэтчбэк достигает 100 км/ч за 12,6 с и развивает 175 км/ч. В Украине модель также доступна с 1,0-литровым 69-сильным двигателем.

Mazda придется по душе активным водителям, ведь ходовая хэтчбэка ориентирована на управляемость. У него отлично настроено рулевое управление: оно точное, информативное и приятно наполнено тяжестью на больших скоростях. Автомобиль неплохо ведет себя на извилистых дорогах и, на удивление, мало кренится в поворотах. Да и маневренность на высоте: диаметр разворота Mazda 2 – 9,4 м против 9,6 м у Yaris и 10,5 м – у Ibiza. Однако таких результатов добились благодаря довольно жесткой подвеске. Поэтому неровности дорог часто ощутимы. Зато тормоза Mazda – лучшие в этой тройке: замедление со 100 км/ч происходит на отрезке длиной 39,3 м.

Seat не настолько жесткий, как Mazda, но его подвеска все равно весьма упругая. Тем не менее, она энергоемкая и справляется с большинством выбоин. Крены в поворотах относительно небольшие. Рулевое управление в меру острое и довольно точное, хотя немного больше обратной связи ему не помешало бы. С недостаточной поворачиваемостью успешно борется технология XDS, имитирующая дифференциал повышенного трения. У Ibiza довольно неплохая шумоизоляция салона, поэтому при 130 км/ч внутри довольно тихо, по меркам моделей В-класса.

Toyota больше, чем соперники, ориентирована на комфорт. Ее пружины подвески несколько мягче, что сразу ощутимо на дорогах плохого качества. Однако и нежелательные движения кузова в виражах проявляются больше, чем у соперников. Руль хэтчбэка очень легкий, но обратной связи у него очень мало, особенно на небольших скоростях. Курсовая устойчивость и сцепление с дорогой у автомобиля хорошие. При обновлении шумоизоляция Yaris была улучшена, но на автомагистрали после 120 км/ч шумы ветра и шин становятся слышны.

Хэтчбэки не слишком отличаются по цене. Toyota Yaris 1,3 Style самый доступный – 433 тыс. гривен, он привлекает экономичностью. Seat Ibiza 1,2 Style стоит 440 тыс. гривен, у него хорошая динамика и вместительный багажник. Mazda 2 1,5 Touring несколько дороже – 449 тыс. гривен, его сильные стороны – богатое оснащение и увлекательная управляемость.



Объем багажника Mazda 2 – 280 л

Багажник Ibiza самый большой – 292 л

У Yaris в распоряжении 286 л багажного отсека

Технические характеристики			
Модель	Mazda 2	Seat Ibiza	Toyota Yaris
Тип кузова	хетчбэк		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1000/1520	1115/1561	1055/1480
Длина/ширина/высота, мм	4060/1695/1475	4060/1693/1428	3885/1695/15120
Колесная база, мм	2570	2469	2510
Колея передняя/задняя, мм	1495/1485	1465/1457	1460/1470
Клиренс (дорожный просвет), мм	143	165	145
Объем багажника мин/макс, л	280/960	292/938	286/768
Диаметр разворота, м	9,4	10,5	9,6
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1496	1197	1329
Тип	бензиновый	бензиновый, с турбонаддувом	бензиновый
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	108 при 6000	110 при 5000	99 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	145 при 4000	175 при 1550-4100	125 при 4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/44	Аи-95/45	Аи-95/45
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. автоматическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	вариатор
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	2	4
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD
Размер шин	185/65 R15	185/60 R15	185/60 R15
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,3	9,7	12,6
Максимальная скорость, км/ч	184	190	175
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	7,4	7,0	6,3
– загородный цикл	4,3	4,4	4,6
– смешанный цикл	5,5	5,3	5,3
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	449 000	440 000	433 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Маленькие снаружи, большие внутри



Citroen C3 Picasso

Высокий капот – отличительная черта Citroen C3 Picasso



Fiat Qubo

Передний бампер Fiat Qubo весьма массивный



Ford B-Max

Узкая фальшрадиаторная решетка Ford B-Max сочетается с широкой "пастью" трапецевидного воздухозаборника

Далеко не все небольшие автомобили тесные внутри. Современные технологические решения позволяют добиться немалого внутреннего пространства при компактных размерах. Особенно в этом преуспели мини-вэны. Многие из них используют платформы хетчбэков В-класса, но при этом вместительные. Среди таких автомобилей – Citroen C3 Picasso, Ford B-Max и Fiat Qubo, о которых пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

Citroen C3 Picasso внешне немного напоминает маленький вседорожник. У него выраженный двуххобъемный профиль с вертикальными задними стойками крыши и высоким капотом. Колесные арки раздуты, а на порогах и бамперах установлены защитные пластиковые накладки. Большие фары сложной формы растянуты на передние крылья. Компактная радиаторная решетка с интегрированным логотипом марки неплохо сочетается с большим воздухозаборником в бампере. Лобовое стекло является панорамным, а по его бокам расположены дополнительные треугольные окошки, которые значительно улучшают обзор. Оригинально выполнена задняя оптика: габариты и указатели поворотов расположены в стойках крыши, а стоп-сигналы – в бампере.

Fiat Qubo – плод сотрудничества итальянской марки с концерном PSA Peugeot Citroen, но с C3 Picasso не имеет ничего общего. Его собратья – Citroen Nemo и Peugeot Bipper. Автомобиль отличается выраженным двуххобъемным дизайном с изогнутыми передними и практически вертикальными задними стойками крыши. Оригинально смотрятся обрезанные задние окошки. Капот у мини-вэна довольно высокий, а в массивном переднем бампере размещен широкий воздухозаборник. Главное преимущество мини-вэна – сдвижные задние двери, облегчающие посадку и высадку в тесных местах. На пятой двери заметен оригинальный круг, в который вписан логотип Fiat. Фонари размещены по краям кузова.

Ford B-Max выглядит подтянуто и стремительно благодаря клиновидному профилю со слегка приподнятой задней частью. Капот и боковины – рельефные, а крылья расширены. Узкая фальшрадиаторная решетка сочетается с широкой "пастью" трапециевидного воздухозаборника в бампере. Раскосые фары растянуты на крылья. Как и у Qubo, у B-Max сдвижные задние двери. А поскольку центральная стойка кузова отсутствует, то получается проем длиной полтора метра. Задние стойки крыши наклонены. На крыше установлен спойлер, а "плечи" автомобиля подчеркивают продолговатые фонари, растянутые на крылья.

Все три автомобиля имеют приблизительно одинаковые размеры: длина C3 Picasso достигает 4078 мм, B-Max – 4077 мм, а Qubo – 3959 мм. При этом у Citroen самая большая колесная база – 2540 мм против 2513 мм у Fiat и 2489 мм у Ford. B-Max и Qubo весят 1275 кг, а C3 Picasso не намного тяжелее – 1277 кг.



Двуххобъемным профилем Citroen напоминает вседорожник



Задние двери Fiat выполнены сдвижными



Преимущество Ford – сдвижные задние двери



У C3 Picasso сразу четыре задних фонаря



Пятая дверь Fiorino Qubo украшена большим логотипом марки



На крыше B-Max установлен спойлер

Внутри Citroën преобладают мягкие, скругленные поверхности. Компактное трехспицевое рулевое колесо и овальные дефлекторы вентиляционной системы украшены серебристыми накладками. Приборы размещены по центру передней панели и немного повернуты к водителю. Все они – цифровые. Показания спидометра, тахометра и датчика остатка топлива в баке выведены на небольшой полупрозрачный дисплей. Справа от него – экран бортового компьютера с ярко-красной подсветкой. Центральная панель – наклонена. Клавиши на ней требуют привыкания, ведь их весьма много и большинство из них слишком мелкие. Зато здесь высоко и удобно расположен рычаг коробки переключения передач. Рулевая колонка регулируется по углу наклона и вылету, но хотелось бы, чтобы она больше опускалась вниз. Да и pedalный узел почему-то немного сдвинут вправо. Передние сиденья мягкие и комфортабельные, но их спинки чересчур плоские. Зато высокая посадка и тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность во всех направлениях.

Салон Fiat выглядит довольно лаконично, а материалы отделки несколько хуже, чем у двух других мини-вэнов. Трехспицевое рулевое колесо позаимствовано у хэтчбека Grande Punto, оно, кстати, multifunctionальное. Показания приборов хорошо считываются благодаря крупным шкалам, а их подсветка – ярко-оранжевая. Переключатели на центральной панели крупные и понятные, к ним не придется долго привыкать. Блок аудиосистемы расположен весьма высоко, а управлять климатической установкой можно с помощью трех простых переключателей. Удобно под рукой размещен рычаг трансмиссии. Рулевая колонка регулируется только по высоте. Передние сиденья размещены выше, чем у соперников, что обеспечивает хорошую обзорность во всех направлениях. Следует отметить, что коленям переднего пассажира немного мешает выступающий перчаточный ящик, но зато он вместительный и в нем есть USB-выход.

Ford привлекает спортивным стилем салона. В отделке присутствуют серебристые накладки и детали из черного лакированного пластика. На ободке компактного трехспицевого рулевого колеса предусмотрены наплывы в районе хвата рук. Циферблаты спидометра и тахометра размещены в отдельных колодцах и разделены экраном бортового компьютера. Центральная панель наклонена, а поскольку она профилирована, то кнопки блоков аудиосистемы и климатической установки четко разделены. Привыкание к ним не займет много времени. Рычаг трансмиссии приподнят и как раз под рукой. У рулевой колонки B-Max изменяются как высота, так и глубина, достаточно широкий диапазон регулировок и у водительского кресла. Передние сиденья удобные и при этом обладают отличной боковой поддержкой. Посадка достаточ-

но высокая, что улучшает обзорность. Кстати, поскольку центральных стоек нет, то ремни безопасности крепятся прямо к спинкам кресел.

На втором ряду в Citroen и Fiat места над головой несколько больше, чем в Ford, а вот пространство для ног в автомобилях приблизительно одинаковое. В C3 Picasso задние сиденья оснащены горизонтальной регулировкой, регулируется и угол наклона их спинок. А задние сиденья Fiat можно извлечь. Конечно, в мини-вэнах сзади удобнее двоим пассажирам, хотя при необходимости поместятся и трое. В зависимости от положения кресел объем багажника Citroen составляет 385-500 л. В Fiat он равен 330 л, а в Ford – 318 л. Со сложенными задними сиденьями он возрастает до 1386, 1506 и 2500 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны версии мини-вэнов приблизительно одинаковой стоимости – Citroen C3 Picasso 1,6 Feel, Fiat Qubo 1,3 Active и Ford B-Max 1,5 Trend. Все они оснащены центральным замком, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционером, магнитолой с CD-проигрывателем, антиблокировочной системой тормозов ABS. У C3 Picasso также есть круиз-контроль с ограничителем скорости. У него и у B-Max предусмотрены системы стабилизации и контроля давления в шинах. У Ford – 7 подушек безопасности (одна из них – в рулевой колонке), у Citroen – 6, а у Fiat – 4.

Мини-вэны оснащены четырехцилиндровыми турбодизелями. Под капотом C3 Picasso – 1,6-литровый двигатель, который является самым мощным в тройке – 92 л. с. при 4000 об/мин. Он неплохо чувствует себя на малых оборотах и его не нужно раскручивать. Максимальные 230 Н·м крутящего момента в распоряжении с 1750 об/мин, поэтому он и наиболее тяговит. Мини-вэн разгоняется до 100 км/ч за 14,6 с и достигает 174 км/ч. Двигатель не очень громкий, хотя не всегда работает плавно, а вот 5-ступенчатой механической трансмиссии не хватает точности. В городе автомобиль расходует всего 4,9 л/100 км, а на трассе – 3,8 л/100 км. Также для Citroen у нас предложены бензиновые двигатели объемом 1,4 л (95 л. с.) и 1,6 л (120 л. с.).

Мотор B-Max объемом 1,5 л развивает 75 л. с. при 3750 об/мин. На низких оборотах он весьма тяговит, ведь максимальный крутящий момент в 185 Н·м достигается при 1700 об/мин. Следует отметить, что этот турбодизель – самый тихий и плавный в тройке. Но Ford не самый быстрый – разгоняется до 100 км/ч за 16,5 с и способен развить 157 км/ч. Отлично проявляет себя 5-ступенчатая механическая коробка переключения передач: она привлекает точностью и коротким ходом рычага, да и сцепление информативное.

Зато мини-вэн самый экономичный: 4,8 л/100 км в городе и 3,8 л/100 км – на трассе. Для B-Max также доступны бензиновые моторы объемом 1,0 л (100 л. с.) и 1,6 л (105 л. с.).



Цифровая панель приборов Citroen расположена по центру торпедо



Посадка за рулем в Fiat – весьма высокая



Приборы Ford размещены в отдельных колодцах



У задних сидений C3 Picasso регулируется угол наклона спинок



Задние сиденья Fiorino Qubo можно извлечь



Благодаря сдвижным дверям и отсутствию центральных стоек крыши доступ на второй ряд B-Max проще, чем у соперников

У турбодизеля Qubo самый маленький рабочий объем – 1,3 л. Он развивает 75 л. с. при 4000 об/мин, а максимальные 190 Н•м крутящего момента в распоряжении с 1750 об/мин. Он весьма бодро набирает обороты, но при этом работает довольно тихо. Разгон до 100 км/ч у Fiat занимает 15,2 с, а максимальная скорость – 155 км/ч. А вот расход топлива у него несколько больше, чем у конкурентов – 5,7 л/100 км в городском цикле и 3,8 л/100 км – на шоссе. Механическая 5-ступенчатая трансмиссия работает весьма точно. Qubo у нас также можно выбрать с бензиновым двигателем объемом 1,4 л (75 л. с.).

Citroen более ориентирован на комфорт. Его мягкая подвеска без проблем и плавно поглощает серьезные неровности, даже несмотря на 16-дюймовые колеса (у соперников – 15-дюймовые). Легкий руль как раз впору во время парковки, хотя информативность у него и не самая лучшая. Однако поклонники активной езды заметят, что на большой скорости минивэн заходит в поворот несколько широко, да и крены кузова проявляются больше, чем у соперников – автомобиль-то высокий. Шумоизоляция салона довольно неплохая, по меркам автомобиля подобного класса. Поэтому на больших скоростях довольно тихо.

Подвеска Fiat также весьма мягкая и без проблем "глотает" подавляющее большинство выбоин на дороге. Но есть и обратная сторона – в поворотах высокий Qubo заметно кренится. Руль легкий и в меру точный, поэтому минивэн отлично маневрирует. К тому же, у него самый маленький в этой тройке диаметр разворота – 9,9 м против 10,4 м у B-Max и 10,6 м у C3 Picasso. Но рулевое управление не всегда дает понять, где находятся колеса. Сцепление с дорогой очень неплохое. Не вызывают нарекания и тормоза минивэна. На больших скоростях в салоне слышны шумы ветра и шин.

Ford показывает, что даже такой утилитарный тип автомобилей, как минивэн может быть увлекательным в управлении. Технология Torque Vectoring Control, имитирующая дифференциал повышенного трения, позволяет побороть недостаточную поворачиваемость. Рулевое управление B-Max – самое точное в тройке, да и обратной связи у него побольше. Высокий автомобиль, на удивление, мало кренится в виражах, но при этом даже на дорогах с обилием неровностей езда остается комфортабельной. Хорошее и сцепление с асфальтом. К тому же, у минивэна – самая качественная шумоизоляция салона.

Fiat Qubo 1,3 Active самый доступный в тройке – 338 тыс. гривен, он также привлекает маневренностью. Цена Ford B-Max 1,5 Trend – 359 тыс. гривен, его сильная сторона – экономичность. Citroen C3 Picasso 1,6 Feel несколько дороже – 392 тыс. гривен, но у него богаче оснащение и самая лучшая динамика.



Багажник Citroen самый большой – достигает 500 л



Объем багажника Fiat – 330л



У Ford в распоряжении 318 л

Технические характеристики			
Модель	Citroen C3 Picasso	Fiat Qubo	Ford B-Max
Тип кузова	мини-вэн		
Количество дверей/мест, шт	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1277/1742	1275/1700	1275/1745
Длина/ширина/высота, мм	4078/1730/1621	3959/1716/1735	4077/1751/1604
Колесная база, мм	2540	2513	2489
Колея передняя/задняя, мм	1472/1470	1467/1464	1476/1486
Клиренс (дорожный просвет), мм	150	155	140
Объем багажника мин/макс, л	385/1506	330/2500	318/1386
Диаметр разворота, м	10,6	9,9	10,4
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1560	1248	1499
Тип	дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	92 при 4000	75 при 4000	75 при 3750
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	230 при 1750	190 при 1500	185 при 1700
Топливо/емкость бака, л	Дт/50	Дт/45	Дт/48
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	5-ст. механическая		
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	4	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist		
Размер шин	195/55 R16	185/65 R15	195/65 R15
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	14,6	15,2	16,5
Максимальная скорость, км/ч	174	155	158
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	4,9	5,7	4,8
– загородный цикл	3,8	3,8	3,8
– смешанный цикл	4,2	4,5	4,1
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	392 000	338 000	359 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		



BERTONE

**Bertone – шедевры
маэстро Нуччо**

Благодатная итальянская земля дала миру не один шедевр искусства. Веками люди восхищаются творениями Леонардо да Винчи, Тициана, Микеланджело, Рафаэля. В XX веке итальянцы превзошли всех в новой сфере искусства – автомобильном дизайне. Всему миру известны кузовные ателье Pininfarina, Italdesign, Zagato и, конечно же, Bertone – старейший итальянский дом автомобильной моды. Изысканный неповторимый дизайн Bertone долгое время задавал тон мировому автостиллю. Компания открыла миру многих талантливых художников. Все они были протеже всемирно известного Нуччо Бертоне, которого нередко называют отцом итальянского дизайна. Из маленькой каретной мастерской он создал передовое предприятие.

Кузовная мастерская Carrozzeria Bertone открыла свои двери в 1912 году в Турине – центре автомобильной промышленности Италии. Ее основателем стал Джованни Бертоне – отец Нуччо. В начале XX века автомобили не были распространены и даже в больших городах повсюду продолжали использовать гужевой транспорт. Поэтому на первых порах мастерская в основном занималась каретами и сразу же сделала себе имя благодаря неповторимому дизайну и высокому качеству производства.

В 1914 году в семье Джузеппе случилось радостное событие – родился сын Джованни. В детстве его ласково называли Нуччо, и это прозвище осталось за ним на всю жизнь. Но вскоре началась Первая мировая война и для небольшой мастерской пришли тяжелые времена. Компания оказалась на грани банкротства, но Джованни все же смог удержаться на плаву.

После войны дела в Bertone пошли как по маслу. Начался настоящий бум в автомобилестроении, поэтому Джованни Бертоне решил окончательно прекратить выпуск карет и перепрофилироваться на моторизованные экипажи. Уже в 1921 году в ателье создали роскошное торпедо на шасси SPA 23S, а затем увидел мир спортивный FIAT 501 Sport Siluro Corsa. Маленький Нуччо был замороженный этими машинами и



Alfa Romeo 2600 1962 года



Alfa Romeo BAT 7 1954 года



Alfa Romeo BAT 11 2008 года



Alfa Romeo Carabo 1968 года

Alfa Romeo Giulia GT 1965 года





Alfa Romeo Giulietta Sprint 1958 года



Alfa Romeo GT 2004 года



Ansaldo 6BS Torpedo 1928 год



Aston Martin DB 2-4 Spider
1953 года



Chery Kimo 2007 года



Bertone ZER 1994 года развил 304 кмч

твёрдо решил, что когда вырастет, станет автодизайнером. Уже с двенадцати лет он начал помогать отцу в ателье. Бертоне стал свидетелем рождения все новых шедевров: в 1924 году они создали FIAT 505 Limousine и Itala 51S, а четыре года спустя – Ansaldo 6BS Torpedo и Lancia Lambda VIII Series. Кроме того, по индивидуальным заказам для богатых покупателей создавали эксклюзивные кузова на шасси Aurea, Chiribiri, Diatto и SCAT.

В 1932 году представили элегантный Lancia Ardena. А когда Нуччо исполнилось 20 лет, он создал свой первый автомобиль – FIAT 527S Ardita 2500. Постепенно семейный бизнес расширялся – количество рабочих достигло 50. Предприятие начало заниматься не только легковыми машинами, но и приступило к разработке дизайна легких грузовиков. А на шасси Lancia спроектировали карету "скорой помощи". Интересно, что работы не прекращались даже во время Второй мировой войны – например, на базе Fiat 2800 создали роскошный кабриолет для автогонщика Джованни Чернуши. Перу Нуччо принадлежит кабриолет Lancia Aprilia.

В 1945 году Джованни Бертоне решил уйти на заслуженный отдых и передал сыну руководство компанией. С этих пор начинается эпоха расцвета Carrozzeria Bertone. Следует сказать, что Нуччо перестал проектировать автомобили лично, превратился в менеджера и собрал вокруг себя команду талантливых стилистов. Результаты такого решения не заставили себя долго ждать: уже первый послевоенный FIAT 500 Barchetta (1947 год) заявил на весь мир о предприятии Бертоне. За ним последовал обтекаемый Fiat 1100 MM Berlinetta.

В 1952 году в Bertone приходит молодой талантливый дизайнер Франко Скальйоне – первый из плеяды выдающихся воспитанников Нуччо. Через два года показал миру Alfa Romeo Guilietta Sprint – первую массовую модель от Бертоне. Вместо запланированных тысячи купе ателье своими силами до 1962 года выпустило 36 тыс. машин. Это был настоящий успех. Затем Скальйоне создал серию обтекаемых прототипов Alfa Romeo BAT 5, BAT 7 и BAT 9. Их коэффициент лобового сопротивления составлял всего 0,19-0,23, что отлично даже по сегодняшним меркам. Поэтому 90-сильного мотора вполне хватало, чтобы развить 200 км/ч. В Bertone также создали эксклюзивные кузова для туристических Maserati 3500 GT и 5000 GT, кабриолет Aston Martin DB 2/4.

В 1959 году Скальйоне покинул Bertone, но и Нуччо почти сразу нашел нового гения – Джорджетто Джуджаро. Молодого дизайнера сразу назначили директором дизайн-центра и поручили проектирование спортивных моделей. В скором времени из мастерской Джуджаро выехали Alfa Romeo 2600 Sprint и Ferrari 250 GT. Последняя модель – редчайший пример сотрудничества Bertone с Ferrari, поскольку в Маранелло, как правило, пользовались услугами Pininfarina (см. "Тест-Драйв" за апрель 2015 г.). Но купе получилось настолько ярким, что сам Бертоне взял ее себе и пользовался им до смерти. Работая в Bertone, Джуджаро также спроектировал Alfa Romeo Giulia GT, BMW 3200 CS, Iso Grifo, и FIAT 850 Spyder. Но, пожалуй, самым ярким стал концепт Chevrolet Corvair Testudo: вместо двери он получил откидной колпак, как в самолете.



Citroen BX 1982 года



Daewoo Espero 1990 года



Chevrolet Corvair Testudo 1963 года



Ferrari 250 GT 1961 года – личный автомобиль Нуччо Бертоне



Opel Kadett 1984 года



Ferrari 250 GT 1961 года – личный автомобиль Нуччо Бертоне



Fiat 527 Ardita 2500
1934 года – первая работа
Нуччо Бертоне



Fiat 850 Spider 1965 года



Fiat 1100 MM Berlinetta 1949 года



Fiat Panda 2003 года

Однако в 1965 году и Джуджаро оставил Bertone, чтобы основать собственное ателье ItalDesign (см. "Тест-Драйв" за сентябрь 2013 г.). На смену ему приходит очередной одаренный новичок – Марчелло Гандини. Его стиль характеризуется большим количеством граней и острых углов. Уже первое его произведение – низкий Lamborghini Miura – поразило публику. Невероятно красивый автомобиль, который стал символом конца 60-х годов. Впечатляет и клиновидный Stratos Zero. Но и другие его проекты оказались не менее яркими, а много экстравагантных автомобилей стали серийными. Можно вспомнить компактный кабриолет FIAT X 1/9, раллийную легенду Lancia Stratos и Alfa Romeo Marzal. А еще Гандини – "отец" многих моделей Lamborghini. На смену Miura пришел не менее оригинальный Countach – первый автомобиль с дверями



Fiat X1-9 1972 года



FIAT 501 Sport Siluro Corsa 1921 года



Lancia Ardena 1931 года



Lancia Stratos 1973 года

"гильотинного" типа. Кстати, придумали их также в Bertone и впервые применили на Alfa Romeo Carabo.

Конечно, нет сомнения, что Франко Скальйоне, и Джорджетто Джуджаро, и Марчелло Гандини – одни из лучших дизайнеров в мире. Работы самого Нуччо Бертоне намного скромнее. Но его заслуга в том, что он дал им путевку в жизнь, создал условия для реализации их таланта.

После ухода Гандини в Bertone больше занялись массовыми серийными моделями. Мало кто знает, что дизайн Citroen BX и XM, Daewoo Espero, FIAT Panda, Opel Kadett и Astra, Volkswagen Polo первого поколения, Volvo 780 и даже Skoda Favorit – произведения ателье Бертоне. А в 1994 году они



Iso Grifo 1965 год



Lamborghini Countach 1974 года



Lamborghini Miura 1966 года



Кабриолет Lancia Aprilia
1937 года

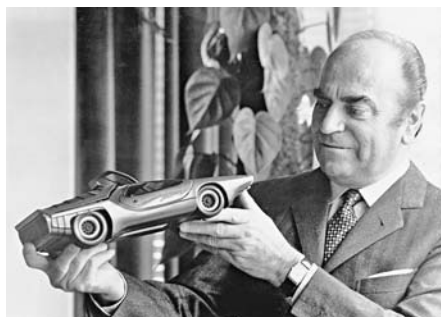


Первый автомобиль от кузовного
ателье Berone — SPA 23S
1921 года

даже заинтересовались редкими в то время электромобилями и создали обтекаемый прототип ZER, развивший рекордную скорость в 304 км/ч.

Нуччо Бертоне не стало 26 февраля 1997 года. Автомобильный мир потерял отца итальянского дизайна. Однако и после смерти маэстро его компания продолжила работать и осталась семейным бизнесом. Она состоит из завода Carrozzeria Bertone, дизайн-студий Stile Bertone и Technodesign SpA, а также маркетингового подразделения SOCAR I.C.S. Штат предприятия увеличили до 1250 работников. Они создавали как спортивный Alfa Romeo GT, так и доступные Chery Kimo и Chevrolet Niva. В 2008 году возродили знаменитый Alfa Romeo BAT.

Но мировой экономической кризис пошатнул позиции Bertone. Постепенно компания начала сокращать персонал, а 18 марта 2014 года объявила себя банкротом. Впрочем, за возрождение Bertone взялся миланский архитектор Альдо Чинголани. Уже поступили и первые заказы, так что шансы возродить былую славу все-таки есть.



Джузеппе Нуччо Бертоне



Stratos Zero, 1970 год



Skoda Favorit 1987 года



Volkswagen Polo 1975 года

COSMOLADY

Ж У Р Н

Ж Е Н Щ И Н

№12 | декабрь | 2015 |
№1 | январь | 2016 |

ТЕМА
НОМЕРА
ИТОГИ
ГОДА

ЯРКИЕ
МОМЕНТЫ
УХОДЯЩЕГО
ГОДА

НА ОДНОЙ
ВОЛНЕ С
ЧУДЕСАМИ

МОДНЫЕ
ТРЕНДЫ
2016 ГОДА

КРАСИВЫЕ
И УСПЕШНЫЕ

РАЗГОВОРЫ
О ГЛАВНОМ

ПЛАТЬЕ ДЛЯ
КОРОЛЕВЫ

БИЗНЕС С
ПОДРУГОЙ

СКАЗКА СО
СПЕЦИЯМИ

МЕЖДУ НАМИ,
ДЕВОЧКАМИ...

СТИЛЬ
ЖИЗНИ
ОЛЬГИ ЛИ



КАЛЕНДАРЬ ПОБЕД
МАРИЯ КОВТУН

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**