

Тест-Драйв

Январь-Февраль 2016



Детройте NAIAS-2016 • Yamaha Sports Ride • Toyota S-FR Racing • Lexus LC 500
Chevrolet Bolt EV • Hyundai Genesis G90 • Volvo S90 • Kia Cerato • Porsche 911 Turbo
Suzuki Ignis • Citroen E-Mehari • Infiniti QX60 • Mercedes-Benz SLC • Ariel Nomad
Bentley Bentayga • Lamborghini Huracan LP580-2 • Renault Megane • Toyota Prius
Audi A8, BMW 7 Series и Mercedes-Benz S-Class • Ford Mondeo, Mazda 6 и Peugeot 508
Audi Q5, Land Rover Discovery Sport и Volvo XC60 • Opel Mokka, Skoda Yeti и Suzuki SX4
Украинский след в автодизайне

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

Январь-Февраль
2016



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»

www.testdrive.com.ua



4

**Автосалон
Детройте NAIAS-2016:**
триумф премиум-сегмента



24

**Концепт-кар
Yamaha Sports Ride:**
первенец японской марки



28

**Концепт-кар
Toyota S-FR Racing:**
маленький спортсмен



34

**Премьера
Lexus LC 500:**
яркий и быстрый



42

**Премьера
Chevrolet Bolt EV:**
доступный электромобиль



48

**Премьера
Hyundai Genesis G90:**
новый уровень



54

**Премьера
Volvo S90:**
возрожденный флагман



62

**Премьера
Kia Cerato:**
обновление



68

**Премьера
Porsche 911 Turbo:**
обновление



76

**Премьера
Suzuki Ignis:**
возвращение



82

**Премьера
Citroen E-Mehari:**
возрождение в новом образе



86

**Премьера
Infiniti QX60:**
обновление



92

**Премьера
Mercedes-Benz SLC:**
модернизация и смена имени



98

Дебютант
Ariel Nomad:
нетипичный покоритель бездорожья



108

Дебютант
Bentley Bentayga:
проба пера



118

Дебютант
Lamborghini Huracan LP580-2:
самый необузданный



126

Дебютант
Renault Megane:
четвертое пришествие



136

Дебютант
Toyota Prius:
эволюция продолжается



144

Сравнительный тест-драйв
Audi A8, BMW 7 Series и Mercedes-Benz S-Class:
роскошь – прежде всего



150

Сравнительный тест-драйв
Ford Mondeo, Mazda 6 и Peugeot 508:
экономичность, как приоритет



156

Сравнительный тест-драйв
Audi Q5, Land Rover Discovery Sport и Volvo XC60:
экономичный премиум



162

Сравнительный тест-драйв
Opel Mokka, Skoda Yeti и Suzuki SX4:
компактные вседорожники для каменных джунглей



168

Страницы истории
Украинский след в автодизайне

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.

Автосалон в Детройте

NAIAS-2016:

триумф премиум-сегмента



Детройт – сердце американской автомобильной промышленности. Именно в этом городе она берет свое начало, да и столетие спустя в Детройте расположены штаб-квартиры американской "Большой тройки" (концернов Ford Motor, General Motors и Chrysler). И, конечно же, в Детройте проходит самый масштабный автосалон на континенте – NAIAS (North American International Auto Show – Североамериканское международное автошоу). Впервые он открыл двери еще в далеком 1907 году.

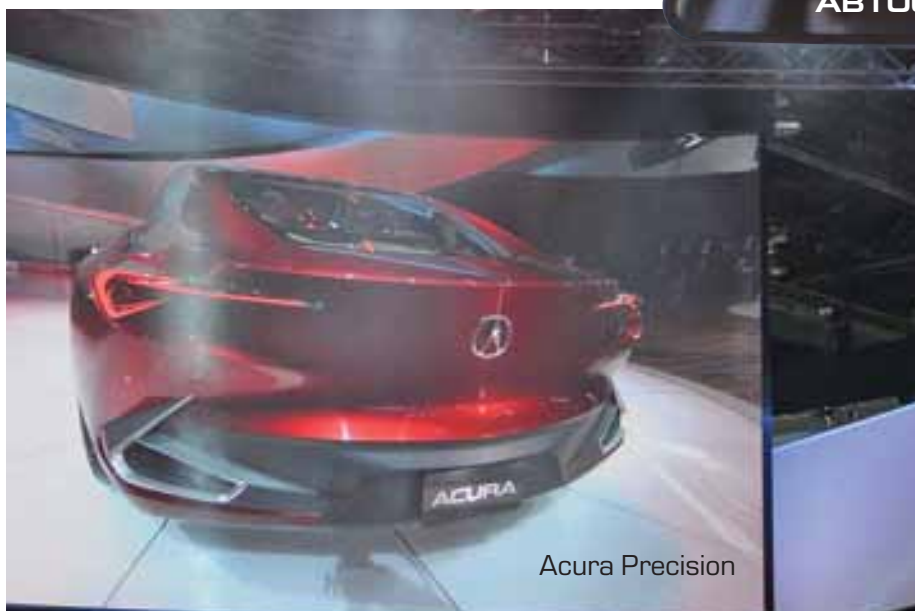
В последнее время автошоу проводят в громадных павильонах Кобо-центра. Здесь, на территории в 93 тыс. кв. м состоялось свыше 40 мировых и североамериканских премьер. По традиции представили их все в первые два дня NAIAS-2016, отведенные для прессы и экспертов отрасли. В нынешнем году среди новинок балл правили дорогие модели премиум-класса и спортивные купе: их показали

Audi, Infiniti, Lexus, Lincoln, Mercedes-Benz, Porsche. Причина проста – нефть дешевеет, а значит мощные автомобили снова в моде. Хотя это совсем не значит, что забыли об электромобилях, продажи которых в 2015 году достигли рекордного показателя. Так, в Chevrolet продемонстрировали публике недорогой Bolt EV.

NAIAS – это не только яркие премьеры, это еще и шоу. Его невозможно представить без концертов, конкурсов, различных программ для детей. В общем, это своего рода празднование Нового Года в автомобильной индустрии. Вместе с тем, не забыли в праздник и о нуждающихся – провели традиционный благотворительный вечер. А еще автосалону предшествовал пробег через всю Америку трех классических автомобилей – Chevrolet Nomad 1957 года, Chrysler 300G 1961 года и Ford Mustang 1966 года. Финишировали они прямо перед дверями Кобо-центра.

Acura

Acura Precision предвосхищает внедрение нового фирменного стиля. Это спортивный седан с длинным капотом и сдвинутым назад пассажирским отсеком. В его внешнем виде преобладают грани. Широкая решетка радиатора традиционно выполнена в виде клюва, а узкие фары – светодиодные. Легкосплавные 22-дюймовые диски "обуты" в низкопрофильную резину. Заднее стекло вогнуто, а в крышку багажника интегрирован спойлер. Салон декорирован кожей и деревом, а руль приплюснут сверху и снизу. Показания приборов выведены на экран, еще один дисплей установлен на центральной консоли. Вместо кнопок предусмотрена сенсорная панель. Внутри установлены четыре отдельных кресла, а по центру проходит высокий трансмиссионный тоннель.



Acura Precision



Acura Precision



Acura Precision



Acura Precision

Audi

Модельный ряд нового Audi A4 расширил вседорожный Allroad Quattro. Универсал повышенной проходимости традиционно отличается увеличенным (до 164 мм) дорожным просветом и пластиковыми защитными накладками на бамперах, порогах и колесных арках. Кроме того, у него особая хромированная решетка радиатора. В салоне несколько иная отделка, а объем багажника теперь составляет 505 л. Единственный бензиновый двигатель – 2,0-литровый 252-сильный, также доступны турбодизели объемом 2,0 л (150, 163 и 190 л. с.) и 3,0 л (218 и 272 л. с.). Все A4 Allroad Quattro – полноприводные. Цены начинаются с отметки в 44 750 евро.

Концептуальный Audi h-tron Quattro предваряет появление нового вседорожника Q6. Во многом он повторяет недавний концепт-кар e-tron Quattro: в дизайне 4,88-метрового автомобиля преобладают строгие грани. У него раздутые колесные арки и широкие задние стойки крыши. Довольно необычна, как для Audi широкая решетка радиатора. Оптика автомобиля – полностью светодиодная. В салоне – целых пять дисплеев: они заменяют собой приборы и различные клавиши. Внутри установлены четыре отдельных кресла, а по центру их разделяет высокий тоннель. Audi h-tron Quattro получил два электромотора: 120-сильный приводит в движение передние колеса, а 188-сильный – задние. В спортивном режиме суммарную мощность можно увеличить до 442 л. с., что дает возможность разогнаться до 100 км/ч за 7 с. Электричество вырабатывается в водородных топливных ячейках, а запаса топлива хватает на 600 км пути. Кроме того, вседорожник получил автопилот, работающий на скорости до 60 км/ч.



Audi A4 Allroad Quattro



Audi A4 Allroad Quattro



Audi A4 Allroad Quattro



Audi h-tron Quattro



Audi h-tron Quattro



Audi h-tron Quattro



BMW M2



BMW M2

BMW

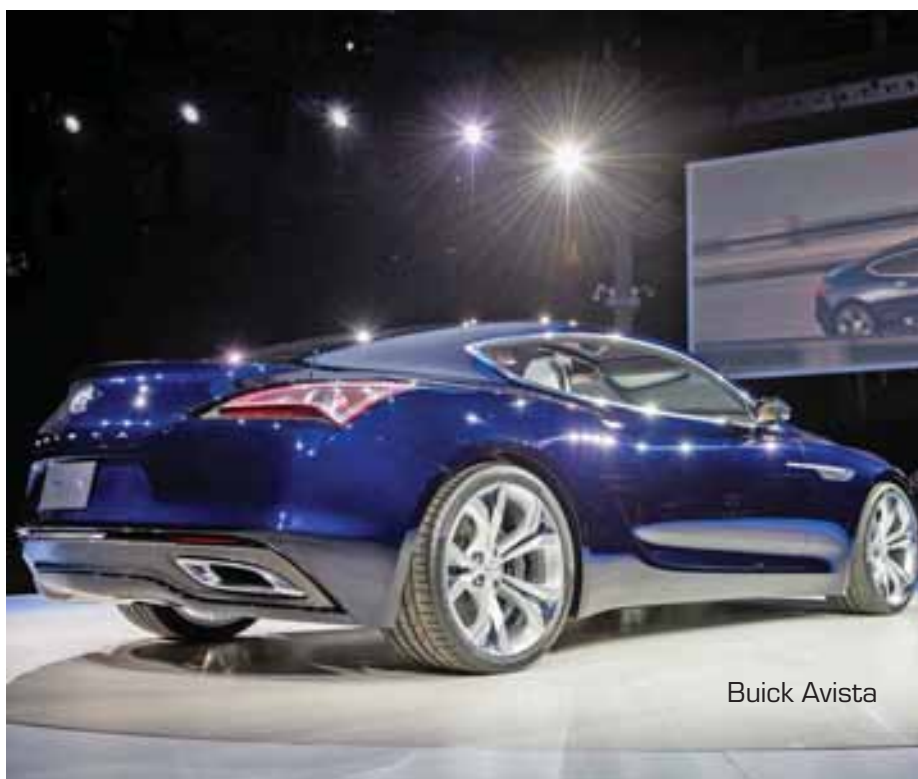
Линейку BMW 2 Series возглавила модификация M2. Главная особенность купе – 3,0-литровая "шестерка" с турбонаддувом, развивающая 370 л. с. Разгон до 100 км/ч занимает 4,3 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 270 км/ч. На выбор предложены 6-ступенчатая механическая трансмиссия или 7-ступенчатый "робот" с двумя сцеплениями. Оснащение включает активный задний дифференциал и систему изменения настроек шасси. У M2 новые пружины подвески и амортизаторы, увеличенные тормозные диски. Отличить купе можно по широким воздухозаборникам, аэродинамическому обвесу, раздутым крыльям и заднему спойлеру. В салоне установлены спортивные сиденья и рулевое колесо, а также новые приборы. BMW M2 стоит 55 тыс. евро.



BMW M2

Buick

Концептуальный Buick Avista намекает на возможность возрождение купе Riviera. Он построен на платформе Chevrolet Camaro, а потому у него такая же колесная база – 2811 мм. Впрочем, Avista выглядит гораздо элегантнее благодаря плавным обводам кузова и ниспадающему силуэту крыши. Широкая хромированная решетка радиатора и изогнутые фонари привлекают внимание при взгляде в анфас. В боковинах заметны стильные "жабры", а фонари растянуты на задние крылья. Внутри сразу заметен огромный экран, на который выводятся показания приборов и данные мультимедийной системы. Есть и система проецирования данных на лобовое стекло, а отдельный дисплей заменяет клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля. У купе посадочная формула 2+2, а сиденья разделены трансмиссионным тоннелем. Avista оснащен 3,0-литровым турбированным V6 мощностью 400 л. с. и 8-ступенчатой автоматической трансмиссией, а экономить топливо помогает система отключения цилиндров.



Buick Avista



Buick Avista



Buick Avista

Chevrolet

Вслед за седаном Chevrolet Cruze второго поколения появился и пятидверный хэтчбек. Он выглядит более динамично, чем четырехдверная модель. У него выраженный клиновидный профиль с приподнятой задней частью. Решетка радиатора разделена горизонтальной балкой, а раскосые фары дополнены изогнутыми светодиодными лампами дневного света. Колесная база выросла до 2700 мм, что сделало салон просторнее. Массу хэтчбека уменьшили на 20 кг. Циферблаты приборов разделены цветным дисплеем бортового компьютера, а на центральной панели появился сенсорный экран. Объем багажника вырос до 524 л. Cruze можно оснастить беспроводным Интернетом, обогревом руля и задних сидений, системой автоматического замедления. На первых порах Cruze Hatchback будет предложен только с 1,4-литровым 154-сильным турбомотором. Цены стартуют с отметки в 16 тыс. долларов.

Также посетители стенда Chevrolet смогли увидеть вживую представленный в Лас-Вегасе электромобиль Bolt EV (подробнее о нем – в этом же номере "Тест-Драйва"). Этот 200-сильный минивэн может проехать 320 км без подзарядки и стоит 30 тыс. долларов.



Chevrolet Bolt



Chevrolet Bolt



Chevrolet Cruze



Chevrolet Cruze



Chevrolet Cruze

Chrysler

Возрожденный мини-вэн Chrysler Pacifica сменяет модель Town&Country. Он легче на 136 кг и выглядит гораздо выразительнее. Элегантный стиль роднит его с седаном Chrysler 200. В отделке довольно много хромированных деталей. Решетка радиатора напоминает улыбку, а изогнутые фары дополнены светодиодными ходовыми огнями. В салоне заметен оригинальный круглый селектор трансмиссии, а циферблаты приборов сочетаются с большим цветным экраном бортового компьютера. Центральная панель немного повернута к водителю и увенчана 8,4-дюймовым сенсорным дисплеем. Семиместный Pacifica просторнее предшественника, а задние сиденья теперь легче складываются. Объем багажника увеличен до 3978 л. Список опций пополнили вентиляция сидений, мониторы для задних пассажиров и электропривод сдвижных дверей с сенсорным открытием. Мини-вэн оснащен 3,6-литровым бензиновым 287-сильным V6 и 9-ступенчатой автоматической трансмиссией, а позже предложат гибридную версию. Chrysler Pacifica в США будет стоить от 26 тыс. долларов.



Chrysler Pacifica



Chrysler Pacifica



Chrysler Pacifica



Ford Fusion

Ford

Ford Mondeo (в США он называется Fusion) претерпел обновление. Передняя часть изменена в духе недавно освеженного Focus: широкая решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами. Новые фонари соединены хромированной накладкой. В салоне появился необычный круглый селектор трансмиссии, также установлена более совершенная мультимедийная система SYNC. Мощность 2,0-литрового бензинового турбомотора увеличена до 245 л. с. Кроме того, появился вариант V6 Sport с 2,7-литровой турбированной "шестеркой" мощностью 325 л. с., полным приводом и адаптивными амортизаторами. Базовый Ford Fusion за океаном стоит 22 тыс. долларов.



Ford Fusion



Ford Fusion

GMC

На стенде GMC центральное место занял новый Acadia. Вседорожник стал на 180 мм короче, а его массу снизили сразу на 316 кг. Он сохраняет угловатый стиль с малыми углами наклона стоек крыши и раздутыми колесными арками. Широкая решетка радиатора сочетается с раскосыми фарами. Фонари соединены изогнутой серебристой накладкой. В салоне показания спидометра выведены на дисплей, хотя остальные приборы остались аналоговыми. Предусмотрены варианты на шесть или семь мест. Среди опций теперь есть Wi-Fi, камеры кругового обзора и система автоматического замедления. GMC Acadia доступен с 2,5-литровой 194-сильной бензиновой "четверкой" или 3,6-литровым 310-сильным V6. За доплату доступен вседорожный пакет с доработанной системой полного привода. Базовая версия стоит 31 тыс. долларов

GMC Acadia



GMC Acadia



GMC Acadia



Honda Ridgeline

Honda

В Honda подготовили к Детройтскому авто-салону второе поколение Ridgeline. Новый пикап стал длиннее на 100 мм и шире на 137 мм. Его дизайн более серьезный и сдержанный, чем у предшественника. Во внешнем виде просматриваются черты вседорожника Pilot. Фары прикрыты хромированными "бровями", а боковины выполнены профилированными. Грузоподъемность пикапа увеличена до 725 кг. Интересно, в кузове предусмотрены розетка и запираемое отделение, а также установлена отдельная аудиосистема с динамиками, чтобы слушать музыку находясь вне автомобиля. Под капотом Honda Ridgeline – 3,5-литровый 280-сильный V6, работающий в паре с 6-ступенчатым "автоматом". Впервые наряду с полноприводной модификацией предложили и переднеприводную. Пикап будет стоить примерно от 23 тыс. долларов.



Honda Ridgeline



Honda Ridgeline



Infiniti Q60

Infiniti

Infiniti Q60 Coupe – наследник купе G37. Изящный автомобиль привлекает длинным капотом, рельефными боковинами и оригинальным изгибом задних стоек крыши. Огромная прямоугольная "пасть" радиаторной решетки обрамлена хромом, а узкие фары – светодиодные. В крышку багажника интегрирован спойлер, а ширину задней части подчеркивают продолговатые фонари. В салоне передняя панель напоминает распростертые крылья. У приборов – традиционная синяя подсветка, а прикрывает их изогнутый козырек. На центральной панели размещены сразу два экрана. Для Q60 Coupe предлагают на выбор бензиновые турбомоторы объемом 2,0 л (211 л. с.) и 3,0 л (300 и 400 л. с.). Все версии оснащены 7-ступенчатым "автоматом", а за доплату доступны полный привод, адаптивные амортизаторы и система активного подавления звуковых помех. Infiniti Q60 Coupe будет стоить от 40 тыс. долларов.

Вседорожник Infiniti QX60 претерпел обновление. У него новые фары и фонари, а также увеличенная в размерах радиаторная решетка. Внутри улучшена шумоизоляция и установлен новый селектор трансмиссии, а в списке опций теперь есть камеры кругового обзора. Также установлены более мягкие пружины подвески и новые амортизаторы.



Infiniti Q60



Infiniti QX60



Infiniti QX60



Kia Telluride



Kia Telluride

Kia

Kia Telluride намекает, что вскоре мы увидим преемника Mohave. Перед нами – большой внедорожник с угловатым стилем и двухъярусным профилем. Солидности передней части добавляют широкая решетка радиатора и квадратные светодиодные фары. Двери Telluride выполнены распашными, а крыша прозрачная. В салоне установлены четыре отдельных кресла, разделенных центральным тоннелем, причем у задних сидений предусмотрены подставки под ноги и датчики, следящие за здоровьем пассажиров. На передней панели рядом установлены дисплеи комбинации приборов и мультимедийной системы. Внедорожник получил гибридную силовую установку, состоящую из 3,5-литрового 270-сильного V6 и электромотора мощностью 130 л. с.

Седан и хэтчбэк Kia Cerato (в США они известны как Forte) слегка обновлены. Передняя часть решена в духе нового Optima – с увеличенной решеткой радиатора и крупными раскосыми фарами. В салоне заметно новое рулевое колесо, а переключатели на центральной панели освежены. За доплату предложены парковочный автопилот и вентиляция передних сидений. Также Cerato оснастили новым 2,0-литровым бензиновым мотором мощностью 175 л. с.



Kia Cerato



Kia Cerato



Lexus LC500



Lexus

Lexus возвращается в сегмент представительских купе с моделью LC500. Яркий автомобиль длиной 4760 мм не слишком изменился по сравнению с предсерийным концепт-каром LF-LC, то есть у него выраженный клиновидный профиль с большим углом наклона лобового стекла. Сохранена фирменная веретенообразная решетка радиатора, а стреловидные фары – свето-

диодные. В крышку багажника интегрирован спойлер, а по краям кузова установлены Г-образные фонари. В основе LC500 лежит новая заднеприводная платформа с широким использованием алюминиевых сплавов, а за доплату предложена карбоновая крыша. Салон декорирован кожей, алькантарой и алюминием. Показания приборов выведены на экран, а навигация в меню мультимедийной системы осуществляется с помощью сенсорной панели.

Спортивные передние сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем. Купе получило адаптивный круиз-контроль с функцией движения в заторах. Бензиновый 5,0-литровый V8 мощностью 467 л. с. работает в паре с новым 0-ступенчатым "автоматом" и позволяет достигать 100 км/ч за 4,5 с. Стоимость Lexus LC500 составит 100 тыс. долларов.



Lexus LC500

Lincoln

Lincoln Continental возвращается и приходит на смену модели MKS. Представленный в Детройте седан длиной 5 м практически не отличается от одноименного прошлогоднего концепт-кара. А это значит, что он щеголяет изящным дизайном в стиле арт-деко с широкой решеткой радиатора, светодиодными фарами и обилием хрома. Особого упоминания заслуживают утонченные дверные ручки расположенные прямо в оконных рамках. Фонари растянуты на всю ширину кузова. В отделке салона сочетаются кожа и дерево, а показания приборов выведены на дисплей. Селектор трансмиссии – кнопочный, а размещены клавиши возле экрана мультимедийной системы, что не в диковинку на современных Lincoln. Передние кресла могут быть дополнены электроприводом, подогревом и вентиляцией, а в качестве опций предложены технология автоматического торможения, камеры кругового обзора и система активного подавления шумов. Под капотом Continental – 3,0-литровый бензиновый V6 с двойным турбонаддувом мощностью 400 л. с. Полный привод дополнен функцией изменения вектора тяги. Базовый Lincoln Continental оценен в 40 тыс. долларов.



Lincoln Continental



Lincoln Continental



Mercedes-Benz

На Детройтском автосалоне состоялась премьера нового Mercedes-Benz E-Class. Седан вырос до 4922 мм в длину при колесной базе в 2939 мм. Коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,23. Дизайн стал элегантнее – на смену граням пришли плавные скругленные линии в стиле младшего брата C-Class. Широкая решетка радиатора сочетается с крупными светодиодными фарами. Боковины теперь более профилированы, а фонари растянуты на крылья. Салон решен по образу флагманского S-Class: рядом установлены два дисплея. На один выведены приборы, второй – отвечает за мультимедийную систе-

му. На центральной панели появились стильные аналоговые часы, а селектор трансмиссии вынесен на рулевую колонку. E-Class получил парковочный автопилот с дистанционным управлением и адаптивный круиз-контроль с функцией объезда препятствий. Для седана предложили бензиновые двигатели объемом 2,0 л (184 и 245 л. с.) и 3,0 л (333 л. с.), турбодизели объемом 2,0 л (195 л. с.) и 3,0 л (258 л. с.). Для всех версий доступна 9-ступенчатая автоматическая трансмиссия, можно заказать и пневмоподвеску. Базовый Mercedes-Benz E-Class будет стоить 43 тыс. евро.

Mercedes-Benz SLK модернизировали и переименовали в SLC. Купе-кабриолет получил новые фары с ходовыми огнями и

наклоненную хромированную решетку радиатора. В переднем бампере увеличен воздухозаборник, а сзади заметны свежие фонари. В салоне заметны новое рулевое колесо, цветной экран бортового компьютера и новый 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Базовая версия теперь оснащена технологией автоматического замедления, а среди дополнительного оборудования появились парковочный автопилот и система распознавания дорожных знаков. Для SLC доступны новые бензиновые турбомоторы объемом 1,6 л (156 л. с.), 2,0 л (245 л. с.) и 3,0 л (367 л. с.), а также 9-ступенчатый "автомат". Цена начального варианта – 40 тыс. евро.



Mercedes-Benz E-Class



Mercedes-Benz SLC



Mercedes-Benz E-Class



Mercedes-Benz SLC



Mercedes-Benz E-Class



Mercedes-Benz SLC

Nissan Titan Warrior



Nissan

В Nissan подготовили к автосалону концепт-кар Titan Warrior. Пикап легко отличить по светодиодной оптике, расширенным колесным аркам и вседорожным

покрышкам с грунтозацепами. Кроме того, увеличен клиренс и установлена защита днища. Во внутренней отделке появились карбон и алькантара. Установлено новое алюминиевое рулевое колесо, а на центральной панели установлены допол-

нительные приборы. Также появились специальные емкости для охлаждения напитков. Под капотом Titan Warrior – 5,0-литровый турбодизель V8 мощностью 310 л. с. Кроме того, увеличен ход подвесок пикапа.

Nissan Titan Warrior





Porsche 911 Turbo

Porsche

На NAIAS дебютировали обновленные купе и кабриолет Porsche 911 Turbo. Мощность 3,8-литровой турбированной "шестерки" выросла до 540 л. с. в базовой версии и до 580 л. с. – в Turbo S. Более мощная модификация разгоняется до 100 км/ч за 2,9 с и способна достичь 330 км/ч. Внешние изменения включают новые фары со светодиодными ходовыми огнями, увеличенные воздухозаборники, а также замененные крышку капота и антикрыло. В салоне 911 Turbo заметны новое рулевое колесо и свежий 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Цены стартуют с отметки в 175 тыс. евро.



Porsche 911 Turbo



Porsche 911 Turbo

Volkswagen

Концептуальный Volkswagen Tiguan GTE Active предваряет возможное появление версии со вседорожным пакетом. Его бамперы срезаны внизу для увеличения углов въезда и съезда. Предусмотрены черный пластиковый обвес в нижней части кузова и металлическая защита днища. К тому же, установлены покрышки с глубоким протектором. В салоне можно заметить особую отделку. Показания приборов выведены на экран, появился новый 9,2-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Tiguan GTE Active получил гибридную силовую установку, состоящую из 1,4-литрового бензинового турбодвигателя и двух электромоторов общей мощностью 211 л. с. Разгон до 100 км/ч занимает 6,4 с, а дальность пробега на электротяге составляет 32 км.



Volkswagen Tiguan GTE Active



Volkswagen Tiguan GTE Active



Volkswagen Tiguan GTE Active

Volvo

В Детройте презентовали новый флагман Volvo – возрожденный S90. Элегантный седан длиной 4963 мм и с колесной базой в 2941 мм привлекает плавными формами и аркообразным силуэтом крыши. Черты современного стиля Volvo – хромированная решетка радиатора и Т-образные светодиоды в фарах. В основе седана лежит новая платформа, позаимствованная у вседорожника XC90. В салоне приборной панелью служит дисплей, данные могут проецироваться и на лобовое стекло. На центральной консоли установлен огромный 9,5-дюймовый сенсорный экран. За доплату можно выбрать парковочный автопилот, четырехзонный климат-контроль, камеры кругового обзора, адаптивный круиз-контроль с функцией движения в пробках, системы определения усталости водителя и распознавания дорожных знаков. Для S90 будут доступны только 2,0-литровые турбомоторы: бензиновые мощностью 254 и 320 л. с. и дизельные, развивающие 190 и 235 л. с. Позже появится 410-сильная гибридная модификация. Среди опций есть полный привод и пневмоподвеска. Цена базового Volvo S90 – 45 тыс. евро.



COSMOLADY

Ж У Р Н А Л Ж Е Н Щ И Н

812 | декабрь | 2015 | 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**

Yamaha Sports Ride: **первенец японской марки**



Марка Yamaha давно известна своими мотоциклами, но у ее специалистов есть и автомобильные проекты. В частности, они создавали двигатели для Ford, Lexus, Toyota и Volvo. Теперь же в планах компании – создание первого автомобиля. Предваряет его концепт-кар Yamaha Sports Ride.

Sports Ride – небольшое среднемоторное купе длиной 3900 мм, шириной 1720 мм и высотой 1170 мм. Весит автомобиль всего 750 кг благодаря карбоновым кузовным панелям. У него стремительный дизайн с выраженным "носом" в стиле болидов "Формулы-1" и раздутыми крыльями. Раскосые фары – светодиодные, а под ними – немаленькие воздухозаборники и спойлер из

углеволокна. Вентиляционные отверстия заметны и в боковинах. Двери Yamaha поднимаются вверх, а крыша выполнена полностью прозрачной. Сзади бросаются в глаза высоко посаженные выхлопные трубы между узкими фарами, а также изогнутое антикрыло.

В отделке салона сочетаются алюминий и алькантара. Обод рулевого колеса плоский снизу, а циферблаты приборов выполнены в мотоциклетном стиле. Оригинально выглядят переключатели на центральной панели. У водителя и пассажира – ковшеобразные спортивные кресла с карбоновым каркасом. Консоль с клавишами между креслами выполнена в стиле Ferrari.

Sports Ride приводится в движение 1,0-литровым 70-сильным трехцилиндровым двигателем с турбонаддувом, но для серийной модели подготовят более мощный 1,5-литровый турбомотор.

Скорее всего, серийная модель будет не слишком отличаться от Yamaha Sports Ride. Ожидается, что ее производство начнется в 2020 году, а стоимость купе составит около 50 тыс. евро.







Toyota S-FR Race

маленький
спортсмен



ing:

Тест-драйв:
КОНЦЕПТ-КАР



В Toyota всерьез взялись за разработку нового компактного купе классом ниже, чем GT86. Подтверждает это серия концепт-каров. Сначала на Токийском автосалоне показали купе Toyota S-FR. Теперь же подготовили концептуальный S-FR Racing.



S-FR позиционируют как духовного наследника модели Toyota Sports 800 1965 года, и его дизайн выполнен в стиле знаменитого предка. Вот почему во внешнем виде преобладают плавные линии, фары и фонари – круглые, а широкая решетка радиатора – овальная. Автомобиль длиной чуть более 4 м привлекает длинным капотом и сдвинутым назад салоном. S-FR Racing – гоночная версия купе, а потому можно заметить карбоновый аэродинамический обвес и огромное антикрыло. Из углеволокна выполнен и капот с воздуховодами

ками. Кроме того, кузов немного занижен и установлены 16-дюймовые колесные диски с креплением центральной гайкой.

В отделке салона сочетаются кожа и алькантара. Приборной панелью служит небольшой жидкокристаллический дисплей. Также установлены спортивные ковшеобразные сиденья с интегрированными подголовниками.

Уже известно, что серийная модель получит 1,2-литровый бензиновый турбомотор мощностью около 115 л. с. В паре с ним будет работать 6-ступенчатая меха-

ническая коробка переключения передач, а привод обещают задний. Позже возможно появление версии с 1,5-литровым 130-сильным атмосферным двигателем. Учитывая малый вес купе (около 980 кг), этого должно быть вполне достаточно.

Toyota S-FR Racing представили на родине в Токио, а вот презентация серийной версии запланирована на 2017 год.







Lexus LC 500: яркий и быстрый



С момента появления марки Lexus в ее линейке присутствовали дорогие туристические модели. Сначала в 1991 году представили купе SC 400, затем на смену ему пришел кабриолет SC 430. Однако в последние годы такого автомобиля в модельном ряду не было. Тем не менее, его разработка велась и на Детройтском автосалоне презентовали новый Lexus LC 500.



Когда в 2012 году представили концептуальный Lexus LF-LC, мало кто верил, что он встанет на конвейер. Но серийный LC 500 сохранил практически все черты дизайна своего прототипа. Купе длиной 4760 мм, шириной 1920 мм и высотой всего 1345 мм кажется распластанным над дорогой. У него выраженный клиновидный силуэт с большим углом наклона лобового стекла. Конечно, присутствуют и фирменные черты современных Lexus – огромная веретенообразная решетка радиатора, узкие светодиодные фары и стреловидные ходовые огни. Оригинально смотрятся Г-образные фонари, а крышка багажника увенчана заостренным спойлером. Из бампера выглядывают широкие выхлопные трубы.

Салон Lexus LC 500 выглядит более сдержанно. В отделке преобладают кожа,

алькантара и полированный алюминий. Показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей. Центральная панель увенчана часами и 12,3-дюймовым экраном мультимедийной системы. Навигация в меню осуществляется с помощью сенсорной панели. Спортивные передние кресла разделены высоким трансмиссионным тоннелем. В перечне опций присутствуют адаптивный круиз-контроль с функциями движения в пробках и автоматического замедления, системы мониторинга "слепых" зон и соблюдения полосы движения.

Под капотом LC 500 – 5,0-литровый атмосферный бензиновый V8 с непосредственным впрыском топлива. Его мощность – 467 л. с., а максимальный крутящий момент – 527 Н·м. Купе также получило первую в мире 10-ступенчатую

автоматическую коробку переключения передач. Разгон до 100 км/ч занимает около 4,5 с, а максимальная скорость составляет примерно 270 км/ч.

В основе автомобиля лежит полностью новая заднеприводная платформа, которую в будущем будет использовать и флагманский Lexus LS нового поколения. В конструкции широко использованы алюминиевые сплавы и карбон, а среди опций есть даже панель крыши из углеволокна. Двигатель сдвинут назад, что помогло добиться неплохого распределения веса по осям – 52:48. Подвеска LC 500 – многорычажная, а размер шин – 245/40 R21 спереди и 275/35 R21 сзади.

Lexus LC 500 поступит в продажу с конца этого года. Стоимость автомобиля составит около 100 тыс. долларов.











Технические характеристики Lexus LC500	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2+2
Длина/ширина/высота, мм	4760/1920/1345
Колесная база, мм	2870
Двигатель	
Рабочий объем, см3	4968
Тип	бензиновый
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	467 при 7100
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	527 при 4800
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	10-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые вентилируемые
Размер шин	245/40 R21 спереди, 275/35 R21 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,5
Максимальная скорость, км/ч	270
Стоимость автомобиля (в США), долларов	100 000
Первое техобслуживание, км	10 000
Периодичность техобслуживания, км	10 000

Chevrolet Bolt EV:

доступный электромобиль



В General Motors давно экспериментируют с электромобилями, и еще в 1996 году представили серийный EV-1. Несколько лет назад руководство концерна поставило задачу создать доступную модель с электромотором, ведь не секрет, что большинство таких автомобилей недешевые. Результат – новый Chevrolet Bolt EV.

Внешне Bolt во многом повторяет прошлогодний предсерийный концепт-кар, хотя есть и отличия в дизайне. Мини-вэн длиной чуть более 4 м привлекает однообъемным профилем с клиновидной оконной линией. Передняя часть выполнена в стиле Chevrolet Volt: светодиодные фары сочетаются с узкой решеткой радиатора и небольшим воздухозаборником в бампере. Боковины выполнены рельефными, а задние стойки окрашены в черный цвет. Это создает впечатление, что крыша парит над автомобилем. Пятая дверь выполнена панорамной и прикрыта сверху спойлером. По краям кузова сзади установлены крупные фонари.

Внутри трехспицевое рулевое колесо знакомо по тому же Volt, а передняя панель выполнена V-образной. Показания приборов выведены на 8-дюймовый экран. На центральной панели размещен 10,2-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы MyLink, поэтому

кнопок и переключателей там немного. В салонном зеркале установлен экран камеры заднего вида. Chevrolet Bolt EV является четырехместным, а объем его багажника составляет 572 л.

В перечне дополнительного оборудования – камеры кругового обзора, Wi-Fi (с Интернетом 4G) и беспроводное зарядное устройство для мобильных телефонов. Навигационная система подсказывает водителю более выгодный с точки зрения экономии заряда батарей маршрут. Кроме того, дистанционно можно не только завести двигатель, но и включить кондиционер.

Электромотор мощностью 200 л. с. и с крутящим моментом в 360 Н•м позволяет Bolt EV разогнаться до 100 км/ч примерно за 7 с. Максимальная скорость ограничена на отметке в 146 км/ч. Литий-ионные аккумуляторные батареи расположены в

днище и спроектированы таким образом, что повышают жесткость кузова. Их заряда хватает, чтобы проехать 320 км, что очень неплохо по современным меркам. Пополнить его от домашней 220-вольтной электросети можно за 9 часов, а с использованием специального переходника зарядка на 50% осуществляется за час. Также установлена система регенеративного торможения.

Chevrolet Bolt EV представили на шоу электроники в Лас-Вегасе. Продажи мини-вэна начнутся в конце этого года. В США электромобиль будет стоить около 30 тыс. долларов.









Технические характеристики Chevrolet Bolt EV	
Тип кузова	мини-вэн
Количество дверей/мест, шт.	5/4
Объем багажника, л	572/1600
Двигатель	
Тип	электрический
Расположение	спереди, поперечно
Макс. мощность, л. с. при об/мин	200
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	360
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	1-ст. механическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,0
Максимальная скорость, км/ч	146
Дальность пробега, км	320
Стоимость автомобиля (в США), долларов	30 000
Первое техобслуживание, км	10 000
Периодичность техобслуживания, км	10 000

Hyundai Gene

новый уровень



Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА

Genesis G90:



За два десятилетия в Hyundai совершили гигантский скачек от бюджетных моделей до премиум-сегмента. Появившийся в 2008 году Hyundai Genesis обозначил переход корейской марки на новый уровень – в бизнес-класс. Год спустя у него появился старший брат – представительский Hyundai Equus. Обе модели оказались очень даже успешными, особенно Genesis. Поэтому их решили выделить в отдельную марку. Над названием долго не думали и выбрали вариант Genesis. Вот почему наследник Equus нарекли Genesis G90.



Седан использует заднеприводную платформу обычного Genesis, но он заметно крупнее. Он достигает 5205 мм в длину при колесной базе в 3160 мм, а масса составляет 2420 кг. Внешне G90 очень схож со своим младшим братом. У него строгий дизайн с длинным капотом, высокой оконной линией и малыми углами наклона стоек крыши. Широкая трапецевидная решетка радиатора сочетается с раскосыми светодиодными фарами. Воздухозаборник в бампере напоминает улыбку. Пороги, оконные рамки и крышка багажника украшены хромированными молдингами, а под стать им – полированные колесные диски диаметром 18 либо 19 дюймов. Сзади по краям кузова установлены элегантные изогнутые фонари.

В отделке салона сочетаются кожа и дерево. Четырехспицевое рулевое колесо знакомо по обычному Genesis. Цифербла-

ты приборов получили оптитронную подсветку, а между ними установлен цветной экран бортового компьютера. Центральную панель венчает большой 12,3-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы, а под ним расположились аналоговые часы. Передние сиденья получили электропривод, подогрев и вентиляцию, а при желании эти же функции можно заказать и для задних кресел. Кстати, на втором ряду может быть установлен трехместный диван или два отдельных сиденья. Базовое оснащение включает 9 подушек безопасности, трехзонный климат-контроль, камеру заднего вида и беспроводное зарядное устройство для мобильных телефонов. Среди опций – аудиосистема Lexicon с 14 динамиками, камеры кругового обзора, 9,2-дюймовые планшеты для задних пассажиров, системы автоматического замедления, соблюдения

полосы движения, определения усталости водителя и мониторинга "слепых" зон.

Начальная версия оснащена знакомым 3,8-литровым V6 мощностью 315 л. с. На Genesis G90 дебютирует новая 3,3-литровая "шестерка" с турбонаддувом, развивающая 370 л. с. Также можно выбрать 5,0-литровый 425-сильный V8, с которым разгон до 100 км/ч занимает 5,7 с. Все G90 укомплектованы 8-ступенчатой автоматической трансмиссией, а за доплату предложат полный привод и адаптивные амортизаторы.

Hyundai Genesis G90 сначала представили на родине – в Южной Корее. Вскоре седан должен появиться и на других рынках. Кстати, новичок сохранит традиционную черту Hyundai – доступность: ориентировочная его стоимость составит около 65 тыс. долларов, что немного, по меркам F-класса.





Технические характеристики Hyundai Genesis G90	
Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Снаряженная масса, кг	2420
Длина/ширина/высота, мм	5205/1915/1495
Колесная база, мм	3160
Объем багажника, л	484
Двигатель	
Рабочий объем, см3	5038
Тип	бензиновый
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	425 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	520 при 5000
Трансмиссия	
Тип привода	задний или полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Размер шин	245/40 R19 спереди, 275/35 R19 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,7
Максимальная скорость, км/ч	240
Стоимость автомобиля в США, долларов	65 000 – 100 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000



Volvo S90:

возрожденный флагман



Марка Volvo стала известной, прежде всего, благодаря своим большим седанам. Такие модели как 760, 850, S70, S90 привлекали строгим дизайном и передовыми решениями в области безопасности. Выпускаемый с 2006 года Volvo S80 уже давно ждал своего наследника. И вот в Гетеборге на заводе Volvo состоялась премьера нового флагмана, получившего знакомое название – S90.



Volvo S90 построен на новой модульной платформе, которую также использует вседорожник XC90. Седан достигает 4960 мм в длину, 1890 мм в ширину и 1440 мм – в высоту, а его колесная база – 2984 мм. Многие черты стиля также знакомы по XC90 – например, хромированная овальная решетка радиатора или Т-образные ходовые огни в светодиодных фарах. Об углах, правивших бал в Volvo 80-90-х годов, можно забыть, в дизайне господствуют элегантные формы. У седана аркообразная форма крыши и высокая оконная линия. Пороги окрашены хромированными накладками, под стать им – и серебристые прямоугольные наконечники выхлопных труб. Сзади оригинально смотрятся Г-образные фонари.

Внутри преобладает скандинавский прагматизм, а в отделке сочетаются кожа

и тиковое дерево. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по тому же XC90, а показания приборов выведены на 12,3-дюймовый дисплей и могут проецироваться на лобовое стекло. Практически на всю центральную панель растянут 9,5-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Передние сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем.

Конечно же, в Volvo огромное внимание уделяют безопасности, а потому оснащение включает системы определения соблюдения полосы движения, усталости водителя, распознавания дорожных знаков и автоматического замедления с режимом для проезда перекрестков. Среди дополнительного оборудования – четырехзонный климат-контроль, парковочный автопилот, камеры кругового обзора и адаптив-

ный круиз-контроль с функцией движения в пробках.

Все доступные двигатели – 2,0-литровые и с турбонаддувом. Это бензиновые "четверки" мощностью 254 и 320 л. с. (в последнем случае помимо турбины установлен еще и механический нагнетатель, турбодизели, разивающие 190 и 235 л. с.) Появится и гибридная силовая установка общей мощностью 400 л. с. Все модификации получили 8-ступенчатую автоматическую трансмиссию, а в списке опций появятся полный привод и пневмоподвеска.

Volvo S90 представили публике в январе на Детройтском автосалоне. Вскоре после этого флагманский седан поступит в продажу по цене примерно от 45 тыс. евро.









Технические характеристики Volvo S90	
Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Снаряженная масса, кг	1800
Длина/ширина/высота, мм	4960/1890/1440
Колесная база, мм	2984
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1969
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	320 при 5700
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	400 при 2200-5400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/71
Трансмиссия	
Тип привода	передний 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
Эксплуатационные показатели	
Максимальная скорость, км/ч	250
Стоимость автомобиля в Европе, евро	45 000 – 75 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Kia Cerato:

обновление



Kia Cerato впервые появился в 2003 году, а с 2013 года выпускается нынешнее, третье, поколение седана. Теперь пришло время для его плановой модернизации.

Cerato сохраняет клиновидный дизайн с приподнятой задней частью. Во внешнем виде преобладают плавные линии. Изменения минимальны, хотя и сразу заметны. Так, хромированная решетка радиатора стала шире, увеличен и воздухозаборник в бампере. Фары также крупнее и более изогнутые, а дополняют их светодиодные ходовые огни. Сзади заметны новые продолговатые фонари и несколько иной бампер.

В салоне стало больше вставок "под карбон", появились и черные лакированные детали. Обод нового трехспицевого рулевого колеса плоский снизу,

заменен и рычаг трансмиссии. Экран бортового компьютера цветной во всех модификациях. На центральной панели увеличен дисплей мультимедийной системы. Кроме того, стало немного меньше переключателей блоков аудиосистемы и климатической установки. Список опций пополнила новая навигационная система, также можно выбрать парковочный автопилот и вентиляцию передних сидений.

Как и ранее, на выбор предложат бензиновые двигатели объемом 1,6 л (132 л. с.) и 2,0 л (165 л. с.). На некоторых рынках Cerato предложен с 1,6-литровым турбо-

дизелем мощностью 128 л. с. Бензиновый седан доступен с 6-ступенчатыми механической или автоматической трансмиссиями, а вот дизельной версии предложат 7-ступенчатый "робот" с двумя сцеплениями.

Обновленный Kia Cerato показали на родине, в Южной Корее, где он называется K3. Продажи седана начнутся весной по цене от 16 тыс. долларов.











Porsche 911

Porsche 911 Turbo известен с 1974 года и стал одним из первых серийных автомобилей с турбонаддувом. Ранее при модернизации практически все "семейство" 911 получило турбонаддув, а теперь обновили купе и кабриолет 911 Turbo.



Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА

Turbo: обновление





Конечно, дизайн Porsche 911 радикально не меняется десятилетиями, но некоторые изменения можно заметить. В фирменных круглых фарах появилась светодиодная оптика, а в переднем бампере увеличены воздухозаборники. Заменены дверные ручки и крышка капота со спойлером, а фонари слегка освежены. Кроме того, 911 Turbo получил 20-дюймовые легкосплавные диски и увеличенные выхлопные трубы.

В салоне, прежде всего, бросается в глаза новое рулевое колесо, позаимствованное у Porsche 918 Spyder. На нем установлен переключатель режимов езды.

Также установлен новый 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы, а базовая комплектация пополнилась хронометром. Среди опций теперь есть беспроводной Интернет и система соблюдения полосы движения.

Турбированная оппозитная "шестерка" объемом 3,8 л получила прибавку в мощности и теперь развивает 540 л. с. в 911 Turbo и 580 л. с. – в Turbo S. В последнем случае разгон до 100 км/ч занимает 2,9 с, а максимальная скорость составляет 330 км/ч. Хотя обычный 911 Turbo не особо медленнее – 3,0 с и 320 км/ч. К тому же, автомобили стали экономичнее –

9,3 л/100 км в смешанном цикле.

Все 911 Turbo оснащены 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями, полным приводом, адаптивными амортизаторами и поворачиваемыми задними колесами. У Turbo S также есть активные стабилизаторы поперечной устойчивости и карбоново-керамические тормозные диски.

Модернизированный Porsche 911 Turbo поступит в продажу сразу после Нового Года. Цены стартуют с отметки в 175 тыс. евро, а Turbo S обойдется в 203 тыс. евро.











Suzuki Ignis:

В Suzuki берутся возрождать модели прошлого. Так, недавно поступил в производство хэтчбек Valeno, а теперь появился новый Ignis. Напомним, одноименный автомобиль выпускали в 2000–2008 годах.

возвращение





Suzuki Ignis внешне очень схож с предсерийным концепт-каром iM4, представленным весной на автосалоне в Женеве. Автомобиль длиной 3,7 м напоминает вседорожник благодаря подтянутому профилю с короткими свесами кузова и высоким клиренсом. У него массивные бамперы и расширенные колесные арки, а у стоек крыши малые углы наклона. Широкая решетка радиатора сочетается с крупными фарами, дополненными U-образными светодиодными лампами дневного света. Оконная линия делает оригинальный излом в районе задних

стоек крыши. По краям кузова сзади установлены большие трапециевидные фонари.

Отделка салона разбавлена вставками в цвет кузова, а на рулевом колесе заметны серебристые накладки. Главное место на приборной панели занимает большой спидометр. Центральная панель в более дорогих версиях увенчана 7-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы, а клавиши на ней напоминают авиационные тумблеры.

Двигатели знакомы по другим Suzuki. На выбор предложат 1,2-литровую бензи-

новую атмосферную "четверку" мощностью 90 л. с. или 1,0-литровый трехцилиндровый турбомотор, развивающий 112 л. с. Позже появится и гибридная версия с 1,2-литровым двигателем и электромотором. Помимо 5-ступенчатой механической трансмиссии будет доступен вариатор, а за доплату можно будет даже выбрать полный привод.

Производство Suzuki Ignis начнется в 2016 году. Стоимость базового хэтчбека составит около 15 тыс. евро.









Citroen E-Mehari:

возрождение в новом образе



В 1968 году Citroen представил оригинальный Mehari – своего рода пляжный багги на базе популярного 2CV. Он находился на конвейере 20 лет и за это время выпущено около 145 тыс. автомобилей. Теперь модель решили возродить, но уже в новом образе – как электромобиль.

В основе новинки лежит платформа Citroen C4 Cactus, а внешне автомобиль очень напоминает концепт-кар Cactus M. У него характерные узкие фары, высокий капот и массивные бамперы, а на "носу" заметен большой логотип французской марки. Крылья серьезно расширены, а петли дверей оригинально расположены снаружи. Крыша может сниматься полностью или частично, но остаются дуги безопасности. Как и в оригинальном Mehari, кузовные панели выполнены из пластика, поэтому 3,81-метровый автомобиль получился легким – весит меньше

тонны. Нижняя часть по периметру прикрыта защитными черными накладками. Сзади установлены четыре круглых фонаря, а вместо двери – откидной бортик.

Салон декорирован специальной водоотталкивающей тканью, что очень кстати при поездке на пляж. Citroen E-Mehari четырехместный, а задний диван складывается, чтобы можно было перевозить, например, доски для серфинга.

Электромотор развивает 68 л. с. и разгоняет E-Mehari до 110 км/ч. Зарядка литий-полимерной аккумуляторной батареи емкостью 30 кВт/ч достаточно, чтобы прое-

хать 200 км. Пополнить его от 220-вольтовой электросети можно за 13 часов, а с помощью специального переходника – за 8 часов.

Премьера Citroen E-Mehari состоялась в Париже. Продажи автомобиля начнутся весной – как раз к началу пляжного сезона. Стоимость E-Mehari составит около 20 тыс. евро.







Infiniti QX60:

В 2012 году Infiniti представили семиместный вседорожник JX, но уже через год переименовали его в QX60. При этом никаких изменений в конструкции автомобиля не произошло, модернизацию отложили на два года. И вот теперь дебютирует обновленный Infiniti QX60.

обновление





Внешние изменения призваны сделать QX60 больше похожим на современные Infiniti. Вот почему у него увеличенная прямоугольная решетка радиатора и новые продолговатые фары со светодиодными ходовыми огнями. Заменены и противотуманные фары, а сзади заметны свежие фонари. Пятую дверь украсил хромированный молдинг. Предложены и 20-дюймовые полированные колесные диски нового дизайна.

В салоне улучшена шумоизоляция и доработан трехзонный климат-контроль

(он значится уже в базовой версии). Материалы отделки немного улучшены. Также здесь заметен новый селектор автоматической трансмиссии. Кроме того, внутри установлены дополнительные USB-разъемы для подключения и подзарядки различных приборов. Список опций пополнили камеры кругового обзора и новая система автоматического торможения.

Как и прежде, под капотом стандартного QX60 установлен 3,5-литровый бензиновый V6, развивающий 265 л. с. Альтернатива – гибридная модификация с

2,5-литровый "четверкой" и электромотором общей мощностью 250 л. с. Оба варианта оснащены бесступенчатым вариатором, есть версии с передним и полным приводом. В Infiniti также доработали ходовую – установили более мягкие пружины подвески и амортизаторы, перенастроили рулевое управление.

Освеженный Infiniti QX60 представят на автосалоне в Детройте. Стоимость вседорожника не изменится и составит в США от 42 500 долларов.









Mercedes-Benz

модернизация и смена имен



Mercedes SLC:

ХУ





Появившийся в 1998 году Mercedes-Benz SLK возродил уже позабытый класс купе-кабриолетов. Нынешнее, третье по счету, поколение модели известно с 2011 года. Теперь его решили освежить, а также сменили ему название на SLC в рамках кампании Mercedes-Benz по изменению обозначений моделей.

Mercedes-Benz SLC сохраняет стремительный профиль с длинным капотом и жесткую крышу, складывающуюся с помощью электропривода на скорости до 40 км/ч. Автомобиль получил новую хромированную решетку радиатора, которая слегка наклонена. Свежие раскосые фары дополнены изогнутыми ходовыми огнями, а за доплату могут стать полностью светодиодными. В переднем бампере увели-

чен воздухозаборник. Сзади заметны новые фонари и более компактный бампер.

В салоне сразу заметно новое рулевое колесо с плоским ободом снизу. Циферблаты приборов по-прежнему размещены в отдельных колодцах, а вот экран бортового компьютера теперь цветной. Заменен и сенсорный дисплей на центральной панели, а его диагональ увеличена до 7 дюймов. Над ним размещены аналоговые часы. В подголовниках сидений традиционно размещены вентиляционные дефлекторы. Базовое оснащение пополнила система автоматического замедления, а среди опций теперь есть парковочный автопилот и технология распознавания дорожных знаков. Можно заказать и панорамную крышу с изменяемой степенью тонировки.

Линейка двигателей претерпела серьезные изменения. Появились новые бензиновые турбомоторы объемом 1,6 л (156 л. с.) и 2,0 л (245 л. с.). Как и ранее, доступен 2,1-литровый 204-сильный турбодизель. Флагманским вариантом стал новый SLC43 AMG с 3,0-литровым турбированным V6 мощностью 367 л. с. Он способен разогнаться до 100 км/ч за 4,7 с и достичь 250 км/ч. Еще одно новшество – 9-ступенчатая автоматическая трансмиссия. За доплату предложены адаптивные амортизаторы и система изменения настроек шасси.

Mercedes-Benz SLC представят на автошоу в Детройте, а с весны он поступит в продажу по цене от 40 тыс. евро.







Ariel Nomad

**нетипичный покоритель
бездорожья**





Британская марка Ariel небольшая и относительно молодая – появилась только в 2001 году. Но она уже стала известной благодаря модели Atom. Этот спартанский болид предназначен для гоночного трека и демонстрирует отличную динамику благодаря малому весу. Уже выпущено свыше 1400 Ariel Atom и британцы решили расширить линейку. Поскольку основатели компании – страстные поклонники мотокросса и гонок по бездорожью, то было решено создать вседорожный аналог Atom – Ariel Nomad.

Nomad выглядит очень необычно: подобные автомобили можно увидеть на соревнованиях багги, но явно не на городских улицах. Впрочем, он полностью сертифицирован для дорог общего пользования. У него отсутствуют не только двери и окна, но и другие кузовные панели, и даже радиаторная решетка – спереди виден неприкрытый вентилятор системы охлаждения. Предусмотрены скромные пластиковые крылья мотоциклетного типа, поворачивающиеся вместе с колесами. Лаконично смотрятся и маленькие круглые фары, хотя за доплату можно выбрать дополнительную оптику на крышу. Опцией является и лобовое стекло, а позже предложат еще и некое подобие тканевого тента. Сзади бросается в глаза хромированный глушитель, украшенный надписью Nomad.

В основе вседорожника лежит трубчатая рама из алюминиевых сплавов, а вот

каркас безопасности стальной. Автомобиль очень компактный – достигает 3215 мм в длину, 1860 мм в ширину и 1425 мм в высоту, а его масса – всего 670 кг. На выбор предложены 18-дюймовые дорожные шины или 15-дюймовые высокопрофильные вседорожные покрышки с глубоким протектором.

Хотя двери и отсутствуют, попасть внутрь не так уж и просто, даже несмотря на то, что руль снимается, как в гоночных болидов. Приходится взяться за каркас руками и повиснув, как на турнике, забросить ноги в салон. Впрочем, салоном это назвать сложно: отделка отсутствует, повсюду – голый металл. Даже передняя панель выполнена из грубого пластика. Маленький трехспицевый руль обшит алькантарой. Показания приборов выведены на небольшой монохромный дисплей с синей подсветкой. Вокруг него – набор

клавиш разных размеров и цветов. Вот, собственно, и все.

Ковшеобразные спортивные сиденья водителя и переднего пассажира также не имеют ни малейшего намека на отделку, а щеголяют голым пластиком. Пусть они далеко не самые комфортабельные, зато неплохо удерживают спину. По центру салона проходит трансмиссионный тоннель. Рычаг коробки передач высокий, а потому находится как раз под рукой. Рядом – немаленький "ручник": он, кстати, гидравлический, как на раллийных автомобилях. А еще у Nomad завидная обзорность во всех направлениях, что неудивительно. Конечно, о кондиционере, магнитоле или круиз-контроле можно забыть.

За креслами, поперечно в базе установлена 2,4-литровая "четверка" Honda с системой регулировки фаз газораспределения i-VTEC. Она хорошо знакома по Accord и CR-V, но в Ariel ее доработа-





ли. Теперь она развивает 235 л. с. при 7200 об/мин, а двигатель легко и быстро раскручивается до 7600 об/мин. До 4000 об/мин мотор особо себя не проявляет, а максимальные 300 Н·м крутящего момента доступны только при 4300 об/мин, но зато затем он отлично раскрывает свой потенциал. Высокочастотный звук "четверки" не очень громкий, но приятен для слуха. Пусть мощность на первый взгляд небольшая, но учитывая малый вес вседорожника, выходит 351 л. с. на тонну. А это уже показатель уровня Porsche 911 Turbo. Динамика, кстати, также на уровне 911 – 3,4 с до 100 км/ч и 8,7 с до 160 км/ч. Предел Nomad – 200 км/ч. Кстати, если этого мало, то есть 290-сильная модификация с механическим компрессором, способная достичь 100 км/ч за 3,1 с.

Механическая 6-ступенчатая трансмиссия радует точностью работы и коротким ходом рычага. Передачи отлично подобраны, поэтому разгон с 50 до 110 км/ч уходит всего 4,7 с.

У Nomad нет ни системы стабилизации, ни ABS, что делает его очень увлекательным. Спровоцировать занос задней оси нетрудно, но он будет контролируемым и предел возможностей автомобиля сразу ощутим. Руль без электроусилителя точный и очень острый – всего 1,7 оборота от упора до упора. Автомобиль мгновенно реагирует на его поворот, да и обратной связи более, чем достаточно. Ход подвески составляет 260 мм, поэтому она на удивление мягкая и комфортабельная. На каждое колесо приходится по две пружины подвески. Одна поменьше – отвечает за езду по ровной поверхности, вторая, большая, подключается на дорогах с множеством неровностей. Правда, и крены у Ariel ощутимы (хотя они легко контролируемые), и клевки при замедлении присутствуют. В качестве опции предложены более жесткие регулируемые амортизаторы Ohlins, помогающие уменьшить нежелатель-

ные движения кузова. Еще одна проблема в виражах – возможна блокировка колес, поэтому тормозить нужно осторожно.

Хотя, конечно, стихия Nomad – бездорожье. Немалый клиренс (300 мм), угол въезда 71° и угол съезда 82° обеспечивают хорошую проходимость и без полного привода. Покрышки BF Goodrich 235/75 R15 гарантируют отличное сцепление на грунте и в грязи. Вседорожник легко преодолевает полуметровые броды, но водителю и пассажиру в этом случае желательно надеть водонепроницаемую одежду.

Ariel Nomad – уникальный автомобиль: он сочетает способности багги с возможностью эксплуатации на дорогах общего пользования. Конечно, это не машина на каждый день, но до автодрома или кроссовой трассы на бездорожье он доедет. К тому же, Nomad относительно недорого – 47 тыс. евро.











Технические характеристики Ariel Nomad	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	0/2
Снаряженная/полная масса, кг	670
Длина/ширина/высота, мм	3215/1850/1425
Колесная база, мм	2350
Колея передняя/задняя, мм	1585/1585
Клиренс (дорожный просвет), мм	300
Объем багажника мин/макс, л	нет
Диаметр разворота, м	11,8
Двигатель	
Рабочий объем, см3	2354
Тип	бензиновый
Расположение	в базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	235 при 7200
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	300 при 4300
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/60
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	6-ст. механическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	нет
Количество подушек безопасности, шт.	нет
Размер шин	235/75 R15
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,4
Максимальная скорость, км/ч	200
Расход топлива, л/100 км:	
– смешанный цикл	11,3
Стоимость автомобиля в Европе, евро	47 000
Первое техобслуживание, км	10 000
Периодичность техобслуживания, км	10 000

Bentley Benta



аудга: проба пера





С момента перехода под крыло концерна Volkswagen в 1998 год, Bentley продемонстрировали неплохой прогресс. Такой широкой палитры моделей не было еще в истории британской марки. И это еще не конец: появляются все новые автомобили, открываются новые сегменты. Так, на Франкфуртском автосалоне состоялось немислимое – представили первый вседорожник Bentley – Bentayga.

Конечно, Bentley Bentayga вряд ли появился бы без содействия Volkswagen. Хотя бы потому, что платформу MLB Evo для него позаимствовали у нового Audi Q7: поэтому, кстати, колесная база у двух вседорожников одинаковая – 2992 мм. Правда, "британец" заметно больше своего донора – достигает 5141 мм в длину, 1998 мм в ширину и 1742 мм в высоту. Да и легким его не назовешь – 2422 кг, несмотря на использование в конструкции алюминиевых сплавов.

Одного взгляда на новичка достаточно, чтобы понять – перед нами именно Bentley. Вседорожник привлекает к себе внимание солидным монументальным стилем. Фирменная широкая решетка радиатора декорирована хромом, как и маленький воздухозаборник в бампере. Знакомая черта современных Bentley – четыре круглых фары, причем в Bentayga они полностью светодиодные. Снизу видна металлическая защита днища – перед нами все-таки вседорожник. Пороги кузова, оконные рамки и дверные ручки

украшены хромированными молдингами. Под стать им – и 20-дюймовые полированные колесные диски (22-дюймовые доступны за доплату). В передних крыльях видны небольшие вентиляционные отверстия. Задние же крылья серьезно расширены, а подчеркивают их продолговатые фонари с серебристыми ободками. На пятой двери – сразу два спойлера: один прикрывает заднее стекло, другой расположен у его основания. Из бампера выглядывают продолговатые выхлопные трубы.

В салоне господствует классический стиль. Во внутренней отделке сложно найти хотя бы квадратный сантиметр пластика – здесь господствуют перфорированная кожа, дорогое дерево и полированный алюминий. Даже коврики шерстяные. Передняя панель по форме напоминает распростертые крылья, а у небольшого четырехспицевого рулевого колеса очень маленькая ступица. Циферблаты приборов выполнены в классическом стиле, а между ними – современный цветной экран бортового компьютера. Показания проецируются и на лобовое стекло.

Центральная панель увенчана изящными аналоговыми часами. Ниже установлен 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Оригинально выполнены клавиши блока климат-контроля с экранчиками, показывающими температуру.

Электроприводом регулировок оснащены как рулевая колонка, так и передние

сиденья. Причем кресла Bentley Bentayga настраиваются в 22 направлениях. Они широкие и очень комфортабельные, а также оснащены подогревом, вентиляцией и функцией массажа. Посадка за рулем не слишком высокая, но и не низкая, поэтому обзорность очень даже неплохая. По центру проходит высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлены два подлокотника, прячущие небольшой бокс.

Конечно, учитывая габариты Bentayga, неудивительно, что сзади места более, чем достаточно даже для рослых пассажиров. Покупатель может выбрать трехместный диван или два отдельных сиденья с электроприводом, подогревом, вентиляцией или массажем. В перспективе – появление семиместной версии, ведь размеры вседорожника это позволяют. А вот багажник не такой уж и большой – 430 л. Зато его пол выдвигается и превращается в небольшую скамейку. Пятая дверь получила электропривод с сенсорным открытием, то есть он срабатывает от движения ногой под бампером.

Естественно, комплектация автомобиля такого класса очень богатая: предусмотрены система бесключевого доступа, электропакет, четырехзонный климат-контроль, панорамная крыша, датчики света и дождя, DVD-плеер, навигационная система с жестким диском на 60 Гб, связь Bluetooth, камеры кругового обзора, парковочный автопилот, адаптивный круиз-контроль с функцией движения в

пробках. Также установлены 8 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического торможения, мониторинга "слепых" зон, соблюдения полосы движения и ночного видения. Среди дополнительного оборудования – пара съемных 10,2-планшетов для задних пассажиров и более мощная 1950-ваттная аудиосистема Naim. Кроме того, в Bentley предлагают широкие возможности персонализации автомобиля: покупателю предоставлен выбор из 107 цветов кузова, 15 цветов кожи и 7 различных типов дерева в отделке.

Поначалу Bentley Bentayga будет доступен только с 6,0-литровым бензиновым W12 с двойным турбонаддувом. Это полностью новый двигатель, развивающий 608 л. с. при 5000 об/мин. Крутящий момент просто огромный: максимальные 900 Н·м в доступны уже с 1350 об/мин и в распоряжении вплоть до 4000 об/мин. На деле это означает прилив тяги на малых оборотах и отсутствие турбопаузы. То есть, любой обгон на трассе совершается легко и непринужденно и запас мощности

есть всегда. Педаль акселератора специально сделана длинноходой, чтобы легче дозировать эту мощь. Мотор работает плавно и на удивление тихо, почти незаметны переключения и в 8-ступенчатой автоматической трансмиссии. Bentayga – один из самых быстрых вседорожников в мире: он способен разогнаться до 100 км/ч за 4,1 с и развить 301 км/ч. Учитывая такие характеристики, расход топлива в 19,0 л/100 км в городском цикле и 9,6 л/100 км на трассе не кажется слишком большим. Впрочем, позже появятся более экономичные дизельная и гибридная модификации.

От подобного автомобиля не требуются выдающиеся вседорожные качества, но он на удивление способный вне асфальта. Постоянный полный привод с центральным дифференциалом Torsen, система помощи на крутом спуске и возможность выбрать режимы для грязи, снега, гравия и песка позволяют не спастись на легком бездорожье. К тому же, стандартная пневмоподвеска позволяет при надобности увеличить клиренс до 245 мм.

На дороге же пневмоподвеска обеспечивает завидный комфорт езды и буквально сглаживает выбоины. Подобно кораблю большой вседорожник плывет над дорогой, а на больших скоростях дорожный просвет уменьшается до 145 мм. Но при этом Bentley на удивление мало кренится в поворотах – это заслуга активных стабилизаторов поперечной устойчивости. Кстати, они потребовали установки 48-вольтового электрооборудования. Bentayga вполне маневренный, чего мало кто ожидает от 2,4-тонного гиганта. Хотя от законов физики никуда не денешься и недостаточная поворачиваемость все же дает о себе знать. Руль с электроусилителем легкий, но при этом точный и достаточно информативный. Сцепление с дорогой очень хорошее. Замедляется автомобиль уверенно, а усилие на педали несложно дозировать.

В общем, проба пера в классе вседорожников удалась. Bentley Bentayga – незаурядный автомобиль и неудивительно, что он стал самым дорогим вседорожником в мире. Его стоимость начинается с отметки в 208 500 евро.













Технические характеристики Bentley Bentauga	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	2422/3250
Длина/ширина/высота, мм	5141/1998/1742
Колесная база, мм	2992
Колея передняя/задняя, мм	1667/1663
Клиренс (дорожный просвет), мм	145-245
Объем багажника, л	430
Диаметр разворота, м	12,4
Двигатель	
Рабочий объем, см3	5950
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	W12
Количество клапанов/распредвалов, шт.	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	600 при 5000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	900 при 1350-4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/85
Трансмиссия	
Тип привода	постоянный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	8
Размер шин	275/50 R20
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,1
Максимальная скорость, км/ч	301
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	19,0
– загородный цикл	9,6
– смешанный цикл	13,1
Стоимость автомобиля в Европе, евро	208 500
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000



Lamborghini Huracan LP580-2:

С момента основания в 1963 году компания Lamborghini выпускала преимущественно заднеприводные модели. Мощь и необузданность как нельзя лучше подходили автомобилям с разъяренным быком на капоте. Но в 90-х годах итальянские специалисты переориентировались на полноприводную технику. У большинства Diablo, Murcielago, Gallardo и Aventador ведущими являются обе оси. Хотя это не значит, что от заднего привода полностью отказались. Его припасли для особых модификаций – таких, как новый Lamborghini Huracan LP580-2.

**самый
необузданный**

Внешние отличия LP580-2 от стандартного Lamborghini Huracan не слишком разительные. В дизайне преобладают грани и углы. У купе – характерный для Lamborghini клиновидный профиль с заостренным "акульим носом". Автомобиль широкий и низкий, а потому кажется распластанным по земле. Узкие фары с Y-образными лампами прибавляют "взгляду" Huracan грозности. Кстати, оптика у них – светодиодная. Пожалуй, наиболее заметные изменения – новые передние воздухозаборники и несколько иной бампер, увеличивающий прижимную силу на переднюю ось. Дополнительные вентиляционные отверстия размещены в задних крыльях. Покупатель может выбрать один из двух типов крышки капота: прозрачную стеклянную или традиционную пластиковую с "жабрами". Сзади заметен особый фиксированный спойлер (у полноприводной модели он выдвижной). Ширину задней части подчеркивают изогнутые фонари. Ниже заметны четыре крупных выхлопных трубы.

Отказ от системы полного привода позволил снизить массу на 33 кг – до 1389 кг. Еще одна особенность Huracan LP580-2 –

эксклюзивные 19-дюймовые легкосплавные диски.

В отделке салона преобладают кожа и алькантара, а с ними сочетаются алюминиевые вставки и черные лакированные накладки. За доплату предложены карбоновые детали. Педали изготовлены из полированного металла. Алькантарой обшито и трехспицевое рулевое колесо с плоским снизу ободом. На него теперь вынесены клавиши управления светом фар, указателями поворотов и стеклоочистителями. На рулевой колонке заметны огромные лепестки переключения передач. Приборной панелью отныне служит 12,3-дюймовый цветной экран. В обычном состоянии на него выведены изображения аналогового тахометра, цифрового спидометра, указателей остатка топлива в баке и температуры двигателя. Хотя при желании он может показывать даже карту навигации.

Такое решение позволило отказаться от дисплея мультимедийной системы на центральной панели. Зато есть небольшой монитор с датчиками давления масла и вольтажа аккумулятора. Сама панель наклонена, а часть переключателей здесь

напоминает авиационные тумблеры. Как и в салоне старшего брата Aventador, кнопка запуска двигателя прикрыта красной крышкой и напоминает кнопку старта ракет на подводной лодке.

Посадка за рулем как водится низкая. Сиденья Lamborghini Huracan LP580-2 оснащены электроприводом, а вот рулевая колонка регулируется вручную. Кресла хорошо удерживают спину, однако весьма упругие, а за доплату предложены ковшеобразные спортивные сиденья. Внутри на удивление много отделений для мелкой поклажи: прилщичный перчаточный ящик, карманы в дверях и бокс в подлокотнике. Однако, багажник очень небольшой – 150 л.

Lamborghini Huracan LP580-2 оснащен системой доступа без ключа, климат-контролем, электропакетом, аудиосистемой с DVD-проигрывателем и 6 динамиками, 4 подушками безопасности и системой



стабилизации ESC. Среди дополнительного оборудования – подогрев сидений, камера заднего вида, связь Bluetooth и система контроля давления в шинах.

V10 с непосредственным впрыском топлива объемом 5,2 л немного доработан. Обозначение LP580-2 указывает на то, что мощность уменьшена до 580 л. с. при 8000 об/мин. Максимальный крутящий момент составляет 540 Н·м при 6500 об/мин, но 75% его в распоряжении всего с 1000 об/мин. То есть тяги на низких оборотах стало больше. Двигатель стал более отзывчив и быстро набирает обороты. А при 4000 об/мин его звук становится громким и сочным, ведь в выхлопной системе открывается перепускной клапан. Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями обеспечивает молниеносные переключения как в автоматическом, так и в ручном режимах. При резком старте с пробуксовкой борется технология Launch control. Разгон до 100 км/ч занимает 3,4 с, а за

10,1 с автомобиль достигает 200 км/ч. Максимальная скорость равна 320 км/ч. Технологии отключения цилиндров и глушения мотора при остановках позволили добиться расхода топлива в 17,2 л/100 км в городском цикле и 8,9 л/100 км – в загородном.

Конечно, полноприводной Huracan более сбалансирован и легче в управлении. Но перед разработчиками LP580-2 стояла несколько иная задача – сделать купе более ярким и увлекательным в управлении. Конечно, сцепление с дорогой у него несколько хуже, но и недостаточная поворачиваемость гораздо реже проявляется. Она ощутима разве что в режиме Strada. Если же выбрать режимы Sport и Corsa, то адаптивные амортизаторы становятся жестче и фактически нивелируют ее. К тому же, в этом случае ESC вмешивается позже и позволяет добиться контролируемого скольжения задней оси в поворотах. Траекторию в вираже легко подправить, "играя" педалью акселерато-

ра. Систему стабилизации можно и вовсе отключить, но в этом случае понадобится умение, чтобы совладать с мощным Huracan, ведь "корма" нередко стремится уйти в занос. Рулевое управление с адаптивным электроусилителем демонстрирует неплохую точность и информативность, а в режиме Corsa становится острее. Интересно, что пружины передней подвески даже сделали на 10% мягче, поэтому комфорт езды немного улучшен. А для преодоления "лежащих полицейских" предусмотрена система подъема передней части и увеличения клиренса. Карбоново-керамические тормоза для Huracan LP580-2 – опция, а по умолчанию установлены стальные диски. Впрочем, они обеспечивают уверенное замедление.

Отказ от полного привода и керамических тормозов позволил сделать Lamborghini Huracan LP580-2 дешевле – 178 500 евро. То есть самый необузданный "бойцовский бык" еще и самый доступный.











Технические характеристики Lamborghini Huracan LP580-2	
Тип кузова	купе
Число дверей/мест	2/2
Снаряженная масса, кг	1389
Длина/ширина/высота, мм	4459/1924/1165
Колесная база, мм	2620
Колея передняя/задняя, мм	1668/1620
Клиренс (дорожный просвет), мм	100
Объем багажника мин/макс, л	150
Диаметр разворота, м	11,5
Двигатель	
Рабочий объем, см3	5204
Тип	бензиновый
Расположение	в базе, продольно
Расположение и число цилиндров	V10
Количество клапанов/распредвалов	40/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	580 при 8000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	540 при 6500
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/80
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, ASR
Количество подушек безопасности	4
Размер шин	245/35 R29 спереди, 305/35 R19 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,4
Максимальная скорость, км/ч	320
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	17,2
– загородный цикл	8,9
– смешанный цикл	11,9
Стоимость автомобиля в Европе, евро	178 500
Первое ТО, км	12 000
Периодичность ТО, км	12 000

Renault Megane:

четвертое пришествие



Renault Megane представляет французскую марку в С-классе с 1995 года. Именно тогда он пришел на смену популярному Renault 19. Два десятилетия спустя представлено уже четвертое поколение этой модели. Оно демонстрирует некоторую смену приоритетов.





Перемены заметны при первом же взгляде на автомобиль. Его дизайн стал более выразительным и ярким. Во внешнем виде преобладают плавные раздутые поверхности. Широкая решетка радиатора в форме улыбки украшена большим логотипом Renault. Продолговатые фары дополнены оригинальными С-образными ходовыми огнями, а в более дорогих версиях оптика полностью светодиодная. Оконная линия теперь делает небольшой излом в районе задних дверей. Капот и боковины стали более профилированными, а задние крылья серьезно расширены. Подчеркивают эти "плечи" тоненькие вытянутые фонари. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером. Модификацию GT можно отличить по аэродинамическому обвесу, 18-дюймовым легкосплавным дискам и двум выхлопным трубам.

Первым представлен пятидверный хэтчбэк, а вскоре к нему присоединится универсал. Трехдверный Megane Coupe пока не планируется. Модель построена на новой модульной платформе CMF, которую также используют Renault Talisman, Kadjar и Espace, Nissan Qashqai и Pulsar. Megane подрос на 64 мм в длину (до 4359 мм), а колесная база прибавила 28 мм – до 2669 мм. Он немного шире (1814 мм) и ниже (1447 мм). Кроме того, хэтчбэк при-

мерно на 75 кг легче предшественника – 1205 кг в начальном исполнении.

В салоне Renault Megane существенно улучшены материалы отделки. В варианте GT присутствует алькантара, а рулевое колесо с плоским ободом снизу обшито перфорированной кожей. Также предусмотрены металлические накладки на педалях. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов, причем можно выбрать один из пяти ее цветов. В более дорогих версиях показания спидометра и тахометра выведены на жидкокристаллический дисплей, а вот указатели уровня топлива в баке и температуры двигателя – аналоговые. За доплату показания могут проектироваться на лобовое стекло.

На наклоненной центральной панели установлен большой сенсорный экран мультимедийной системы R-Link 2: в зависимости от уровня оснащения его диагональ – 7,0 либо 8,7 дюйма. Предусмотрена и функция голосового управления. Благодаря ему переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля очень немного и привыкание к ним не займет много времени.

У рулевой колонки изменяются угол наклона и вылет, широкий диапазон регулировок и у водительского кресла. Передние сиденья мягкие и комфорта-

бельные. В Megane GT предусмотрены спортивные ковшеобразные кресла с интегрированными подголовниками: они обеспечивают отличную боковую поддержку. За доплату доступны электропривод, подогрев и даже функция массажа. Тоненькие стойки крыши обеспечивают неплохую обзорность. На трансмиссионном тоннеле размещен подлокотник с небольшим отделением внутри.

На втором ряду пространство для ног увеличено на 20 мм, да и над головой места достаточно для пассажиров ростом 185 см. Салон Megane стал шире в районе плеч, хотя все равно сзади все же гораздо комфортнее двоим пассажирам. А вот объем багажника очень приличный по меркам С-класса – 434 л в обычном состоянии и 1247 л – со сложенными задними сиденьями. Правда, погрузочная высота довольно большая.

Базовая комплектация Renault Megane включает электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционер, связь Bluetooth, магнитолу, а также 6 подушек безопасности и систему стабилизации ESP. В версии GT добавлены система бесключевого доступа, двухзонный климат-контроль, парктроник, датчики освещения и дождя, круиз-контроль с ограничителем скорости. Перечень опций

существенно расширен и теперь включает камеру заднего вида, парковочный автопилот, мощную аудиосистему Bose. Также можно выбрать системы автоматического замедления, соблюдения полосы движения, распознавания дорожных знаков и слежения за "слепыми" зонами.

Отныне все доступные двигатели оснащены турбонаддувом, непосредственным впрыском топлива и системой глушения при остановках. Начальным является 1,2-литровый бензиновый турбомотор мощностью 100 или 130 л. с. Для Megane GT припасли 1,6-литровую 205-сильную "четверку", знакомую по Clio RS. Она бодро набирает обороты и легко достигает 6400 об/мин, а вот на "низах" не очень тяговита, ведь максимальные 280 Н•м крутящего момента доступны только при 2400 об/мин. К тому же на высоких оборотах двигатель шумноват. При резком старте с пробуксовкой борется технология Launch control, а потому динамика очень неплохая – 7,1 с до 100 км/ч. Максимальная скорость составляет 230 км/ч. Но следует отметить, что ощутимо паразит-

ное силовое подруливание. Зато средний расход топлива небольшой – 6,0 л/100 км.

Если экономичность на первом плане, то следует обратить внимание на дизели. У 1,5-литрового 110-сильного мотора "аппетит" составляет всего 3,3 л/100 км в смешанном цикле, а ведь скоро его дополнят электромотором в гибридном Megane. Двигатель объемом 1,5 л развивает 130 л. с. и радует тишиной работы. Пиковый крутящий момент в 320 Н•м достигается при 1750 об/мин, поэтому тяги более, чем достаточно. Такой хетчбэк разгоняется до 100 км/ч за 10 с и развивает 198 км/ч, а расходует в среднем 4,0 л/100 км. Позже появится 165-сильная модификация этого дизеля с двумя турбинами.

Механическая 6-ступенчатая коробка переключения передач работает точнее. Megane GT получил 7-ступенчатую трансмиссию с двумя сцеплениями EDC. При надобности она может понижаться на несколько передач сразу, хотя реакции не слишком быстрые.

Megane традиционно ставит на первое место комфорт, а потому подвеска мягкая

и выбоины легко поглощаются. При этом сцепление с дорогой хорошее, а крены кузова небольшие. В версии GT пружины подвески и стабилизаторы поперечной устойчивости жестче, что положительно сказывается на управляемости. Рулевое управление острее и тяжелее, хотя обратной связи у него немного. Кроме того, Megane GT оснащен подруливаемыми задними колесами. На скоростях до 80 км/ч они поворачиваются в сторону, противоположную передним. Это помогает уменьшить диаметр разворота до 10,4 м. После 80 км/ч все колеса поворачиваются в одну сторону, что уменьшает недостаточную поворачиваемость. Правда, происходит это довольно резко, поэтому существует риск заноса. Зато шумоизоляция улучшена и в салоне стало тише.

Renault Megane поступает в продажу с начала 2016 года. В Европе базовый хетчбэк будет стоить 16 800 евро. Тем временем уже идет разработка заряженного Megane RS.













Технические характеристики Renault Megane		
Тип кузова	хетчбэк	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1392	1393
Длина/ширина/высота, мм	4359/1814/1447	
Колесная база, мм	2669	
Колея передняя/задняя, мм	1591/1586	
Клиренс (дорожный просвет), мм	150	
Объем багажника, л	434/1247	
Диаметр разворота, м	10,4	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1618	1598
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	200 при 6000	130 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	280 при 2400	320 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50	ДТ/50
Трансмиссия		
Тип привода	передний	
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	6-ст. механическая
Ходовая		
Передняя подвеска	независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Размер шин	225/40 R18	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,1	10,0
Максимальная скорость, км/ч	230	198
Расход топлива, л/100 км		
– смешанный цикл	6,0	4,0
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	16 800 – 29 100	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Гибридные автомобили известны еще с начала XX века (см. "Тест-Драйв" за ноябрь 2015 г.), но по-настоящему они стали популярными почти сто лет спустя. Интерес публики к таким моделям подогрел Toyota Prius, представленный в 1997 году. Он является самым популярным гибридом в мире, ведь уже выпущено свыше 3,5 млн. этих машин трех поколений. Теперь на конвейер ставят уже четвертую генерацию хетчбэка.

Toyota Prius:

Эволюция продолжается



Тест-драйв:
ДЕБЮТАНТ





Toyota Prius сохраняет фирменный силуэт с большими углами наклона передних и задних стоек крыши. Вместе с тем, его капот стал короче и ниже, а салон больше сдвинут вперед. В дизайне стало больше углов граней, что делает новичка очень похожим по стилю с водородным Toyota Mirai (см. "Тест-Драйв" за июнь 2015 г.). Узкая решетка радиатора сочетается с прямоугольным воздухозаборником в бампере, а выраженный "нос" украшен логотипом Toyota. Стреловидные фары растянуты на крылья и за доплату могут быть дополнены полностью светодиодной оптикой. Оконная линия теперь клиновидная, а задняя часть слегка приподнята. Заднее стекло состоит из двух частей, разделенных спойлером, а стойки окрашены в черный цвет. По краям кузова размещены узкие Г-образные фонари.

Хэтчбек построен на полностью новой платформе, но колесная база осталась прежней – 2775 мм. Prius все же стал крупнее: его длина выросла до 4540 мм, а ширина – до 1760 мм. Капот и двери теперь выполнены из алюминиевых сплавов, но

масса автомобиля все равно ощутимая – 1360 кг. Зато коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,24, а жесткость кузова увеличена на 60%.

Компоновка салона в общих чертах знакома по предыдущим Prius. Передняя панель, как и ранее, ассиметричная, хотя пластик в ее отделке улучшен и стало больше лакированных вставок. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по седану Camry. Цифровая приборная панель традиционно расположена по центру торпедо и состоит из двух 4,2-дюймовых дисплеев. На них выведены не только показания спидометра, бортового компьютера и датчика уровня топлива в баке, но и индикатор работы гибридной силовой установки, и уровень заряда батареи. В зависимости от режима езды фон на мониторах голубой либо красный. Показания теперь могут проецироваться и на лобовое стекло.

Широкую центральную панель Toyota Prius уже в базовой версии венчает 6,1-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы Entune. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля стало

меньше и разобраться в них нетрудно. Среди кнопок расположился оригинальный маленький селектор трансмиссии: он расположен высоко и тянуться к нему не придется. А вот клавиши подогрева сидений (он, кстати, в базовом оснащении) размещены очень низко на центральной консоли, что неудобно. Перчаточный ящик у Prius теперь один.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина, а диапазон регулировок расширен. Передние кресла стали более комфортабельными, хотя немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Посадка за рулем теперь ниже на 50 мм. Увеличенное лобовое стекло и тоненькие передние стойки способствуют улучшению обзора. Между сиденьями установлен широкий подлокотник с отделением внутри, но поднимать его удобнее с водительской стороны. За доплату в боксе может быть установлено беспроводное зарядное устройство для мобильных телефонов.

На втором ряду пространство для ног примерно такое же, как у предшественни-



ка. Запас над головой стал немного больше, хотя рослые пассажиры все равно почувствуют его недостаток. Вырос и объем багажника – он теперь составляет 502 л. Погрузочная высота, кстати, уменьшена на 75 мм.

Начальная комплектация Toyota Prius включает электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контроль, аудиосистему, связь Bluetooth и круиз-контроль. Кроме того, установлены 8 подушек безопасности и система стабилизации. Самый дорогой вариант Premium добавляет отделку салона искусственной кожей, систему доступа без ключа, электропривод передних сидений, датчики освещения и дождя, адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления и технология соблюдения полосы движения. Список опций расширен и теперь включает парковочный автопилот, панорамную крышу, аудиосистему с 10 динамиками и спутниковую навигацию.

Гибридная силовая установка знакома, но основательно доработана. Как и ранее, она состоит из 1,8-литровой 98-сильной

бензиновой "четверки" и электромотора, который немного потерял в мощности и теперь развивает 72 л. с. Работая вместе, они выдают 122 л. с. и 305 Н·м. Бензиновый двигатель стал работать тише и спокойнее, да и бесступенчатый вариатор CVT теперь более плавный. К тому же, стало больше тяги в среднем диапазоне оборотов. Максимальный крутящий момент бензинового двигателя не изменился (142 Н·м), но достигается при более низких 3600 об/мин. В режиме Power оба мотора более отзывчивы, а педаль акселератора чувствительнее. Автомобиль достигает 100 км/ч за 10,6 с, а его максимальная скорость составляет 180 км/ч. Правда, после 80 км/ч разгон резко замедляется. Prius стал экономичнее – 3,0 л/100 км в смешанном цикле.

Со стандартной никель-металгидридной аккумуляторной батареей хэтчбек способен проехать около 2 км на электротяге. Но в качестве опции для него впервые предложены более продвинутые литий-ионные аккумуляторы, увеличивающие эту дальность пробега.

Конечно, гибридные автомобили не ставят на первое место отточенную управляемость, но свежий Prius в этом плане приятно удивляет. Пониженный центр тяжести и новая задняя подвеска на двойных поперечных рычагах существенно улучшили его поведение в поворотах. Он более стабилен и меньше кренится, хотя при этом езда стала даже немного комфортнее. Рулевое управление точнее и ощутимо острее, хотя по-прежнему обратной связи в околонулевой зоне не хватает. Более информативной стала и педаль тормоза, особенно при регенеративном замедлении. Кроме того, в салоне хэтчбэка значительно тише на больших скоростях благодаря дополнительному шумоизоляционному материалу и ламинированным стеклам.

Toyota Prius поступает в продажу с весны. Стоимость базовой версии гибрида составит около 25 тыс. долларов. Эволюция самого популярного гибрида продолжается. И, наверное, скоро мы увидим эти автомобили на службе в украинской полиции.







Технические характеристики Toyota Prius	
Тип кузова	хетчбэк
Число дверей/мест	5/5
Снаряженная/полная масса, кг	1360
Длина/ширина/высота, мм	4540/1760/1470
Колесная база, мм	2775
Колея передняя/задняя, мм	1539/1544
Клиренс (дорожный просвет), мм	140
Объем багажника мин/макс, л	502
Диаметр разворота, м	10,8
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1798
Тип	бензиновый
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и число цилиндров	в ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	98 при 5200
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	142 при 3600
Тип вспомогательного двигателя	электрический
Макс. мощность, л. с.	72
Макс. крутящий момент, Н·м	163
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/45
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	вариатор
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, VSC, TRAC, Hill start Assist
Количество подушек безопасности	8
Размер шин	205/60 R16
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,6
Максимальная скорость, км/ч	180
Расход топлива, л/100 км:	
–смешанный цикл	3,0
Стоимость тестируемого автомобиля (в США), долларов	25 000 – 30 000
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000

Роскошь – прежде всего



Audi A8

Хромированная решетка радиатора Audi A8 сочетается с прямоугольными фарами



BMW 7 Series

Продолговатые фары и разделенная пополам решетка радиатора – характерные черты BMW 7 Series



Mercedes-Benz S-Class

Крупные фары Mercedes-Benz S-Class дополнены изогнутыми ходовыми огнями

Даже несмотря на существенное падение продаж новых автомобилей, премиум-сегмент остается популярным в Украине и находит достаточно покупателей. Конечно, подобные автомобили не только комфортабельные и богато оснащены, их можно отнести и к статусным вещам. Особенно, если речь идет о представительских седанах F-класса – таких как Audi A8, BMW 7 Series и Mercedes-Benz S-Class. Об этой немецкой тройке и пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

Audi A8 находится на конвейере с 2009 года, а недавно модель прошла плановое обновление. Седан отличается строгим консервативным дизайном, в котором преобладают прямые линии. Вместе с тем, форма крыши – аркообразная. Огромная хромированная решетка радиатора по бокам дополнена двумя прямоугольными светодиодными фарами с изогнутыми ходовыми огнями. Профиль подчеркивает высокая оконная линия. В крышку багажника A8 интегрирован спойлер, а продолговатые фонари соединены хромированным молдингом. В бампер интегрированы прямоугольные наконечники выхлопных труб.

BMW 7 Series – новичок в этой тройке, ведь представили его всего несколько месяцев назад. Он сохранил характерные черты модели – такие как длинный капот, сдвинутый назад салон и профилированные боковины. Фирменная радиаторная решетка разделена пополам, а в бампере размещен широкий воздухозаборник. Продолговатые фары стали светодиодными. На порогах заметны стильные металлические накладки. Задние стойки отличаются характерным изгибом. Крупные изогнутые фонари соединены хромированным молдингом.

Mercedes-Benz S-Class нынешнего поколения известен с 2013 года. Автомобиль привлекает элегантным стилем, в дизайне теперь больше изогнутых форм. Конечно, сохранена фирменная хромированная решетка радиатора. Крупные фары дополнены Г-образными лампами дневного света, а оптика в них светодиодная. Боковины украшены штампованными линиями, а ниспадающая форма крыши делает профиль S-Class более стремительным. Крышка багажника украшена хромированным молдингом, а по краям кузова расположены каплевидные фонари.

Для сравнения выбраны стандартные короткобазные модификации седанов. Audi достигает 5135 мм, BMW – 5098 мм, а Mercedes-Benz – 5116 мм. Колесная база равна 2992, 3070 и 3035 мм, соответственно. "Семерка" несколько легче своих соперников – весит 1945 кг, тогда как A8 – 1970 кг, а S-Class – 2050 кг.

Салон Audi декорирован кожей, деревом и полированным алюминием. Трехспицевое рулевое колесо оснащено наплавками на обод в районе хвата рук. На приборной панели установлены крупные спидометр и тахометр, разделенные цветным экраном бортового компьютера,



Audi самый длинный в тройке – 5135 мм



У BMW самая большая колесная база – 3070 мм



Mercedes-Benz наиболее тяжелый – 2050 кг



Фонари A8 соединены молдингом



Сзади 7 Series бросаются в глаза изогнутые фонари



Крышка багажника S-Class украшена серебристым молдингом

а по краям находятся указатели уровня в баке и температуры двигателя. Из наклоненной центральной консоли выдвигается 8-дюймовый дисплей мультимедийной системы MMI, а навигацию в меню облегчает сенсорная панель, распознающая начертания букв пальцами. Ниже размещены аналоговые часы. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля рационально упорядочены. Довольно необычно выглядит Г-образный селектор трансмиссии. Как рулевая колонка, так и передние сиденья оснащены электроприводом регулировок. Сами кресла мягкие и комфортабельные, а еще оснащены подогревом. В подлокотнике A8 размещен вместительный бокс. Тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность во всех направлениях.

Во внутренней отделке BMW также сочетаются кожа, дерево и полированный металл, а при открытии дверей подсвечивается земля под автомобилем. Внутри преобладают горизонтальные линии. Четырехспицевое рулевое колесо достаточно компактное. Показания приборов выведены на дисплей, а также проецируются на лобовое стекло. Центральная панель повернута к водителю, а сверху на ней установлен сенсорный дисплей мультимедийной системы. Переключатели блока аудиосистемы металлические, а клавиши блока климат-контроля выполнены сенсорными. И рулевая колонка, и передние сиденья оснащены электроприводом регулировок. У кресел 7 Series лучшая в тройке боковая поддержка, но они остаются вполне комфортабельными. Предусмотрен и их подогрев. По центру их разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлен подлокотник с боксом внутри. У седана неплохая обзорность во всех направлениях.

В салоне Mercedes-Benz также присутствуют кожа, дерево и полированный алюминий. Здесь сочетаются классика и современность. С одной стороны двухспицевое рулевое колесо выполнено в стиле моделей 30-х годов, с другой – приборной панелью служит большой 12,3-дюймовый монитор. Рядом с ним установлен еще один дисплей – на него выведены показания мультимедийной системы Comand. Для навигации в меню предусмотрен круглый джойстик. Под экраном – небольшой циферблат часов, а ниже – клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля. Их немного, а потому привыкание к ним не будет длительным. Электропривод регулировок получили как передние кресла, так и рулевая колонка. Сиденья S-Class – самые мягкие в этой тройке, но при этом очень неплохо удерживают спину. Они также получили подогрев и вентиляцию. Широкий центральный подлокотник прячет приличный по размерам бокс. Обзорность во всех направлениях – хорошая.

Конечно, в столь крупных седанах на втором ряду более чем просторно. Пространство для ног и над головой очень щедрое во всех трех автомобилях, даже

несмотря на то, что это обычные (а не удлиненные) версии. У Mercedes-Benz салон самый широкий в районе плеч. Задние сиденья у всех моделей оснащены подогревом. Объем багажника A8 составляет 520 л, 7 Series – 515 л, а S-Class – 510 л. У всех седанов крышка багажника дополнена электроприводом открытия.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – Audi A8 4,0 Quattro, BMW 750i xDrive и Mercedes-Benz S500 4Matic. Все они оснащены адаптивными фарами, системой доступа без ключа, электропакетом, климат-контролем (Audi – трехзонным, BMW – двухзонным, Mercedes-Benz – четырехзонным), DVD-проигрывателем, камерой заднего вида, датчиками освещения и дождя, легкосплавными дисками, круиз-контролем и системой стабилизации. S500 получил системы распознавания дорожных знаков и определения усталости водителя, а 750i xDrive – технологии слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения. У Mercedes-Benz – 10 подушек безопасности, у BMW – 9, а в Audi – 8.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми V8 с непосредственным впрыском топлива и двойным турбонаддувом. Audi получил 4,0-литровый двигатель, развивающий 435 л. с. при 5100 об/мин. Он очень эластичен и тяговит на низких оборотах, ведь максимальные 600 Н·м крутящего момента доступны всего с 1500 об/мин. "Восьмерка" радует приятным звуком выхлопа. С ней A8 разгоняется до 100 км/ч за 4,5 с, а максимальная скорость ограничена электроникой на отметке в 250 км/ч. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает быстро и плавно. При этом "аппетит" двигателя, на удивление, умеренный – 12,6 л/100 км в городском цикле и 7,1 л/100 км – в загородном. У нас также можно выбрать A8 с бензиновыми моторами объемом 3,0 л (290 л. с.) и 6,0 л (500 л. с.), турбодизели объемом 3,0 л (258 л. с.) и 4,2 л (385 л. с.).

"Восьмерка" BMW объемом 4,4 л выдает 450 л. с. при 5500 об/мин. Пиковый крутящий момент в 650 Н·м достигается при 1800 об/мин, поэтому тяги в среднем диапазоне оборотов более чем достаточно. Двигатель отзывчив и быстро раскручивается, а также обладает самым сочным звуком. А 8-ступенчатый "автомат" демонстрирует очень быстрые реакции, что обеспечивает лучшую в тройке динамику – 4,4 с до 100 км/ч. Ограничитель скорости традиционно срабатывает при 250 км/ч. Кроме того, 750i xDrive еще и самый экономичный по паспорту – 11,6 л/100 км в городе и 6,4 л/100 км – на трассе. Седан также доступен на украинском рынке с 3,0-литровыми "шестерками": 326-сильной бензиновой и 265-сильной дизельной.

Мотор Mercedes-Benz самый мощный – при объеме 4,7 л он выдает 455 л. с. при 5250 об/мин. Также у него самый внушительный крутящий момент – 700 Н·м при 1800 об/мин, поэтому тяга просто огром-



Спидометр и тахометр Audi, разделены цветным экраном бортового компьютера



Показания приборов BMW выведены на дисплей



На передней панели Mercedes-Benz – сразу два крупных экрана



В A8 – щедрое место для ног сзади



На втором ряду 7 Series очень просторно



У Mercedes-Benz салон самый широкий в районе плеч

ная. Также следует отметить, что двигатель работает тише и более плавно, чем V8 соперников. Под стать ему – и 7-ступенчатая автоматическая трансмиссия, ведь переключения практически незаметны. Правда, S500 4Matic не столь быстр: разгоняется до 100 км/ч за 4,8 с и достигает ограниченных электроникой 250 км/ч. Да и расход топлива у него побольше, чем у конкурентов – 13,3 л/100 км в городском цикле и 7,5 л/100 км – на шоссе. Также предложены версии с бензиновыми двигателями объемом 5,5 л (585 л. с.) и 6,0 л (530 и 630 л. с.) и 3,0-литровый 258-сильный турбодизель.

Все три седана – в полноприводном исполнении, что обеспечивает отличное сцепление с дорогой. Настройки ходовой A8 – баланс между комфортом и управляемостью. Рулевое управление с электроусилителем легкое, но не самое информативное. Благодаря пневмоподвеске езда в Audi очень плавная и неровности отлично сглаживаются. При этом кузов не слишком кренится в поворотах. Предусмотрена и технология настройки шасси Audi drive select. На больших скоростях внутри тихо благодаря технологии активного подавления звуковых помех.

Ходовая BMW настроена на динамичную езду, хотя у седана нового поколения больше внимания обратили на комфорт. Поэтому немаленький автомобиль достаточно резвый, но при этом пневмоподвеска успешно борется с дорожными неровностями. Его руль острый и приятно наполнен тяжестью. Адаптивные амортизаторы помогают успешно преодолеть крены в поворотах. Седан неплохо маневрирует и его диаметр разворота меньше, чем у конкурентов – 11,2 м против 11,9 м у S500 и 12,3 м у A8. Шумоизоляция салона вопросов не вызывает.

Mercedes-Benz более ориентирован на комфорт. Автомобиль также получил пневматическую подвеску, которая обеспечивает очень мягкую и плавную езду. Кроме того, предусмотрены и адаптивные амортизаторы. Вместе с тем нежелательные движения кузова, на удивление, небольшие. Рулевое управление S-Class очень легкое, но при этом точное. Седан демонстрирует неплохую курсовую устойчивость. Кроме того, у него самая лучшая шумоизоляция, поэтому даже при 200 км/ч в салоне очень тихо и можно спокойно разговаривать, не повышая голоса.

Естественно, автомобили представительского класса и стоят соответственно – они не могут быть дешевыми. Самым доступным является BMW 750i xDrive – его цена – 2 559 000 гривен. Среди его преимуществ – хорошие динамика и управляемость. Цена Audi A8 4,0 Quattro – 2 895 000 гривен, он привлекает вместительным багажником. Mercedes-Benz S500 4Matic ощутимо дороже – 3 087 000 гривен. Он привлекает внимание комфортной подвеской и просторным салоном.



Багажник Audi самый большой – 520 л

У BMW в распоряжении 515 л

Объем багажника S-Class – 510 л

Технические характеристики			
Модель	Audi A8	BMW 7 Series	Mercedes-Benz S-Class
Тип кузова	седан		
Количество дверей/мест, шт.	4/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1970	1945	2050
Длина/ширина/высота, мм	5135/1949/1460	5098/1902/1478	5116/1899/1496
Колесная база, мм	2992	3070	3035
Колея передняя/задняя, мм	1644/1635	1611/1640	1624/1637
Клиренс (дорожный просвет), мм	125	145	130
Объем багажника мин/макс, л	520	515	510
Диаметр разворота, м	12,3	11,2	11,9
Двигатель			
Рабочий объем, см3	3993	4395	4663
Тип	бензиновый, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	V8		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	435 при 5100	450 при 5500	455 при 5250
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	600 при 1500	650 при 1800	700 при 1800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/82	Аи-95/83	Аи-95/80
Трансмиссия			
Тип привода	постоянный полный		
Коробка передач	8-ст. автоматическая	8-ст. автоматическая	7-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые		
Количество подушек безопасности, шт.	8	9	10
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, DSC	ABS, EBD, ESP,
Размер шин	235/60 R17	245/50 R18	245/50 R18
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,6	4,4	4,8
Максимальная скорость, км/ч	250	250	250
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	13,0	11,6	13,3
– загородный цикл	7,3	6,4	7,5
– смешанный цикл	9,4	8,3	9,6
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	2 895 000	2 559 000	3 087 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Экономичность, как приоритет



Ford Mondeo

Узкие фары Ford Mondeo –
светодиодные



Mazda 6

Широкая решетка радиатора Mazda 6
напоминает улыбку



Peugeot 508

Узкая радиаторная решетка Peugeot 508
декорирована хромом и черным лаком

Модели D-класса у нас остаются довольно востребованными, хотя их постоянно теснят более компактные автомобили или вседорожники. Конечно, большие размеры не способствуют выдающейся топливной экономичности. Впрочем, за последние годы в предложении на украинском рынке стало гораздо больше дизельных модификаций. Так, недавно такой двигатель появился у Mazda 6. Рассмотрим, сможет ли он составить конкуренцию дизельным версиям Ford Mondeo и Peugeot 508.

Ford Mondeo пятого поколения отличается от соперников типом кузова: он лифтбэк, а не седан. Его дизайн стремительный и элегантный. У него аркообразная форма крыши и высокая оконная линия. Изящная хромированная решетка радиатора сочетается небольшим воздухозаборником в бампере и продолговатыми фарами. Оптика, кстати, полностью светодиодная и адаптивная. Боковины украшены штампованными линиями. В пятую дверь интегрирован немаленький заостренный спойлер, а крупные фонари по форме напоминают лепестки цветов.

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

Peugeot 508 показали в 2011 году, а недавно седан обновили. В его внешнем виде преобладают мягкие формы и элегантные линии. У него длинный капот и ниспадающая линия крыши, что делает седан на вид длиннее, чем на самом деле. Узкая хромированная решетка радиатора дополнена черной лакированной вставкой. Она сочетается с продолговатыми светодиодными фарами. Оконные рамки и боковины украшены серебристыми молдингами, а плечевая линия слегка расширена. Хромированную накладку также можно заметить на крышке багажника. Фонари похожи на лепестки цветов и украшены оригинальными "жабрами".

Peugeot несколько компактнее соперников: достигает 4830 мм в длину против 4871 мм у Ford и 4870 мм у Mazda. А вот колесная база самая большая у Mondeo – 2850 мм, тогда как у "шестерки" – 2830 мм, а у 508 – 2817 мм. Mazda ощутимо легче соперников – 1420 кг против 1540 кг у Peugeot и 1589 кг у Ford.

В отделке салона Ford сочетаются ткань и кожа, также можно заметить черные



У Ford самая большая колесная база – 2850 мм



Mazda самый легкий в тройке – 1420 кг



Peugeot несколько компактнее соперников – 4830 мм в длину



Крупные фонари Mondeo напоминают лепестки цветов



Фонари Mazda 6 соединены хромированным молдингом



В крышку багажника 508 интегрирован спойлер

лакированные поверхности и хромированные накладки. Четырехспицевое рулевое колесо – многофункциональное. На приборной панели между спидометром и тахометром установлен большой цветной экран, на который не только выводятся данные бортового компьютера, но и дублируются показания мультимедийной системы. Наклоненная центральная панель увенчана 8-дюймовым дисплеем. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля немногочисленны, но и не слишком крупные. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету. Сиденья первого ряда комфортабельные и обладают неплохой боковой поддержкой. Они получили электропривод и подогрев. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлены пара подстаканников и подлокотник с боксом внутри. Обзор назад несколько ограничен из-за слегка приподнятой "кормы".

Внутри Mazda господствует спортивный дух. Салон декорирован кожей. На передней панели заметна красная накладка. Трехспицевое рулевое колесо небольшое, а в районе хвата рук на нем предусмотрены наплывы. Циферблаты приборов установлены в трех отдельных колодцах. По центру находится спидометр, слева от него – тахометр, а справа – весьма необычный круглый указатель остатка топлива в баке с экраном бортового компьютера внутри. На широкой центральной панели размещен 7-дюймовый экран навигационной системы, а навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика. Кнопки аудиосистемы и климат-контроля не слишком много и они удобные в использовании. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья получили электропривод регулировок (с памятью настроек) и подогрев, обогревается и обод руля. Они отлично удерживают спину, хотя не самые мягкие. На центральном тоннеле установлен подлокотник с боксом внутри. Приподнятая "корма" несколько ограничивает обзор назад.

В салоне Peugeot сочетаются ткань и кожа, довольно много и вставок "под алюминий" и лакированных деталей. Обод руля выполнен плоским снизу, а ступица украшена изогнутым молдингом. Циферблаты спидометра и тахометра украшены серебристыми ободками, а между ними размещен цветной экран бортового компьютера. Данные проецируются и на лобовое стекло. Широкая центральная панель слегка наклонена, а сверху на ней – 7-дюймовый сенсорный дисплей. Переключатели аудиосистемы и климат-контроля получили ярко-оранжевую подсветку. Клавиш здесь немного, хотя некоторые из них чересчур мелкие. А блок климат-контроля расположен довольно низко, что не очень удобно. Рулевая колонка регулируется по углу наклона и глубине, а передние сиденья получили электропривод и подогрев. Кресла первого ряда 508-го мягкие и

удобные, но боковая поддержка похуже, чем в двух других автомобилях. Также установлен широкий подлокотник с отсеком внутри. Обзорность хорошая во всех направлениях.

На втором ряду места для ног во всех трех автомобилях приблизительно одинаково. А вот пространство над головой в Mondeo и 508 несколько большее, чем в Mazda 6. Кроме того, их салон немного шире в районе плеч, поэтому троим пассажирам сзади просторнее. Преимущество Ford – очень большой багажник: его объем составляет 645 л, тогда как у Mazda – 489 л, а в Peugeot – 473 л. Кроме того, в Mondeo можно сложить задние сиденья, что создаст 1446-литровый отсек. А его пятая дверь оснащена электроприводом.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей с приблизительно одинаковой стоимостью – Ford Mondeo 2,0 Lux, Mazda 6 2,2 Premium и Peugeot 508 2,0 Allure. Все они оснащены системой бесключевого доступа, электропакетом, двухзонным климат-контролем, датчиками света и дождя, адаптивным круиз-контролем, магнитолой с CD-плеером, связью Bluetooth, навигационной системой, легкосплавными дисками, системами стабилизации и контроля давления в шинах. Ford и Mazda также получили камеру заднего вида, системы автоматического замедления, соблюдения полосы движения и мониторинга "слепых" зон, а у Mondeo также есть парковочный автопилот и подогрев лобового стекла. Кроме того, у него 7 подушек безопасности и надувные ремни для задних пассажиров, а у соперников – по 6 подушек.

У всех трех автомобилей под капотом четырехцилиндровые турбодизели. Двигатель Ford объемом 2,0 л развивает 180 л. с. при низких 3700 об/мин. У него неплохой крутящий момент в 400 Н·м при 2000 об/мин. Двигатель работает достаточно тихо. Mondeo разгоняется до 100 км/ч за 8,6 с и достигает 223 км/ч. Трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует молниеносные переключения передач. В городском цикле лифтбэк расходует 5,4 л/100 км. Ford также доступен у нас со 150-сильной версией этого дизеля и бензиновыми турбомоторами объемом 1,5 л (160 л. с.) и 2,0 л (203 и 240 л. с.).

Турбодизель Mazda при объеме 2,2 л выдает 175 л. с. при 4200 об/мин. Пусть он уступает двигателям конкурентов в мощности, но компенсирует это крутящим моментом – 420 Н·м при 2000 об/мин. Его характер нетипичный: мотор отзывчив, а также способен достичь высоких 5200 об/мин. Правда, он и более шумный. Легкий седан демонстрирует лучшую в тройке динамику – 8,4 с до 100 км/ч. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия демонстрирует быстрые реакции. А вот "аппетит" не самый маленький – 6,0 л/100 км в городе и 4,2 л/100 км – на шоссе. В Украине также представлена 150-сильная модификация этого турбодизеля, можно выбрать и бензиновые двигатели объемом 2,0 л (165 л. с.) и 2,5 л (192 л. с.).



На приборной панели Ford находится немаленький дисплей



Циферблаты приборов Mazda установлены в трех отдельных колодцах



Показания приборов Peugeot могут проецироваться на лобовое стекло



В Mondeo сзади довольно много места над головой и для ног



В Mazda 6 ограниченное пространство над головой



Салон 508 широкий в районе плеч сзади

Рабочий объем двигателя Peugeot – 2,0 л, а мощность – 180 л. с. при 3750 об/мин. Максимальные 370 Н·м крутящего момента в распоряжении с 2000 об/мин. Турбодизель работает тихо и очень плавно, а также быстро отзывается на нажатие педали акселератора. Под стать ему и 6-ступенчатая трансмиссия, в которой передачи переключаются практически незаметно. Седан разгоняется до 100 км/ч за 8,5 с и развивает 230 км/ч. Он также самый экономичный – 5,2 л/100 км в городском цикле и 3,8 л/100 км – на трассе. На нашем рынке также представлены 1,6-литровые версии 508 – 156-сильная бензиновая и 120-сильная дизельная.

Mondeo всегда отличался хорошей управляемостью и нынешнее его поколение не стало исключением. Руль лифтбокса точный и весьма информативный, несмотря на электроусилитель. Большой автомобиль хорошо маневрирует и имеет самый маленький в тройке диаметр разворота – 11,2 м против 11,7 м у 508 и 12,0 м у Mazda 6. Подвеска несколько упругая, хотя езду жесткой не назовешь. Дискомфорт ощутим разве что на дорогах плохого качества. Сцепление с дорогой очень хорошее. Кроме того, Mondeo замедляется лучше соперников: тормозной путь со 100 км/ч равен 36,6 м. Шумоизоляция качественно выполнена, поэтому на больших скоростях тихо.

Mazda 6, пожалуй, самый интересный в управлении. Его руль острый и приятно наполнен тяжестью, да и обратная связь у него неплохая. Недостаточная поворачиваемость редко дает о себе знать. Седан мало кренится в поворотах, но на дорогах плохого качества езда становится довольно жесткой. Причиной этого являются не только специфические настройки подвески, но и 19-дюймовая низкопрофильная резина (у конкурентов она 17-дюймовая). На скорости 130 км/ч становятся слышны шумы ветра и шин. Зато тормоза очень эффективные: замедление со 100 км/ч происходит на отрезке в 36,9 м.

Ходовая 508 более ориентирована на комфорт. Мягкая подвеска седана без труда поглощает даже серьезные выбоины, способствует этому и 17-дюймовая резина с довольно высоким профилем. Руль можно вращать несколькими пальцами, хотя он и не самый информативный. При этом нежелательные движения кузова в поворотах проявляются, на удивление, нечасто. Курсовая устойчивость на высоте, как и сцепление с дорогой. Также следует отметить хорошую шумоизоляцию. Даже на больших скоростях в салоне можно разговаривать, не повышая голоса.

Mazda 6 2,0 Premium является самым доступным из трех седанов – 923 тыс. гривен. Он также привлекает хорошей динамикой. Ford Mondeo 2,0 Lux не намного дороже – 931 тыс. гривен. Его преимущества – богатое оснащение и вместительный багажник. Peugeot 508 2,0 Allure стоит 998 тыс. гривен, его козыри – комфортабельная подвеска и экономичность.



Багажник Ford самый вместительный – 645 л

У Mazda в распоряжении 489 л

Объем багажника Peugeot – 473 л

Технические характеристики			
Модель	Ford Mondeo	Mazda 6	Peugeot 508
Тип кузова	лифтбэк	седан	седан
Количество дверей/мест, шт.	5/5	4/5	4/5
Снаряженная масса, кг	1589	1420	1540
Длина/ширина/высота, мм	4871/1852/1482	4870/1840/1450	4830/1853/1456
Колесная база, мм	2850	2830	2817
Колея передняя/задняя, мм	1593/1585	1595/1585	1579/1552
Клиренс (дорожный просвет), мм	150	165	140
Объем багажника мин/макс, л	645/1446	489	473
Диаметр разворота, м	11,2	12,0	11,7
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1997	2191	1997
Тип	дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	180 при 3700	175 при 4500	180 при 3750
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	400 при 2000	420 при 2000	400 при 2000
Топливо/емкость бака, л	Дт/62	Дт /62	Дт /72
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	6-ст. автоматическая	6-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		
Количество подушек безопасности, шт.	7	6	6
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, BA, ESP	ABS, EBD, EBA, DSC	ABS, EBD, Brake Assist, ESP
Размер шин	235/50 R17	225/45 R19	215/55 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,6	8,4	8,5
Максимальная скорость, км/ч	223	216	230
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	5,3	6,0	5,2
– загородный цикл	4,4	4,2	3,8
– смешанный цикл	4,8	4,8	4,3
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	931 000	923 000	998 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Экономичный премиум



Audi Q5

Широкая радиаторная решетка
Audi Q5 обрамлена хромом



Land Rover Discovery Sport

Хромированная решетка
радиатора и раскосые фары –
черты Land Rover Discovery Sport



Volvo XC60

Капот и боковины Volvo XC60
выполнены рельефными

Премиум-сегмент в нашей стране продолжает находить покупателей, несмотря на сложную экономическую ситуацию. Традиционно в этом классе пользуются популярностью не только седаны, но и вседорожники. Они сочетают высокий уровень комфорта с практичностью и неплохо подходят для наших, не самых лучших, дорог. А турбодизельные двигатели обеспечивают неплохую экономичность. Среди подобных моделей – и герои нашего сегодняшнего сравнительного тест-драйва – новый Land Rover Discovery Sport, а также проверенные Audi Q5 и Volvo XC60.

Audi Q5 известен с 2008 года, а в 2013 году прошел небольшое обновление. У него довольно элегантный внешний вид, в котором преобладают плавные линии кузова. Аркообразная линия крыши делает профиль более стремительным. Огромная трапецевидная радиаторная решетка обрамлена хромированным ободком. Продолговатые фары украшены изогнутыми светодиодными лампами дневного света. Капот выполнен рельефным, а на боковинах заметны штампованные линии. Панорамное заднее стекло сверху прикрыто спойлером. Крупные трапецевидные фонари растянуты на крылья.

Land Rover Discovery Sport пришел на смену модели Freelander. Он выглядит гораздо элегантнее предшественника и своими плавными линиями скорее напоминает Range Rover Evoque. В духе Evoque выполнена и передняя часть: узкая хромированная решетка радиатора сочетается с раскосыми фарами. В массивном переднем бампере заметны широкий воздухозаборник и металлическая пластина защиты днища. Колесные арки расширены, а в крыльях установлены вентиляционные отверстия. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а по краям кузова сзади установлены крупные фонари.

Volvo XC60, как и Audi, появился в 2008 году. У него характерный силуэт с приподнятой задней частью. После модернизации передняя часть вседорожника выглядит более сдержанно. Расширенная решетка радиатора и более крупные фары сделали переднюю часть солиднее на вид. В переднем бампере расположен небольшой воздухозаборник. Капот и боковины выполнены рельефными. Задние стойки имеют большой угол наклона, а подчеркивают их L-образные фонари. На верхней кромке пятой двери размещен заостренный спойлер.

Discovery Sport несколько компактнее своих соперников: его длина равна 4599 мм против 4628 мм у XC60 и 4629 мм у Q5. Колесная база Land Rover также поменьше – 2741 мм, тогда как у Volvo – 2774 мм, а у Audi – 2807 мм. Британец еще и несколько легче соперников – 1775 кг против 1820 кг у немецкой модели и 1825 кг у шведской.

В салоне Audi господствует традиционный стиль немецкой марки. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей, а в районе хвата рук на ободке предусмотрены наплывы. На приборной панели крупные спидометр и тахометр разделены цветным экраном бортового компьютера, а по краям разме-



У Audi самая большая колесная база – 2807 мм



Land Rover несколько меньше соперников – 4599 мм



Задние стойки Volvo имеют большой угол наклона



Панорамное заднее стекло Q5 сверху прикрыто спойлером



По краям кузова Discovery Sport установлены крупные фонари



Стойки крыши XC60 подчеркнуты L-образными фонарями

щены указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. Центральная панель немного повернута к водителю, а сверху на ней установлен 6,5-дюймовый дисплей мультимедийной системы MMI. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля рационально упорядочены и четко разделены друг от друга. Их подсветка – ярко-красная. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Сиденья первого ряда несколько упругие, но зато их боковая поддержка лучше, чем у соперников. На центральном тоннеле установлен удобный подлокотник, прячущий бокс. Тоненькие стойки крыши обеспечивают неплохую обзорность во всех направлениях.

Отделка салона Land Rover щедро дополнена алюминиевыми деталями. Рулевое колесо довольно-таки большое, а его обод обшит кожей. Круглый селектор трансмиссии выдвигается из центральной консоли. Циферблаты спидометра и тахометра помещены в отдельные колодцы, а разделяет их цветной экран бортового компьютера. Нежно-синяя подсветка приятна для глаз. Наклоненную центральную панель венчает 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и рационально упорядочены, а потому удобные в пользовании. Вместительный перчаточный ящик сочетается с узкой нишей сверху. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья – широкие и комфортабельные, а еще неплохо удерживают спину. Предусмотрена функция подогрева кресел. Высокая посадка и тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность. В подлокотнике предусмотрен бокс с охлаждением и обогревом.

Внутри Volvo преобладает лаконичный стиль. Пластик в отделке разбавлен серебристыми металлическими вставками. Трехспицевое рулевое колесо декорировано кожей. На приборной панели аналоговый циферблат тахометра с цифровым спидометром внутри соседствует с двумя дисплеями, на которые выведены остальные данные. В традициях шведской марки наклоненная центральная панель выполнена очень тоненькой и за ней обустроена ниша для мелочи. Сверху на ней размещен 5-дюймовый экран мультимедийной системы. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля тесно сгруппированы и некоторые из них слишком мелкие. Сиденья XC60 широкие и удобные, а также неплохо удерживают спину. Предусмотрена и функция их подогрева. В центральном подлокотнике размещено небольшое отделение для поклажи. Обзор вперед и по сторонам неплохой, а вот при парковке его ограничивают толстые задние стойки крыши.

На втором ряду в Q5 и Discovery Sport места для ног немного больше, чем в XC60. Зато у Volvo самое щедрое пространство над головой, хотя два других вседорожника не слишком уступают ему по этому показателю. Ширина салона прибор-

лизительно одинаковая во всех трех автомобилях. Задние сиденья Volvo оснащены подогревом, а у Audi и Land Rover – горизонтальной регулировкой и изменяемым углом наклона спинок. Интересно, что британский внедорожник получил еще и опционный третий ряд кресел, рассчитанный на детей. Объем багажника Q5 составляет 540 л, Discovery Sport – 479 л, а XC60 – 495 л. Со сложенными задними креслами он возрастает до 1560, 1698 и 1455 л, соответственно.

Для сравнения выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости – Audi Q5 2,0 TDI, Land Rover Discovery Sport 2,2 TD4 SE и Volvo XC60 2,4 D5 Kinetic. Все они оснащены электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонным климат-контролем, магнитолой с CD-проигрывателем, связью Bluetooth, легкосплавными дисками, круиз-контролем, системой стабилизации. Audi и Land Rover также получили датчик дождя. У Q5 и XC60 – 6 подушек безопасности, а у Discovery Sport – 8. Volvo же укомплектован технологией City Safety, которая определяет переходящих дорогу пешеходов и применяет замедление, чтобы избежать наезда на них.

Все три автомобиля оснащены турбодизельными двигателями. "Четверка" Audi объемом 2,0 л с двумя турбинами развивает 177 л. с. при 4200 об/мин. Максимальные 380 Н·м крутящего момента доступны при 1750 об/мин. Мотор работает достаточно тихо и плавно. Разгон до 100 км/ч занимает 9,0 с, а максимальная скорость составляет 200 км/ч. Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями не только отличается быстротой переключений, но и способствует снижению расхода топлива. Поэтому Q5 самый экономичный: 7,1 л/100 км в городском цикле и 5,5 л/100 км – в загородном. Также внедорожник в Украине доступен с бензиновыми двигателями объемом 2,0 л (180 и 225 л. с.) и 3,0 л (272 л. с.), 3,0-литровым 245-сильным турбодизелем.

Турбодизель Land Rover имеет рабочий объем 2,2 л, а его мощность составляет 190 л. с. при 3500 об/мин. Приличный крутящий момент в 420 Н·м достигается при 1750 об/мин, поэтому двигатель достаточно тяговит. Но нужно учитывать, что на высоких оборотах ощутимы вибрации, хотя при этом мотор не шумный. А вот 9-ступенчатый "автомат" работает плавно. Discovery Sport разгоняется до 100 км/ч за 9,8 с и способен развить 188 км/ч. В городе он расходует 7,5 л/100 км, а за городом – 5,5 л/100 км. Автомобиль у нас также можно выбрать со 150-сильной версией этого турбодизеля или 2,0-литровой 240-сильной бензиновой "четверкой".

У пятицилиндрового двигателя Volvo самые большие объем (2,4 л) и мощность (220 л. с. при 4000 об/мин). Уже с 1500 об/мин в распоряжении огромные 440 Н·м крутящего момента. Поэтому на "низах" тяги более чем достаточно. У XC60 самая лучшая динамика в тройке – 8,3 с до 100 км/ч и максимальные 210 км/ч.



Центральная панель Audi немного повернута к водителю



Круглый селектор трансмиссии Land Rover выдвигается из центральной консоли



Центральная панель Volvo очень тоненькая



Задние сиденья Q5 оснащены горизонтальной регулировкой



У Discovery Sport есть третий ряд сидений



У XC60 самое щедрое пространство над головой

Однако работает двигатель весьма громко. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия отличается быстрой реакцией. Расход топлива в городском цикле составляет 8,5 л/100 км, а на шоссе – 5,3 л/100 км. Вседорожник у нас также можно выбрать с бензиновыми моторами объемом 2,0 л (240 л. с.) и 3,0 л (304 л. с.), турбодизелями объемом 2,0 л (136 и 163 л. с.).

У Q5 полный привод постоянный, а у Discovery Sport и XC60 – подключаемый. Автомобили рассчитаны преимущественно на легкое бездорожье, хотя Land Rover демонстрирует неплохую проходимость и в более сложных условиях. Помогает технология Terrain Response с режимами для езды по снегу, камням, грязи и песку. Все три автомобиля также укомплектованы системой помощи на крутом спуске Hill Descent Control.

Audi демонстрирует довольно увлекательную управляемость. Его руль точный и наполняется тяжестью на больших скоростях. Система полного привода в обычных условиях передает больше тяги на заднюю ось, что придает вседорожнику легкий заднеприводной уклон. Сцепление с дорогой очень хорошее. В поворотах крены кузова небольшие, по меркам автомобилей подобного класса. Подвеска, конечно, достаточно упругая, но все же езда остается комфортабельной и по-настоящему ощутимы только серьезные дорожные неровности. На больших скоростях в салоне очень тихо благодаря качественной шумоизоляции.

Land Rover отличается неплохой маневренностью в городских условиях. Рулевое управление с электроусилителем легкое, но точное и на удивление информативное. Сцепление с дорогой на высоте, а недостаточная поворачиваемость проявляется редко и только на больших скоростях. Новая многорычажная задняя Discovery Sport способствует более уверенному прохождению виражей. Крены в поворотах не слишком большие, но такого результата добились благодаря достаточно упругой подвеске. Выбоины на дороге довольно ощутимы. Шумоизоляция салона хорошая.

Volvo более ориентирован на комфорт. Его мягкая и длинноходная подвеска без труда справляется с большинством выбоин на дорогах. Однако обратной стороной являются слишком выраженные крены кузова в виражах. Впрочем, они меньше, чем у Land Rover. Также на извилистых дорогах проявляется недостаточная поворачиваемость. Рулевое управление XC60 легкое, хотя достаточно точное, но обратной связи не всегда хватает. Автомобиль демонстрирует хорошую курсовую устойчивость. Шумоизоляция пассажирского отсека также качественная, поэтому при 130 км/ч внутри тихо.

Audi Q5 2,0 TDI самый доступный в тройке – 1 153 000 гривен, он также привлекает топливной экономичностью. Volvo XC60 2,4 D5 Kinetic стоит 1 226 000 гривен и отличается хорошей динамикой. Цена Land Rover Discovery Sport 2,2 TD4 SE – 1 234 000 гривен, а его сильные стороны – хорошая проходимость и третий ряд сидений.



Багажник Audi самый большой – 540 л

У Land Rover в распоряжении 479 л

Объем багажника Volvo – 495 л

Технические характеристики			
Модель	Audi Q5	Land Rover Discovery Sport	Volvo XC60
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5	5/7	5/5
Снаряженная/полная масса, кг	1820/2430	1775/2505	1825/2505
Длина/ширина/высота, мм	4629/1898/1655	4599/1894/1724	4628/1891/1713
Колесная база, мм	2807	2741	2774
Колея передняя/задняя, мм	1617/1613	1621/1630	1632/1586
Клиренс (дорожный просвет), мм	200	212	230
Объем багажника мин/макс, л	540/1560	479/1698	495/1455
Диаметр разворота, м	11,6	11,6	11,7
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1968	2179	2400
Тип	дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4	в ряд, 4	в ряд, 5
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	177 при 4200	190 при 3500	220 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	380 при 1750-2500	420 при 1750	440 при 1500-3250
Топливо/емкость бака, л	Дт/75	Дт/65	Дт/70
Трансмиссия			
Тип привода	постоянный полный	подключаемый полный	подключаемый полный
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	9-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	8	6
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, HDC	ABS, EBD, DSC, HDC	ABS, EBD, DSC, HDC
Размер шин	235/65 R17	235/65 R17	235/65 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,0	9,8	8,3
Максимальная скорость, км/ч	200	188	210
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	7,1	7,5	8,5
– загородный цикл	5,5	5,5	5,3
– смешанный цикл	6,1	6,2	6,4
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 153 000	1 234 000	1 226 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Компактные вседорожники для каменных джунглей



**Opel
Mokka**

Радиаторная решетка Opel Mokka
напоминает улыбку



**Skoda
Yeti**

Широкая радиаторная решетка
Skoda Yeti сочетается
с крупными фарами



**Suzuki
SX4**

Большие фары Suzuki SX4 сверху
прикрыты изгибами капота

Сегмент вседорожников широкий и многоликий. Если раньше были популярны большие рамные модели, то теперь способности на бездорожье отошли на задний план. С каждым годом все популярнее становятся компактные бюджетные модели, предназначенные для города. Высокий клиренс позволяет преодолевать бордюры, а подключаемый полный привод очень кстати в зимнюю пору. Среди подобных моделей – Opel Mokka, Skoda Yeti и Suzuki SX4, которые и являются героями нашего сравнительного тест-драйва.

Opel Mokka известен с 2012 года. В его внешнем виде преобладают плавные линии. Решетка радиатора напоминает улыбку и дополнена широким хромированным молдингом, а по бокам размещены крупные каплевидные фары. В переднем бампере размещен широкий воздухозаборник. Оконная линия вседорожника клиновидная, а крылья раздуты. Бамперы, пороги кузова и колесные арки прикрыты защитными пластиковыми накладками. Заднее стекло панорамное, а сверху его прикрывает спойлер. Узкие изогнутые фонари растянуты на "плечи" задних крыльев.

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

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

Suzuki самый крупный в тройке – достигает 4300 мм в длину против 4278 мм у Opel и 4223 мм у Skoda. У него же и самая большая колесная база – 2600 мм, тогда как у Yeti – 2578 мм, а у Mokka – 2555 мм. Интересно, что при этом "японец" заметно легче соперников: он весит 1190 кг немецкий автомобиль – 1340 кг, а чешский – 1555 кг.

Пластик в салоне Opel несколько лучше, чем у соперников. Внутри заметно достаточно много хромированных накладок. Передняя панель выполнена обволакивающей. Обод трехспицевого рулевого колеса декорирован кожей, а в районе



Opel привлекает стремительным клиновидным профилем



Skoda тяжелее соперников – 1555 кг



Suzuki самый легкий в тройке – 1190 кг



Фонари Мокка растянуты на крылья



Задние стойки Yeti вертикальные



Фонари SX4 – треугольные

хвата рук предусмотрены наплывы. Циферблаты приборов Мокка украшены хромированными ободками, а их подсветка – ярко-красная. Между спидометром и тахометром установлены указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя, а также экран бортового компьютера. На наклоненной центральной панели достаточно много кнопок блоков аудиосистемы и климат-контроля, что затрудняет пользование ими на ощупь. Перчаточных ящиков у вседорожника сразу два. Рулевая колонка регулируется по углу наклона и вылету. Передние сиденья мягкие, но им не помешало бы немного больше боковой поддержки. Приподнятая задняя часть несколько ограничивает обзорность при парковке.

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

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

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

мым углом наклона спинок. В SX4 рослые пассажиры почувствуют недостаток пространства над головой. Кроме того, в Suzuki и Opel салон не такой широкий в районе плеч, а потому троим взрослым сзади тесно. Skoda также обладает самым вместительным багажником – 410-510 л (в зависимости от положения сидений) против 430 л у SX4 и 356 л у Mokka. Со сложенными задними креслами он возрастает до 1760, 1269 и 785 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей с приблизительно одинаковой стоимостью – Opel Mokka 1,8 Essentia, Skoda Yeti 1,8 TSI Style и Suzuki SX4 1,6 GLX. Все они укомплектованы электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, легкосплавными дисками, системой стабилизации, магнитолой с CD-плеером, связью Bluetooth. Opel получил кондиционер, а два других вседорожника – климат-контроль. Mokka и SX4 также оснащены круиз-контролем, а у Suzuki еще есть парктроник, датчики света и дождя, ксеноновые фары. У "японца" 7 подушек безопасности, тогда как у "немца" – 4, а у "чеха" – 2.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми четырехцилиндровыми двигателями. Объем двигателя Mokka составляет 1,8 л, а мощность – 140 л. с. при 6200 об/мин. Он неплохо проявляет себя в среднем диапазоне оборотов, ведь пиковые 178 Н·м крутящего момента в распоряжении при 3800 об/мин. Мотор отличается тишиной и плавностью работы. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия демонстрирует быстрые реакции. Разгон до 100 км/ч занимает 11,5 с, а максимальная скорость – 180 км/ч. Однако и "аппетит" мотора в городе побольше – 10,7 л/100 км. На шоссе он составляет 6,3 л/100 км. Для вседорожника у нас также доступны 1,4-литровый бензиновый турбомотор мощностью 140 л. с. и 1,7-литровый 130-сильный турбодизель.

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

Skoda укомплектован двигателем с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. При рабочем объеме в 1,8 л он развивает 152 л. с. при 4500 об/мин. Он не только самый мощный, но и наиболее тяговитый на "низах", ведь максимальные 250 Н·м крутящего момента в распоряжении уже с 1500 об/мин. Поэтому мотор очень эластичный, а еще отличается тишиной и плавностью работы. Роботизирован-



Передняя панель Opel выполнена обволакивающей



Циферблаты приборов Skoda помещены в отдельные колодцы



Приборы Suzuki украшены синими ободками



Салон Mokka не слишком широкий в районе плеч



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



В SX4 небольшой запас места над головой

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

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

Opel демонстрирует уверенную управляемость не слишком кренится в поворотах. Его подвеска довольно-таки жесткая, несмотря на 16-дюймовую резину (у Yeti, например, колеса 17-дюймовые). Поэтому на дорогах плохого качества комфорт езды страдает. Руль Mokka довольно точный и при этом остается легким, однако немного больше информативности ему не помешало бы. Вседорожник уверенно держит траекторию да и сцепление с дорогой у него на высоте. При езде по шоссе со скоростью 120 км/ч в салоне тихо благодаря хорошей шумоизоляции.

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

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

Opel Mokka 1,8 Essentia самый доступный в тройке – 552 тыс. гривен, его преимуществом является также качественная внутренняя отделка. Suzuki SX4 1,6 GLX стоит 576 тыс. гривен и привлекает экономичностью. Skoda Yeti 1,8 TSI Style подороже – 682 тыс. гривен, но зато у него просторный салон и хорошая динамика.



Объем багажника Opel – 356 л

Багажник Skoda самый большой – 410-510 л

У Suzuki в распоряжении – 430 л

Технические характеристики			
Модель	Opel Mokka	Skoda Yeti	Suzuki SX4
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1340/1844	1555/2085	1190/1740
Длина/ширина/высота, мм	4278/1777/1658	4223/1793/1691	4300/1765/1575
Колесная база, мм	2555	2578	2600
Колея передняя/задняя, мм	1540/1540	1541/1537	1535/1505
Клиренс (дорожный просвет), мм	190	180	180
Объем багажника мин/макс, л	356/785	410/1760	430/1269
Диаметр разворота, м	10,9	10,2	10,4
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1796	1798	1598
Тип	бензиновый	бензиновый, с турбонаддувом	бензиновый
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	140 при 6200	160 при 4500	120 при 6000
Макс. крутящий момент, Н-м при об/мин	178 при 3800	250 при 1500-4500	156 при 4400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/53	Аи-95/60	Аи-95/47
Трансмиссия			
Тип привода	подключаемый полный		
Коробка передач	6-ст. автоматическая	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	вариатор
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости	независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	4	2	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, ESP
Размер шин	205/70 R16	225/55 R17	205/60 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,5	8,6	13,5
Максимальная скорость, км/ч	180	220	165
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	10,7	10,6	7,6
– загородный цикл	6,3	6,8	5,4
– смешанный цикл	7,9	8,0	6,2
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	552 000	682 000	576 000
Первое техобслуживание, км	15 000		
Периодичность техобслуживания, км	15 000		

Cord L-29 Hayes Coupe 1930 года –
шедевр Алексея Сахновского



Украинский след в автодизайне

В автомобильный дизайн внесли свою лепту итальянцы, французы, американцы, британцы. Их творения известны по всему миру, и у каждой страны есть неповторимый почерк. Мало кто знает, что в истории автомобильного стиля оставили свой след и украинцы. Знатокам-автолюбителям хорошо известен дизайнер Яков Савчик (подробнее о нем – в "Тест-Драйв" за сентябрь 2014 г.). Но мало кто знает о талантливом стилисте графе Алексее Сахновском.

Род Сахновских очень давний – известен еще с казацких времен. В XVII-XVIII веках Сахновские были сотниками и обозными, а затем получили дворянский титул. Среди их родственников – представители других украинских знатных родов – Полуботков, Лысенко, Гоголь-Яновских. Граф Владимир Сахновский, женился на внучке сахарозаводчика Артема Терещенко, самого богатого украинца того времени. А 12 ноября 1901 года у них родился сын Алексей.

Молодой граф рос в роскоши в пятиэтажном особняке Сахновских. Родители постарались дать ему хорошее образование: Алексей в совершенстве выучил английский, немецкий и французский. С автомобилями он познакомился в самом малом возрасте, ведь семья приобрела лимузин Mercedes и наняла водителя. Новое изобретение заинтересовало юного Алексея и уже в 13 лет он создал свой первый проект моторизованного экипажа.

Когда к власти пришли большевики и начался террор, зажиточной семье Сахновских стала угрожать опасность. Владимир покончил с собой, а Алексей уехал из страны и поселился у своей тетки в Швейцарии. Окончив университет Лозанны, он поначалу попробовал себя в роли модельера одежды. Но вскоре Сахновский нашел работу в бельгийском кузовном ателье Van den Plas. Его талант заметили,



Marmon Sixteen Convertible Victoria 1931 года



Auburn 851 SC Speedster 1935 года

American Austin Roaster
1932 года





American Bantam Model 62 Deluxe Roadster
1939 года



Dodge Airflow Tanker Truck, 1938 год



DeVaux Coupe 1931 года



Marmon Sixteen Convertible Victoria 1931 года



Minerva AH Van den Plas 1927 года



Minerva AK Faux Cabriolet 1929 года

он очень быстро продвинулся вверх по карьерной лестнице и стал арт-директором.

Первая же работа Алексея Сахновского (в Бельгии он подписывался Алексис де Сахновски) стала успешной. Кабриолет Minerva, созданный для индийского махараджи, выиграл Гран-при на престижном конкурсе автостилия в Монте-Карло в 1926 году. Затем последовали еще несколько интересных работ на шасси Minerva, одна из которых повторила успех в Монте-Карло. Отметим и седан Rolls-Royce 20 HP, который, кстати, приобрел сын Артура Конан Дойля.

По-настоящему молодой дизайнер заявил о себе в 1928 году с роскошным кабриолетом на базе Packard Eight. Сахновский снова получил Гран-при в Монте-Карло, а его творения выкупили представители Packard и вывезли в США.

Вскоре и самому графу начали поступать приглашения на работу из Штатов. Первой пришла пропозиция от дизайн-студии General Motors, но Алексей отверг ее. Вместо этого он согласился стать ведущим стилистом кузовного ателье Hayes. Уже первый его проект на новом месте поразил публику. На базе революционного переднеприводного Cord L-29 Сахновский в 1930 году создал сногшибательное купе. Отсутствие карданного вала позволило сделать автомобиль очень низким. Рядная 4,9-литровая "восьмерка" мощностью 125 л. с. позволяла достичь 125 км/ч. Cord L-29 Hayes Coupe стал победителем конкурсов в Монте-Карло и Париже, причем во Франции главный приз автомобилю присудили заочно – до его прибытия на автошоу. До этого американские кузовные ателье не выигрывали

подобные награды в Европе. А уже в наши дни купе продали с аукциона за миллион долларов.

Cord L-29 Hayes Coupe принес Алексею Сахновскому мировую известность и заказы посыпались, как из рога изобилия. Первой подросла компания American Austin, пытавшаяся наладить в США производство компактных автомобилей на шасси британского Austin. Сахновский спроектировал купе и кабриолет, а несколько лет спустя, когда марку переименовали в American Bantam, обновил их стиль. В 1931 году он взялся за разработку стиля новой марки DeVaux, которая, правда, просуществовала всего год. Его перу принадлежит и кабриолет Marmon Sixteen Convertible Victoria. Стилист также присоединился к созданию изящного фэтона Packard Twelve. Его 160-сильный V12 позволял развить 160 км/ч. А с 1934 года Сахновский работал над стилем разных моделей марки Nash. Особенно необычно выглядели автомобили 1939 года выпуска.

В середине 30-х годов Сахновский заинтересовался аэродинамикой и начал внедрять редкий тогда обтекаемый стиль. Его проекты во многом опережали время. Первенцем стал кабриолет Auburn 851 SC Boattail Speedster с зауженной задней частью, как у лодки (см. "Тест-Драйв" за декабрь 2009 г.), в создании которого дизайнер принял участие. Автомобиль не только выглядел стремительно, но и мог развить 165 км/ч благодаря 150-сильной компрессорной "восьмерке".



Minerva AH для индийского махараджи, 1928 год



Minerva AL 40 CV Van den Plas 1929 года



Nash Ambassador Eight Coupe, 1939 год



International D-35 Jungle Yacht для экспедиции Аттилио Гатти



Packard Convertible Victoria Van den Plas
1928 года



Packard Twelve Dual Cowl Sport Phaeton,
1934 год



Istoriya\Nash Sedan 1934 года



Rolls-Royce 20 HP Van den Plas Sedan для сына Артура Конан Дойля

Затем граф переориентировался на грузовые автомобили, которые получились еще более причудливыми, чем его легковые проекты. Особенно ярким и неординарным стал проект автопоезда White 1936 года с цистерной для канадской пивоваренной компании. На всемирной выставке в Нью-Йорке он даже удостоился награды. Другой грузовик White стал основой для экскурсионного автобуса с мягкой складывающейся крышей. В 1938 году по проекту Сахновского было выпущено свыше 200 обтекаемых бензовозов Dodge Airflow Tanker Truck.

Оригинальное творение стилиста – дом на колесах Jungle Yacht ("яхта для джунглей") на базе International D-35 для африканской экспедиции исследователя Атилио Гатти. Этот 13-метровый автопоезд превратили в пятикомнатные апартаменты, включающие лабораторию, фотостудию и радиорубку.

В 1942 году Алексея Сахновского, получившего к тому времени гражданство США, призвали в американскую армию. Интересно, что в составе дипломатической миссии графа отправили в Москву налаживать поставки техники по ленд-лизу.

В послевоенное время дизайнер продолжил работу над обтекаемой техникой. В частности, в 1950 году увидел мир автобус White Dream Coach, впервые в мире получивший кондиционер. Кроме того, Сахновский начал сотрудничество с конструктором Престоном Такером и предложил ему проект купе Tucker Carioca. Для своего времени конструкция Tucker была прорывом: расположенный сзади оппозитный 166-сильный двигатель с впрыском топлива, независимая подвеска всех колес, вариатор, каркас безопасности. Но проблемы с надежностью поставили крест на автомобиле. Всего выпустили только 51 седан Tucker, а Carioca так и не воплотили в металле.



Tucker Carioca



White Dream Coach 1950 года – первый в мире автобус с кондиционером – 1



THE COUNT DE SAKNOFFSKY

Граф Алексей Сахновский



Проект обтекаемого бензовоза
авторства Сахновского



Радиоприемник Emerson Model BD-197

Алексей Сахновский занимался не только автомобильной техникой. Так, именно он является автором популярного радиоприемника Emerson Model BD-197. Граф долгое время сотрудничал с различными американскими журналами: готовил статьи о стиле – автомобильном и не только. На страницах печатной прессы стилист публиковал наброски своих футуристических концепт-каров.

Великого дизайнера не стало в 1964 году, однако он оставил после себя богатое наследие. Его смелые проекты и сейчас вызывают изумление. Они опередили время и мало кто знает, что это творения украинца.



White Model 706 Tour Bus 1937 года



White WA122 Labatt's 1936 года



Алексей Сахновский и Auburn 851 SC Speedster

**www.afp.
com.ua**

Прием объявлений
(**бесплатно**) на сайте

АВТО
сфото
ПРОДАЖА

Каталог для тех, кто покупает
или продает автомобиль

Всеукраинская газета

**АВТО
ПРОДАЖА**

СРЕДА

ВСЕУКРАИНСКАЯ
ГАЗЕТА

выходит 3 раза в неделю

ПРИЕМ ОБЪЯВЛЕНИЙ
на сайте **www.autosale.kiev.ua**