

# Тест-Драйв

Март 2016



Alpine Vision • McLaren MP4-X • Rinspeed Etos • BMW i Vision Future Interaction  
Volkswagen Budd-e • Opel GT • Ferrari GTC4 Lusso • Kia Niro • Pagani Huayra BC • Seat Ateca  
Hyundai Ioniq • Porsche 718 Boxster • Honda BR-V • Mini John Cooper Works Convertible  
Opel Mokka X • Volkswagen Ameo • Citroen SpaceTourer • Aston Martin Lagonda Taraf  
Cadillac CT6 • Jaguar F-Pace • Mercedes-Benz C63 AMG Coupe • Citroen C4 Cactus,  
Nissan Juke и Renault Captur • BMW X6, Infiniti QX70 и Mercedes-Benz GLE Coupe • Ford Kuga,  
Hyundai Tucson и Volkswagen Tiguan • Audi A4 Allroad, Subaru Outback, Volvo V60 Cross Country  
Citroen C4, Opel Astra и, Renault Megane • Packard Twin Six

Автомобильный журнал для тех, кто умеет выбирать  
**[www.testdrive.com.ua](http://www.testdrive.com.ua)**

Март 2016



Над номером работали:

Брызгунов Тарас

Каратаев Вячеслав

Косоголов Александр

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

**Концепт-кар**

**Alpine Vision:**

возрождение знаменитого купе



10

**Концепт-кар**

**McLaren MP4-X:**

гоночный болид будущего



14

**Концепт-кар**

**Rinspeed Etos:**

в будущее – на автопилоте



22

**Концепт-кар**

**BMW i Vision Future Interaction:**

предвестник нового кабриолета



30

**Концепт-кар**

**Volkswagen Budd-e:**

предвестник нового Sharan



38

**Концепт-кар**

**Opel GT:**

возвращение



44

**Премьера**

**Ferrari GTC4 Lusso:**

обновление с налетом классики



52

**Премьера**

**Kia Niro:**

нетипичный гибрид



58

**Премьера**

**Pagani Huayra BC:**

редкий и быстрый зверь



66

**Премьера**

**Seat Ateca:**

новичок во вседорожном сегменте



74

**Премьера**

**Hyundai Ioniq:**

многоликий



80

**Премьера**

**Porsche 718 Boxster:**

переход на турбонаддув

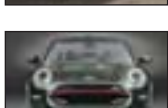


86

**Премьера**

**Honda BR-V:**

небольшой, но вместительный



90

**Премьера**

**Mini John Cooper Works Convertible:**

кабриолет с огоньком



98

**Премьера**  
**Opel Mokka X:**  
модернизация



104

**Премьера**  
**Volkswagen Ameo:**  
бюджетная пропозиция



110

**Премьера**  
**Citroen SpaceTourer:**  
наследник Jumpy



118

**Дебютант**  
**Aston Martin Lagonda Taraf:**  
эксклюзив высшей пробы



126

**Дебютант**  
**Cadillac CT6:**  
новый флагман



134

**Дебютант**  
**Jaguar F-Pace:**  
вседорожный первенец



142

**Дебютант**  
**Mercedes-Benz C63 AMG Coupe:**  
переход на турбонаддув



152

**Сравнительный тест-драйв**  
**Citroen C4 Cactus, Nissan Juke и Renault Captur:**  
во вседорожном стиле



158

**Сравнительный тест-драйв**  
**BMW X6, Infiniti QX70 и Mercedes-Benz GLE Coupe:**  
вседорожники с душой купе



164

**Сравнительный тест-драйв**  
**Ford Kuga, Hyundai Tucson и Volkswagen Tiguan:**  
соревнование компактных вседорожников



170

**Сравнительный тест-драйв**  
**Audi A4 Allroad, Subaru Outback, Volvo V60 Cross Country:**  
альтернатива вседорожнику



176

**Сравнительный тест-драйв**  
**Citroen C4, Opel Astra и, Renault Megane:**  
разнообразный С-класс



182

**Страницы истории**  
**Packard Twin Six:**  
столетие первого V12

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.



# Alpine Vision:

## возрождение знаменитого





В 60–70-х годах легкие заднемоторные Alpine-Renault были грозой многих гоночных трасс. На их счету и две победы в ралли Монте-Карло, и триумф в Ле-Мане (см. "Тест-Драйв" за сентябрь 2015 г.). Но с 1995 года эти купе не производят. Впрочем, теперь Alpine решили возродить. Французские болиды уже выступают в чемпионате спорт-прототипов, а к 60-летию марки готовят и дорожное купе. Предваряет его концепт-кар Alpine Vision.

купе



Alpine Vision называют серийным на 80%. Во многом новичок напоминает предыдущие концепт-кары Renault Alpine A110-50 и Alpine Celebration. Изысканное купе привлекает плавными формами и очень схоже со знаменитым предком Alpine A110. У него такой же силуэт с короткими свесами кузова, заостренным "носом" и аркообразной формой крыши. Каплевидные фары сочетаются с круглыми "противотуманками", а в бампере заметен широкий воздухозаборник. Заднее стекло выполнено панорамным. Узкие фонари сверху прикрыты заостренным спойлером. Alpine Vision остается верным концепции марки и поэтому весит чуть более тонны.

Во внутренней отделке преобладают карбон, алькантара и полированный алюминий. Рулевое колесо обшито перфорированной кожей, а его обод выполнен плоским снизу. На него вынесена кнопка запуска двигателя. Показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей. На центральной панели сенсорный экран сочетается со стильными аналоговыми часами. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля напоминают авиационные тумблеры. Кнопочным выполнен и селектор трансмиссии. В салоне установлены спортивные ковшеобразные сиденья, а разделяет их высокий трансмиссионный тоннель.

В отличие от предшественников, новый Alpine будет среднемоторным. Для него в RenaultSport разрабатывают новую 1,8-литровую бензиновую "четверку" с турбонаддувом. Предложат два ее варианта – на 250 и 300 л. с. Более мощная версия будет разгоняться до 100 км/ч за 4,5 с. Также купе получит трансмиссию с двумя сцеплениями.

Alpine Vision представят на Женевском автосалоне. Что касается серийной модели, то она станет на конвейер в течение года.









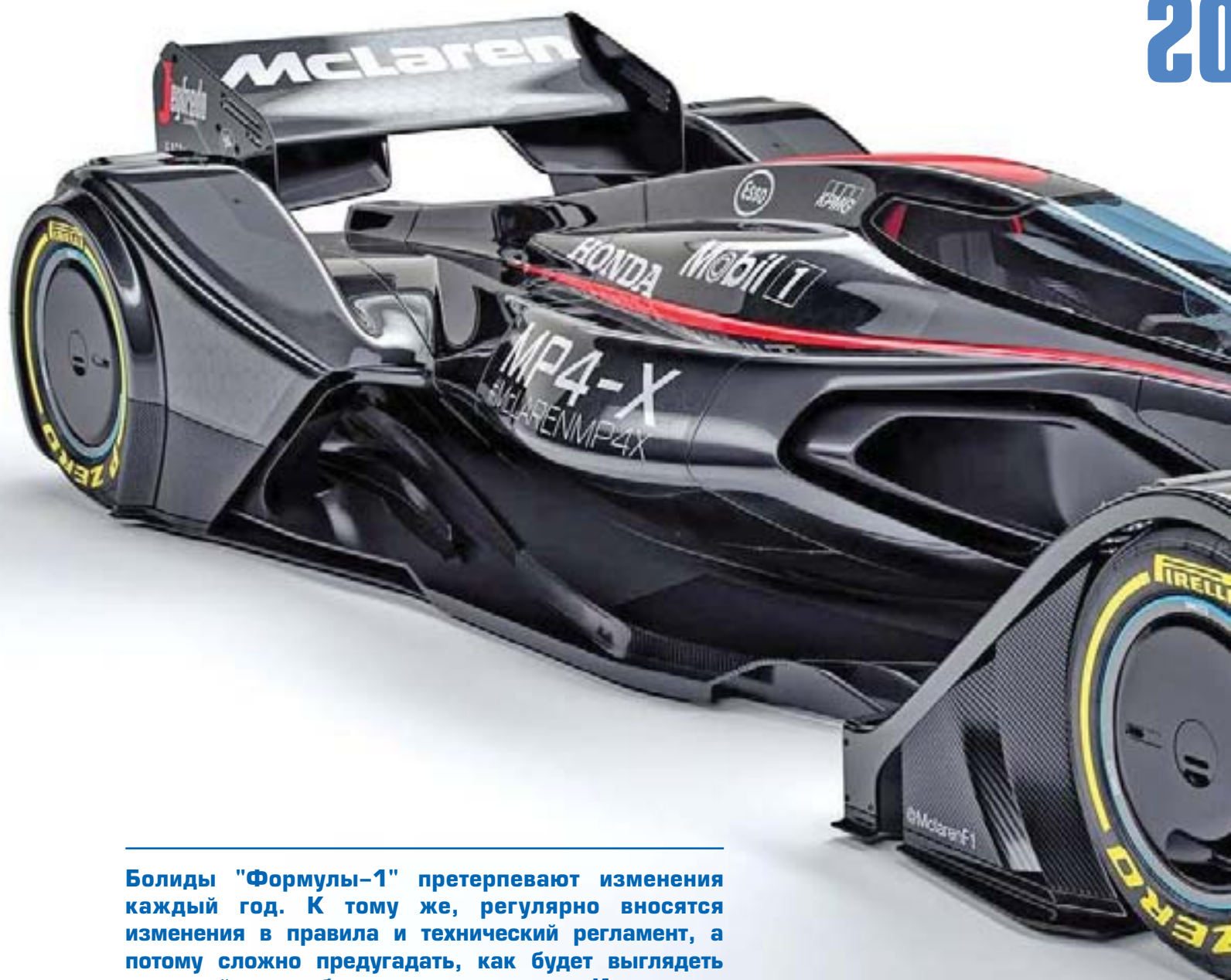






# McLaren M

20



---

Болиды "Формулы-1" претерпевают изменения каждый год. К тому же, регулярно вносятся изменения в правила и технический регламент, а потому сложно предугадать, как будет выглядеть гоночный автомобиль лет через десять. Именно это попытались сделать в McLaren и представили концептуальный MP4-X.

---

# MP4-X:

## ночный болид будущего







Во многом McLaren MP4-X напоминает современные болиды. У него характерный выраженный "нос", передние и задние антикрылья, воздухозаборники в боковинах. Вместе с тем, у него несколько аэродинамических новшеств. Во-первых, кокпит прикрыт стеклянным колпаком, как на реактивном истребителе. Кстати, на лобовое стекло проецируются данные. Во-вторых, появилось некое подобие передних и задних крыльев, ведь открытые колеса ухудшают коэффициент лобового сопротивления. В-третьих, аэродинамические элементы являются активными – с разными углами атаки на прямых и в пово-

ротах. К тому же, предусмотрена технология граунд-эффекта: воздух проходит по специальным каналам под днищем автомобиля и буквально "присасывает" его к дороге. В "Формуле-1" граунд-эффект запрещен с 1982 года, хотя не раз поступали предложения вернуть его.

Зеркал заднего вида у McLaren MP4-X нет – их заменяют камеры, дающие круговой обзор и выводящие картинку прямо на стекло шлема гонщика. Концепт-кар также получил более продвинутую систему телеметрии, способную собирать данные даже во время аварии, чтобы определить ее причины. Кроме того, она

способна определять состояние здоровья пилота и уровень его усталости. Предусмотрена и система контроля давления в шинах.

Как и современные болиды, MP4-X оснащен турбомотором и системой рекуперации энергии торможения. Кроме того, по всему кузову установлены солнечные батареи, питающие электричеством различные системы автомобиля.

Конечно, в ближайшее время мы не увидим McLaren MP4-X на гоночных трассах. Но разработчики утверждают: большинство его новшеств уже готовы к использованию в гоночных автомобилях.







# Rinspeed Etos:

## в будущее – на автопилоте

Небольшое швейцарское ателье Rinspeed время от времени радует публику необычными концепт-карами. В их активе – и различные электромобили, и модели с трансформирующимися кузовами, и даже амфибия-подводная лодка. Теперь в Rinspeed подготовили купе Etos.





В основе Rinspeed Etos лежит BMW i8, хотя при взгляде на автомобиль этого не скажешь. Разве что поднимающиеся вверх двери выглядят схоже. Все кузовные панели у Etos полностью новые. Крыша выполнена прозрачной. В нее вмонтированы 12 000 светодиодов, позволяющих проецировать изображение. Продолговатые светодиодные фары разделены стеклянной вставкой. У купе длинный капот и высокая оконная линия. Сзади предусмотрено крепление для небольшого беспилотника, снабженного камерой. Etos сохранил С-образные фонари i8, но они перевернуты вверх тормашками.

В отделке салона использованы кожа, алькантара и карбон, а педали изготовлены из титана. Руль приплюснут сверху и снизу, как на болидах "Формулы-1". Спортивные сиденья украшены оригинальным изображением пейзажа Сан-Франциско.

Изюминка Rinspeed Etos – в автопилоте. За автономное передвижение отвечает целый набор датчиков, предусмотрены и 8 камер, дающих круговой обзор. В автономном режиме руль складывается и прячется, а из передней панели выдвигаются два 21,5-дюймовых дисплея. Если управление берет на себя водитель, то система E-Horizon сканирует его поле зрения и

предупреждает о препятствиях, которые он мог не заметить. Кроме того, Etos может контактировать с другими автомобилями.

Гибридная силовая установка осталась неизменной. Задние колеса вращает 1,5-литровый 231-сильный бензиновый турбодвигатель, а передние – 131-сильный электромотор. Разгон до 100 км/ч занимает около 4,5 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч.

Rinspeed Etos представили на шоу бытовой электроники в Лас-Вегасе.



























# BMW i Vision Fu

## предвестник нового ка



# Future Interaction: Бриолета





Купе BMW i8 выпускают с 2014 года, а вскоре у него появится собрат с кузовом кабриолет. Предваряет его концептуальный BMW i Vision Future Interaction. Но разработчики решили не ограничиваться "срезанием" крыши, а предоставили ему целый набор интересных технологий.

Внешне кабриолет повторяет купе i8, хотя у него отсутствуют двери. В остальном же – никаких сюрпризов в дизайне. У BMW i Vision Future Interaction длинный капот и узкие фары с лазерной оптикой. За сиденьями предусмотрена дуга безопасности. Кроме того, исчезло наклоненное заднее стекло. Можно заметить и несколько измененные U-образные фонари.

В салоне бросаются в глаза новое двухспицевое рулевое колесо (с ободом, обшитым перфорированной кожей) и огромный дисплей с пассажирской стороны передней панели. Показания приборов также выведены на экран, причем графика там трехмерная. Показания могут выводиться и на лобовое стекло. Мультимедийная система распознает не только голосовые команды, но и жесты пальцами. Также кабриолет получил новые сиденья, обшитые тканью и кожей.

Особенность автомобиля – возможность движения на автопилоте. За эту функцию отвечает набор сенсоров и камер. В полностью автономном режиме

руль отодвигается вперед и освобождает больше места водителю. Есть и полуавтономный режим: водитель продолжает управлять автомобилем, но при опасности аварии вмешиваются электронные системы.

Гибридная силовая установка BMW состоит из 1,5-литрового бензинового турбодвигателя и электромотора общей мощностью 362 л. с. Автомобиль может проехать на электротяге 37 км, а разгон до 100 км/ч занимает около 4,5 с.

BMW i Vision Future Interaction представили на шоу электроники в Лас-Вегасе. Серийная модель должна появиться в течение года.











A close-up, high-angle view of the driver's side of a futuristic car interior. The steering wheel is made of a dark, perforated material and features a silver-colored rectangular button on the left side. Behind the wheel, a large, curved digital display shows a blue background with a white hexagonal pattern. The text "BMW i VISION" is displayed in white, sans-serif font, and below it, "Future Interaction" is written in a stylized, italicized white font. The dashboard and center console are dark with horizontal metallic accents. The overall design is sleek and modern.

BMW i VISION

*Future Interaction*











# Volkswagen Bu

## предвестник нового Sharan





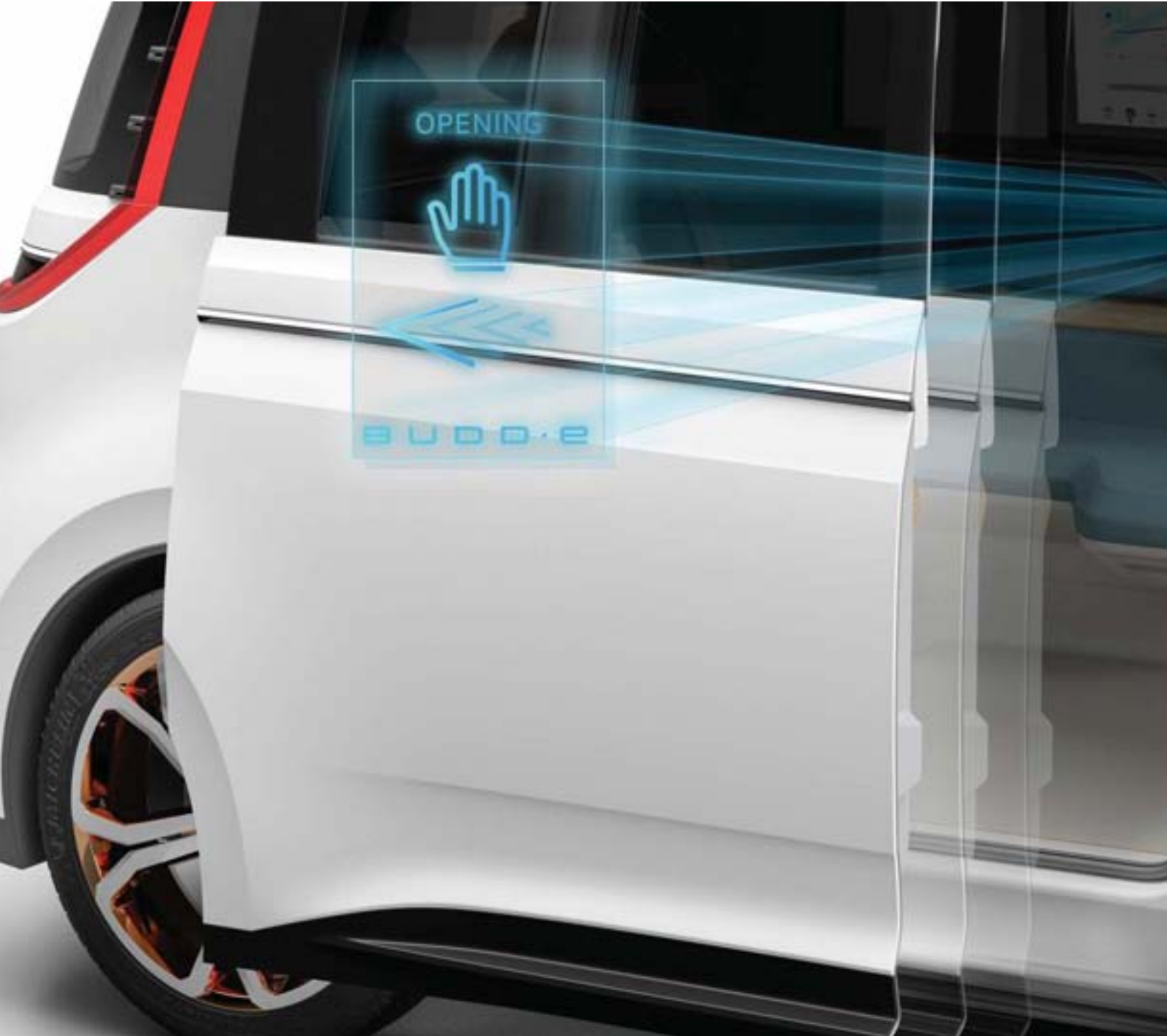
dd-e:

*Тест-драйв:*  
КОНЦЕПТ-КАР









В линейке Volkswagen представлены сразу несколько мини-вэнов. Большинство моделей недавно пережили смену поколений, а вот Sharan еще предстоит это. Предваряет новинку концептуальный Budd-e, представленный на шоу электромобили в Лас-Вегасе.

Volkswagen Budd-e достигает 4597 мм в длину при немаленькой колесной базе в 3151 мм. Концепт-кар также получился весьма широким – почти 2 м. Он привлекает рубленным дизайном с обилием углов и высокой оконной линией. Широкая решетка радиатора дополнена подсветкой. Она сочетается со светодиодными фарами, растянутыми на крылья. У лобового стекла малый угол наклона, а задние стойки – вертикальные. Задние двери выполнены сдвижными, а вместо ручек у них сенсорные кнопки. Боквины выполнены профилированными, выделяются и 21-дюймовые легкосплав-

ные диски. На крыше расположены солнечные батареи. Пятая дверь прикрыта спойлером, а в заднем бампере предусмотрен выдвижной ящик.

Во внутренней отделке сочетаются кожа и дерево. Клавиши на рулевом колесе выполнены сенсорными, то есть срабатывают от легкого касания. Передняя панель, по сути, состоит из трех жидкокристаллических дисплеев. Мультимедийная система получила голосовое управление с распознаванием голосов разных людей и способна определять жесты. Еще один монитор установлен прямо в зеркале заднего вида – на него выведено изображение с камер кругового обзора. Budd-e также научили связываться с домом владельца (при условии установки системы "умного дома") и определять наличие продуктов в холодильнике или проверять, выключен ли свет.

Интересна компоновка второго ряда Volkswagen Budd-e: вместо традиционных

сидений здесь установлен угловой диван. Мало того, кресло переднего пассажира можно развернуть, чтобы было легче общаться с сидящими сзади.

Budd-e получил два электромотора и полный привод. Передние колеса приводит в движение 136-сильный двигатель, а задние – 170-сильный. Суммарно они выдают 306 л. с. и 490 Н•м. Разгон до 100 км/ч занимает 6,9 с, а максимальная скорость ограничена электроникой на отметке в 180 км/ч. Литий-ионная аккумуляторная батарея емкостью 101 кВт•ч расположена в двойном днище. Ее заряда хватает, чтобы проехать 533 км, а пополнить его на 80% можно всего за полчаса с помощью специального беспроводного устройства.

Volkswagen Budd-e, конечно, не станет серийным, но многие его черты мы увидим на будущем Sharan уже в течение года.















# Opel GT:

В 1968 году увидел мир Opel GT – небольшое обтекаемое купе с выдвижными фарами. А с 2007 по 2010 годы выпускалась одноименная модель с кузовом кабриолет. Теперь в Opel решили создать третье поколение GT, а предвещает его оригинальный концепт-кар.

## возвращение





Своим обтекаемым силуэтом с длинным капотом и аркообразной формой крыши Opel GT очень напоминает знаменитую модель 60-х годов. Весит автомобиль менее тонны. Подчеркивает профиль ярко-красная линия окантовки, под стать ей – и передние шины такого же цвета. Правда, передняя оптика у купе не выдвижная, а обычная, но со светодиодными лампами. Решетка радиатора напоминает улыбку, а капот выполнен профилированным. Весьма необычно открываются двери – они врезаны в передние крылья. К тому же, вместо ручек установлены сенсорные

клавиши. Боковые стекла получили серебристую тонировку, поэтому сливаются с дверьми. Заднее же стекло – панорамное, а крыша – прозрачная. В задний бампер по центру интегрированы две выхлопные трубы.

В салоне сочетается красная и черная ткань. Руль выполнен плоским сверху, а циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы. Центральная консоль наклонена, а для водителя и пассажира предусмотрены спортивные ковшеобразные сиденья.

Заднеприводной Opel GT оснащен доработанным 1,0-литровым турбомотором

от хэтчбэка Adam. Его мощность подняли до 145 л. с., а максимальный крутящий момент достиг 205 Н•м. С 6-ступенчатой секвентальной трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает менее 8 с, а максимальная скорость составляет 215 км/ч.

Opel GT представят в марте на Женевском автосалоне. Представители Opel подчеркивают, что в 60-х путь GT от концепт-кара до серийной модели занял менее трех лет. Скорее всего, таким образом они намекают, что новый Opel GT станет на конвейер к 2018 году.



















# Ferrari GTC4 Lu

обновление с налетом к



# USSO: массуки

*Тест-драйв:*  
ПРЕМЬЕРА





В Ferrari чтят историю и хорошо помнят свои самые знаменитые модели. В истории итальянской марки были и скоростные болиды и сногшибательные сверхмощные купе, и роскошные туристические модели. К последним относятся Ferrari 250 GT Lusso 1962 года и 330 GTC 1966 года. Эти два громких имени решили возвеличить в названии нового Ferrari GTC4 Lusso.

GTC4 Lusso – модернизированный вариант хорошо известного Ferrari FF. У него весьма оригинальный дизайн с длинным капотом и максимально сдвинутым назад салоном, что делает купе похожим на универсал. Узкие фары с вереницами светодиодов растянуты на крылья. Ferrari GTC4 Lusso легко узнать по измененной широкой решетке радиатора и новому выпуклому капоту. В боковинах появились вентиляционные отверстия в стиле Ferrari 330 GTC. На третьей двери сразу два спойлера на верхней кромке заднего стекла и у его основания. Круглых фонарей теперь четыре, а не два. Столько же и

хромированных выхлопных труб. Масса купе снижена до 1790 кг.

В салоне, прежде всего, заметно более компактное трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу. На него вынесены клавиши запуска двигателя, управления светом фар, указателями поворотов и стеклоочистителями. На приборной панели заметен освеженный тахометр серого (а не желтого, как ранее) цвета. Остальные показания выведены на два экрана по бокам. Центральную панель венчает новый 10,25-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Кроме того, здесь заменены клавиши аудиосистемы и климат-контроля, новый и кнопочный селектор трансмиссии. Свой монитор есть и у переднего пассажира: он дублирует показания приборов. Внутри также стало меньше вентиляционных дефлекторов. Как и предшественник, Ferrari GTC4 Lusso – полноценный четырехместный автомобиль, а объем его багажника – 450-800 л.

Атмосферный 6,3-литровый V12 пос-

ле доработки развивает 690 л. с. при 8000 об/мин. Максимальный крутящий момент вырос до 697 Н•м и теперь доступен при более низких 5750 об/мин. Максимальная скорость составляет около 335 км/ч, а разгон до 100 км/ч занимает 3,4 с.

GTC4 Lusso сохраняет 7-ступенчатую коробку переключения передач с двумя сцеплениями и оригинальную систему полного привода с двумя отдельными трансмиссиями на передней и задней осях. Сохранены адаптивные амортизаторы, электронный задний дифференциал и карбоново-керамические тормозные диски. Новшеством же стали поворачиваемые задние колеса, призванные сделать немаленькое 4,9-метровое купе более маневренным.

Ferrari GTC4 Lusso представят на Женевском автосалоне. Вскоре после этого туристическое купе поступит в продажу по цене примерно от 300 тыс. евро.















| Технические характеристики Ferrari GTC4 Lusso |                                                                                                  |
|-----------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Тип кузова                                    | купе                                                                                             |
| Число дверей/мест                             | 3/4                                                                                              |
| Снаряженная масса, кг                         | 1790                                                                                             |
| Длина/ширина/высота, мм                       | 4922/1953/1383                                                                                   |
| Колесная база, мм                             | 2990                                                                                             |
| Колея передняя/задняя, мм                     | 1676/1660                                                                                        |
| Объем багажника мин/макс, л                   | 450/800                                                                                          |
| Двигатель                                     |                                                                                                  |
| Рабочий объем, см3                            | 6262                                                                                             |
| Тип                                           | бензиновый                                                                                       |
| Расположение                                  | спереди, продольно                                                                               |
| Расположение и число цилиндров                | V12                                                                                              |
| Количество клапанов/распредвалов              | 48/4                                                                                             |
| Макс. мощность, л. с. при об/мин              | 690 при 8000                                                                                     |
| Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин         | 697 при 5750                                                                                     |
| Топливо/емкость бака, л                       | Аи-98/91                                                                                         |
| Трансмиссия                                   |                                                                                                  |
| Тип привода                                   | подключаемый полный                                                                              |
| Коробка передач                               | 7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями                                                      |
| Ходовая                                       |                                                                                                  |
| Передняя подвеска                             | независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости |
| Задняя подвеска                               | независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости            |
| Тормоза передние                              | дисковые, вентилируемые                                                                          |
| Тормоза задние                                | дисковые вентилируемые                                                                           |
| Сервисные и тормозные системы                 | ABS, CST, F1-Trac                                                                                |
| Количество подушек безопасности               | 6                                                                                                |
| Размер шин                                    | 245/35 ZR20 спереди, 295/35 ZR20 сзади                                                           |
| Эксплуатационные показатели                   |                                                                                                  |
| Время разгона до 100 км/ч, с                  | 3,4                                                                                              |
| Максимальная скорость, км/ч                   | 335                                                                                              |
| Стоимость автомобиля в Европе, евро           | 300 000                                                                                          |
| Первое ТО, км                                 | 10 000                                                                                           |
| Периодичность ТО, км                          | 10 000                                                                                           |



# Kia Niro: Немец



# Типичный гибрид







Большинство гибридов в наши дни являются особыми версиями уже существующих автомобилей. Впрочем, есть и самостоятельные модели, среди которых, пожалуй, самый известный – Toyota Prius. Теперь подобный гибридный автомобиль появился и у Kia – на автосалоне в Чикаго представлен новый Niro.

Kia Niro – небольшой мини-вэн длиной 4355 мм и с колесной базой в 2700 мм. Своим атлетичным стилем с короткими свесами кузова, массивными бамперами и увеличенным клиренсом он немного напоминает вседорожник. Усиливают впечатление защитные пластиковые накладки на бамперах, порогах и колесных арках. Фирменная обрамленная хромом решетка радиатора сочетается с небольшим воздухозаборником в бампере. Каплевидные фары растянуты на крылья. Заднее стекло прикрыто небольшим спойлером, а стойки украшены черными лакиро-

ванными накладками. По краям кузова размещены крупные фонари. Капот и пятая дверь выполнены из алюминиевых сплавов. У Niro низкий коэффициент лобового сопротивления – 0,29.

В салоне можно заметить знакомое по Kia Sportage рулевое колесо. Оригинальная приборная панель состоит из аналоговых спидометра и датчика работы гибридной силовой установки, а также двух цветных дисплеев. Центральная консоль немного повернута к водителю, а сверху на ней размещен 7-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы UVO3. Среди доступных опций – Wi-Fi, системы автоматического замедления, соблюдения полосы движения и слежения за “слепыми” зонами. Кроме того, предусмотрена технология Predictive Energy Control: она работает вместе со спутниковой навигацией и изменяет работу силовой установки в зависимости от дорожных условий.

Бензиновый 1,6-литровый двигатель с непосредственным впрыском топлива развивает 105 л. с., а в паре с ним работает 43-сильный электромотор. Суммарная мощность составляет 148 л. с., а максимальный крутящий момент достигает 265 Н•м. Ожидается, что расход топлива в смешанном цикле составит около 4,7 л/100 км.

Под задними сиденьями установлена литий-полимерная батарея и даже стандартный 12-вольтный аккумулятор является литий-ионным. Еще одна интересная деталь: в отличие от большинства гибридных моделей, Kia Niro оснащен не вариатором, а 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями. Это призвано улучшить динамику автомобиля.

Kia Niro поступит в продажу с лета. Стоимость автомобиля в США составит около 25 тыс. долларов.









| Технические характеристики Kia Niro   |                                                                                       |
|---------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| Тип кузова                            | мини-вэн                                                                              |
| Количество дверей/мест, шт            | 5/5                                                                                   |
| Длина/ширина/высота, мм               | 4355/1800/1535                                                                        |
| Колесная база, мм                     | 2700                                                                                  |
| Двигатель                             |                                                                                       |
| Рабочий объем, см3                    | 1598                                                                                  |
| Тип                                   | бензиновый                                                                            |
| Расположение                          | спереди, поперечно                                                                    |
| Расположение и число цилиндров        | в ряд, 4                                                                              |
| Количество клапанов/распредвалов      | 16/2                                                                                  |
| Макс. мощность, л. с.                 | 105 при 5700                                                                          |
| Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин | 147 при 4000                                                                          |
| Тип вспомогательного двигателя        | электрический                                                                         |
| Макс. мощность, л. с.                 | 43                                                                                    |
| Макс. крутящий момент, Н·м            | 118                                                                                   |
| Трансмиссия                           |                                                                                       |
| Тип привода                           | передний                                                                              |
| Коробка передач                       | 7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями                                           |
| 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                                                                              |
| Эксплуатационные показатели           |                                                                                       |
| Расход топлива, л/100 км:             |                                                                                       |
| – смешанный цикл                      | 4,7                                                                                   |
| Стоимость автомобиля в США долларов   | 25 000                                                                                |
| Первое техобслуживание км             | 15 000                                                                                |
| Периодичность техобслуживания км      | 15 000                                                                                |



# Радані Нуаура

## редкий и быстрый зверь





# BC:

*Тест-драйв:*  
ПРЕМЬЕРА









Автомобили Pagani – настоящий эксклюзив. За всю историю существования марки изготовлено всего несколько сотен купе и кабриолетов. С 2012 года в производстве находится купе Нуауга, сменившее модель Zonda. Теперь же у него появилась еще более эксклюзивная версия – новый Pagani Huayra BC.

Главное достоинство Нуауга BC – усовершенствованный 6,0-литровый V12 с двумя турбинами. Этот двигатель выпускает подразделение Mercedes-AMG, причем собирает его вручную один человек. После доработок мощность выросла до 800 л. с. при 6200 об/мин, а максимальный крутящий момент достиг невероятных 1100 Н·м при 4000 об/мин. В паре с мотором работает полностью новая 7-ступенчатая роботизированная трансмиссия. Передачи в ней переключаются вдвое быстрее, чем ранее – за 75 мс. Разгон до 100 км/ч занимает около 2,8 с, а

максимальная скорость превышает 370 км/ч.

Ходовую также доработали. У Pagani Huayra BC новые рычаги подвески и усовершенствованные регулируемые амортизаторы Ohlins. Конечно, предусмотрены и карбоново-керамические тормозные механизмы Brembo диаметром 380 мм.

Huayra BC сохраняет знакомый силуэт со сдвинутым вперед салоном. У него четыре узкие фары и широкая "пасть" решетки радиатора. Двери поднимаются вверх, а прозрачная крышка капота позволяет лицезреть двигатель. Сзади по центру размещены четыре выхлопных трубы, а по краям кузова установлены по три круглых фонаря. Отличить автомобиль можно по аэродинамическому обвесу и огромному заднему антикрылу.

Большинство кузовных панелей у купе заменены. Они изготовлены из нового сорта карбона, а потому легче. Pagani Huayra BC весит всего 1218 кг, что на 132 кг

меньше стандартной модели. Новые кованые колесные диски (20-дюймовые спереди, 21-дюймовые – сзади) также облегчены, что способствует снижению неподрессоренных масс.

В отделке салона на смену коже и полированному алюминию пришли карбон и алькантара, поэтому стиль стал более сдержанным. Обод трехспицевого рулевого колеса выполнен плоским снизу. Циферблаты приборов по дизайну похожи на дорогие швейцарские часы, а вентиляционные дефлекторы напоминают турбины. Особого упоминания заслуживает рычаг трансмиссии с открытым механизмом кулисы. Установлены новые спортивные сиденья с улучшенной боковой поддержкой.

Pagani Huayra BC представят на Женевском автосалоне. Всего планируют собрать только 20 таких купе. Несмотря на баснословную стоимость в 2,3 миллиона евро, все они уже распроданы.















| Технические характеристики Pagani Huayra BC |                                                                                                  |
|---------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Тип кузова                                  | купе                                                                                             |
| Количество дверей/мест, шт.                 | 2/2                                                                                              |
| Снаряженная масса, кг                       | 1218                                                                                             |
| Длина/ширина/высота, мм                     | 4605/2036/1169                                                                                   |
| Колесная база, мм                           | 2795                                                                                             |
| Двигатель                                   |                                                                                                  |
| Рабочий объем, см <sup>3</sup>              | 5980                                                                                             |
| Тип                                         | бензиновый                                                                                       |
| Расположение                                | в базе, продольно                                                                                |
| Расположение и количество цилиндров         | V12                                                                                              |
| Количество клапанов/распредвалов, шт        | 48/4                                                                                             |
| Макс. мощность, л. с. при об/мин            | 800 при 6200                                                                                     |
| Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин       | 1100 при 4000                                                                                    |
| Топливо/емкость бака, л                     | Аи-98/100                                                                                        |
| Трансмиссия                                 |                                                                                                  |
| Тип привода                                 | задний                                                                                           |
| Коробка передач                             | 7-ст. роботизированная                                                                           |
| Ходовая                                     |                                                                                                  |
| Передняя подвеска                           | независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости |
| Задняя подвеска                             | независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости |
| Тормоза передние                            | дисковые, вентилируемые                                                                          |
| Тормоза задние                              | дисковые, вентилируемые                                                                          |
| Сервисные и тормозные системы               | ABS, EBD, ESC, Traction control                                                                  |
| Количество подушек безопасности, шт.        | 4                                                                                                |
| Размер шин                                  | 255/35 ZR20 спереди, 335/30 ZR21 сзади                                                           |
| Эксплуатационные показатели                 |                                                                                                  |
| Время разгона от 0 до 100 км/ч, с           | 2,8                                                                                              |
| Максимальная скорость, км/ч                 | 370                                                                                              |
| Стоимость автомобиля в Европе, евро         | 2 300 000                                                                                        |
| Первое техобслуживание, км                  | 10 000                                                                                           |
| Периодичность техобслуживания, км           | 10 000                                                                                           |



# Seat Ateca: R



# НОВИЧОК ВО ВСЕДОРОЖНОМ СЕГМЕНТЕ





За более, чем 60-летнюю историю марки Seat в ее модельном ряду не было вседорожников. Но времена меняются и этот автомобильный класс становится все популярнее. Вот почему в Seat все же решились создать свою первую вседорожную модель – Ateca. Назвали ее в честь небольшой живописной деревни в пригороде Сарагосы.

Помогли разработать Seat Ateca партнеры из Volkswagen. Новичок делит платформу MQB с Tiguan, хотя и несколько компактнее – 4360 мм в длину. В духе современных Seat в дизайне преобладают грани и углы. Стреловидные фары могут быть полностью светодиодными. Компактная решетка радиатора сочетается с огромным воздухозаборником в бампере. У Ateca выраженные колесные арки и рельефные боковины. Нижняя часть кузова прикрита защитными пластиковыми накладками. Задние стойки треугольные, а на

крыше установлен спойлер. Пятая дверь выполнена профилированной, а ширину автомобиля подчеркивают продолговатые фонари.

В салоне – знакомый стиль Seat с рубленой передней панелью и четырехспицевым рулевым колесом. Циферблаты приборов разделены цветным экраном бортового компьютера. Центральная консоль повернута к водителю, а сверху на ней установлен 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Объем багажника составляет 510 л. Самый дорогой Ateca получил систему доступа без ключа, двухзонный климат-контроль, подогрев сидений. В перечне опций значатся камеры кругового обзора, адаптивный круиз-контроль с функцией движения в пробках, системы автоматического замедления, определения усталости водителя, распознавания дорожных знаков, соблюдения полосы движения и

мониторинга "слепых" зон.

На первых порах для Seat Ateca предложат на выбор пять двигателей. Это бензиновые турбомоторы объемом 1,0 л (115 л. с.) и 1,4 л (150 л. с.), а также турбодизели объемом 1,6 л (115 л. с.) и 2,0 л (150 и 190 л. с.). Самый мощный вариант расходует 6,2 л/100 км в смешанном цикле. Вседорожнику будут доступны 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач или 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями DSG. Запланированы модификации с передним или подключаемым полным приводом. Также можно будет выбрать систему изменения настроек для различных типов дорожного покрытия.

Seat Ateca официально представят в марте на Женевском автошоу. Вскоре после этого вседорожник поступит в продажу по цене примерно от 24 тыс. евро.















| Технические характеристики Seat Ateca |                                                                                  |
|---------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| Тип кузова                            | универсал                                                                        |
| Количество дверей/мест, шт.           | 5/5                                                                              |
| Длина, мм                             | 4360                                                                             |
| Колесная база, мм                     | 2681                                                                             |
| Двигатель                             |                                                                                  |
| Рабочий объем, см <sup>3</sup>        | 1968                                                                             |
| Тип                                   | дизельный, с турбонаддувом                                                       |
| Расположение                          | спереди, поперечно                                                               |
| Расположение и количество цилиндров   | 4 в ряд                                                                          |
| Количество клапанов/распредвалов, шт. | 16/2                                                                             |
| Макс. мощность, л. с. при об/мин      | 190 при 3800                                                                     |
| Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин | 400 при 1750-3000                                                                |
| Трансмиссия                           |                                                                                  |
| Тип привода                           | передний или подключаемый полный                                                 |
| Коробка передач                       | 6-ст. механическая или 7-ст. роботизированная с двумя сцеплениями                |
| Ходовая                               |                                                                                  |
| Передняя подвеска                     | независимая, пружинная типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости |
| Задняя подвеска                       | независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости            |
| Тормоза передние                      | дисковые, вентилируемые                                                          |
| Тормоза задние                        | дисковые                                                                         |
| Сервисные и тормозные системы         | ABS, EBD, ESP                                                                    |
| Эксплуатационные показатели           |                                                                                  |
| Расход топлива, л/100 км:             |                                                                                  |
| – смешанный цикл                      | 6,2                                                                              |
| Стоимость автомобиля (в Европе), евро | 24 000 – 35 000                                                                  |
| Первое техобслуживание, км            | 20 000                                                                           |
| Периодичность техобслуживания, км     | 20 000                                                                           |



# Hyundai Ioniq:

## МНОГОЛИКИЙ



---

С каждым годом самые разные автопроизводители представляют все новые гибридные автомобили. Как правило, это версии уже существующих моделей, хотя есть и самостоятельные модели вроде Toyota Prius или Chevrolet Volt. По последнему пути решили пойти и в Hyundai, представив хетчбэк Ioniq.

---







Hyundai Ioniq – пятидверная модель С-класса. У нее стремительный дизайн с большими углами наклона стоек крыши и слегка приподнятой задней частью. Его широкая хромированная решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами. На порогах и заднем бампере заметны пластиковые молдинги. Заднее стекло состоит из двух частей, разделенных спойлером. У Ioniq низкий коэффициент лобового сопротивления – 0,24. Большинство кузовных деталей изготовлены из алюминиевых сплавов.

В салоне обод руля выполнен плоским снизу, а приборной панелью служит жидкокристаллический дисплей. Центральная панель повернута к водителю, а сверху на ней установлен сенсорный экран мультимедийной системы. Стандартное оснащение включает беспроводную зарядку для мобильного телефона, а в списке опций значатся системы автоматического замедления и соблюдения полосы движения.

Ioniq получил гибридную силовую установку, состоящую из 1,6-литрового

105-сильного бензинового двигателя и 43-сильного электромотора. Установлена и 6-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Хэтчбэк расходует в среднем 4,5 л/100 км и способен передвигаться на электротяге со скоростью до 120 км/ч. Интересно, что позже появятся еще две версии модели: заряжаемый гибрид и полноценный электромобиль.

Hyundai Ioniq поступит в продажу до конца года. Стоимость гибридной модификации составит около 25 тыс. долларов.











# Porsche 718

переход на турбонаддув











В Porsche решили постепенно переходить на турбомоторы. Совсем недавно ими оснастили модель 911, а теперь пришел черед ее младшего брата Boxster. Его, естественно, обновили, а заодно и добавили в название индекс 718. Таким образом подчеркивается преемственность поколений с классическим Porsche 718 1960 года.

Отныне стандартный 718 Boxster оснащен 2,0-литровой оппозитной "четверкой" с турбонаддувом мощностью 300 л. с. У 718 Boxster S под капотом 2,5-литровый 350-сильный турбомотор с 420 Н•м крутящего момента. Более мощный вариант разгоняется до 100 км/ч за 4,2 с и спосо-

бен развить 285 км/ч. При этом расход топлива у него уменьшен до 7,3 л/100 км.

Как и ранее, на выбор доступны 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач или 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями PDK. За доплату доступны активная подвеска и помощь при резком старте Launch control.

Porsche 718 Boxster сохраняет знакомый силуэт, но получил новые кузовные панели – крылья и пороги. Его освеженные фары дополнены светодиодными ходовыми огнями, а воздухозаборники в переднем бампере и боковинах немного увеличены. Сзади бросаются в глаза фонари с прозрачными колпаками, а за-

остренный спойлер теперь украшен надписью Porsche.

В салоне изменены дефлекторы вентиляционной системы и установлено новое трехспицевое рулевое колесо. Заменены и циферблаты приборов, а на центральной панели расположен более современный 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы PCM.

Porsche 718 Boxster представят весной на Женевском автосалоне. С мая кабриолет поступит в продажу в Европе по цене от 53 600 евро. Позже к нему присоединится и освеженное купе 718 Cayman.













# Honda BR-V:

небольшой, но вместительный



**В Honda принялись расширять линейку вседорожников. Совсем недавно к CR-V и Pilot присоединился возрожденный компактный HR-V. Теперь же пришло время для еще одной модели – Honda BR-V. Представили ее на автосалоне в Таиланде.**

Honda BR-V – небольшой вседорожник длиной 4465 мм, шириной 1735 мм и высотой 1650 мм при колесной базе в 2660 мм. У него весьма оригинальный дизайн с широкой хромированной решеткой радиатора и изогнутой оконной линией. Продолговатые фары дополнены светодиодными ходовыми огнями, а в массивном бампере заметен широкий воздухозаборник. У BR-V выраженные расширенные передние крылья и клиновидные штампованные линии на боковинах. На крыше установлен спойлер, а фонари растянuty на всю ширину кузова.

Внутреннюю отделку разбавляют серебристые вставки и накладки "под карбон".

Трехспицевое рулевое колесо обшито перфорированной кожей. Центральная панель повернута к водителю, а в более дорогих версиях сверху на ней установлен 6,1-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Интересно, что Honda BR-V предложен как в пятиместном, так и в семиместном исполнении. Базовая комплектация включает кондиционер и систему стабилизации VSA, а за доплату предложены система доступа без ключа, климат-контроль и камера заднего вида.

На первых порах BR-V получит только один двигатель – 1,5-литровую бензиновую "четверку" мощностью 118 л. с., способную работать и на этаноле. Позже

появится еще и 1,5-литровый турбодизель. На выбор предложены 6-ступенчатая механическая трансмиссия или вариатор CVT. Пока все модификации – переднеприводные, хотя у автомобиля приличный дорожный просвет – 220 мм.

Honda BR-V поступит в продажу с весны. Базовая версия оценена в 21 тыс. долларов.











# Mini John Cooper V

## кабриолет с озоньком

---

С 60-х годов Джон Купер создавал спортивные версии маленького Mini. Они оказались очень способными и даже выигрывали ралли Монте-Карло. Сейчас название John Cooper Works носят самые быстрые серийные Mini. Последнее пополнение в линейке – кабриолет.

---



# Works Convertible:







Mini John Cooper Works Convertible оснащен 2,0-литровым бензиновым турбомотором мощностью 231 л. с. и с крутящим моментом в 320 Н·м. "Четверка" позволяет разогнаться до 100 км/ч за 6,5 с и развить 242 км/ч. При этом расход топлива составляет 6,5 л/100 км в смешанном цикле. На выбор предложены 6-ступенчатые механическая и автоматическая трансмиссии.

Заряженный Mini получил электронный дифференциал повышенного трения, новые пружины подвески, амортизаторы и

стабилизаторы поперечной устойчивости. Увеличены и тормозные диски (их поставляет Brembo), а за доплату предложены адаптивные амортизаторы.

Отличить John Cooper Works Convertible от стандартного кабриолета можно по светодиодным фарам, увеличенным воздухозаборникам в бампере и капоте, аэродинамическому обвесу. Также предусмотрены 17-дюймовые легкосплавные диски и сдвоенные выхлопные трубы. Мягкая тканевая крыша складывается с помощью электропривода за 18 с, а при

желании ее можно украсить различными узорами.

В отделке салона использованы кожа и алькантара. Установлены спортивные сиденья с улучшенной боковой поддержкой. Комплектацию дополнили парктроник, климат-контроль и датчик дождя.

Mini John Cooper Works Convertible представят в конце марта на Нью-Йоркском автосалоне. Стоимость кабриолета составит около 32 тыс. евро.



















# Opel Mokka X: модернизация



---

**Opel Mokka стал первым компактным вседорожником немецкой марки. С момента презентации модели в 2012 году выпущено уже свыше полумиллиона автомобилей. Теперь пришло время для плановой модернизации, причем вседорожник переименовали в Mokka X.**

---









При первом же взгляде сразу заметно свежее "лицо" Мокка Х. У него новая решетка радиатора, разделенная горизонтальным хромированным молдингом. Заменены и фары: они стали продолговатыми и дополнены изогнутыми лампами дневного света. Кстати, за доплату оптика может быть полностью светодиодной. В бампере увеличен воздухозаборник и установлены прямоугольные противотуманные фары. Сзади слежка освежены фонари.

В салоне Мокка Х – полностью новая передняя панель, выполненная в духе

Opel Astra K. Заменены и циферблаты приборов, а экран бортового компьютера отныне цветной. На центральной панели стало меньше переключателей и установлен более современный сенсорный дисплей с диагональю 7 дюймов. Список опций пополнила система бесключевого доступа и запуска двигателя. Также доработаны технологии распознавания дорожных знаков и автоматического замедления.

Бензиновый 1,4-литровый турбомотор доработан: его мощность выросла до

152 л. с., а расход топлива уменьшен до 6,6 л/100 км в смешанном цикле. Также для Мокка Х доступны 1,6-литровые турбодизели, развивающие 110 и 136 л. с. Вседорожник получил новую 6-ступенчатую автоматическую трансмиссию и усовершенствованную систему полного привода.

Модернизированный Opel Mokka X представят в марте на Женевском автосалоне. Продажи вседорожника начнутся осенью по цене от 19 тыс. евро.













# Volkswagen Am

бюджетная пропозиция





neo:

Нынешний Volkswagen Polo известен с 2009 года и вскоре ожидается премьера нового поколения модели. Тем не менее, его линейку до сих пор расширяют. Так, на автосалоне в Дели презентовали новый Volkswagen Амео. Он позиционируется, как бюджетная модель и займет место между хэтчбэком и седаном Polo.









Собственно, сам Volkswagen Ameo – также седан, но его багажник укорочен. Таким образом автомобиль остается компактным, а его длина не превышает 4 м. В остальном – это старый знакомый Polo рубленым дизайном, крупными продолговатыми фарами и широким воздухозаборником в бампере. Сзади по краям кузова заметны крупные фонари, а в крышку багажника интегрирован небольшой спойлер.

В салоне – также никаких революций. Знакомая двухцветная отделка разбавле-

на серебристыми вставками "под алюминий". Обод трехспицевого рулевого колеса плоский снизу, а спидометр и тахометр разделены дисплеем бортового компьютера. В самой дорогой версии на центральной панели установлен 5,0-дюймовый экран мультимедийной системы, а комплектация включает климат-контроль, камеру заднего вида, датчик дождя, круиз-контроль, парктроник, 2 подушки безопасности и антиблокировочную систему тормозов ABS.

На первых порах для Ameo предложат на выбор два двигателя. Бензиновый трехцилиндровый мотор объемом 1,2 л развивает 75 л. с., а 1,5-литровый турбодизель – 90 л. с. В качестве опции предложена трансмиссия с двумя сцеплениями DSG.

Производство Volkswagen Ameo стартует летом. Стоимость базового седана составит около 6700 евро.









# Citroen Space

наследник Jumpy



# Tourer:

*Тест-драйв:*  
ПРЕМЬЕРА







С 1994 года в линейке Citroen присутствовал мини-вэн Jumpy. Теперь готовят к премьере уже третье поколение модели, а его название сменили на SpaceTourer.

Citroen SpaceTourer построен на платформе EMP2, которую также использует мини-вэн C4 Picasso. Как и предшественник, он доступен в грузовом и пассажирском исполнениях, а также в трех размерах длиной 4,6-5,3 м. Грузоподъемность выросла до 1400 кг. Дизайн автомобиля стал более выразительным: его капот укоротили и сделали выше, а колесные арки стали более выпуклыми. В переднем бампере установлен широкий воздухозаборник, появились и светодиодные ходовые огни. Задние

сдвижные двери могут быть оснащены электроприводом с сенсорным открытием.

В зависимости от модификации, салон пассажирской версии может вмещать от пяти до девяти человек. Внутри существенно улучшены материалы отделки и усилена шумоизоляция, а в качестве опции предложены кожаный салон и мультимедийная система с 7-дюймовым сенсорным дисплеем. Показания приборов могут выводиться и на лобовое стекло. Оригинально выглядит круглый селектор автоматической трансмиссии. В перечне дополнительного оборудования появились камеры кругового обзора и съемный планшет для задних пассажиров. Кроме того, SpaceTourer может быть осна-

щен адаптивным круиз-контролем, технологиями автоматического замедления, соблюдения полосы движения, мониторинга "слепых" зон, распознавания дорожных знаков и определения усталости водителя.

Для Citroen SpaceTourer предложены на выбор четыре турбодизеля. Это 1,6-литровые двигатели мощностью 95 и 115 л. с, а также 2,0-литровые "четверки", развивающие 150 и 180 л. с. На выбор доступны 6-ступенчатые механическая, автоматическая и роботизированная трансмиссии.

Citroen SpaceTourer представят в марте на автосалоне в Женеве.



















# Aston Martin Lagonda Taraf:

Название Lagonda всегда носили самые роскошные и эксклюзивные Aston Martin. Поначалу это была отдельная марка, но в послевоенное время она была выкуплена Aston Martin. И если Aston Martin сосредоточились на выпуске купе и кабриолетов, то за Lagonda закрепили создание спортивных седанов. В 60-х годах появились четырехдверные Lagonda Rapide (на базе Aston Martin DB4 и DBS). Но самым известным является высокотехнологичный Aston Martin Lagonda 1976 года – первый в мире автомобиль с цифровой приборной панелью и бортовым компьютером. Теперь у него появился современный преемник – Lagonda Taraf.

**ЭКСКЛЮЗИВ  
ВЫСШЕЙ ПРОБЫ**

При первом же взгляде на Aston Martin Lagonda Taraf просматривается родство со знаменитым предком. У новичка такой же строгий дизайн и схожий профиль с очень длинным капотом, сдвинутым назад салоном и малыми углами наклона стоек крыши. Широкая решетка радиатора декорирована хромом и по форме напоминает улыбку. Узкие фары – полностью светодиодные. Капот выполнен рельефным, а на нем заметны "жабры". Вентиляционные отверстия предусмотрены и в передних крыльях. В классическом стиле выполнены и 20-дюймовые легкосплавные диски. Задние стойки крыши довольно толстые, а вот "корма" заужена. Продолговатые фонари соединены хромированной накладкой. Из заднего бампера выглядывают тоненькие наконечники выхлопных труб.

Седан построен на знакомой платформе VH, а большинство узлов и агрегатов позаимствованы у Aston Martin Rapide S. Правда, Lagonda Taraf крупнее своего донора – достигает 5397 мм в длину, 1869 мм в ширину и 1389 мм в высоту при колесной базе в 3189 мм. Учитывая такие размеры, масса в 1995 кг не кажется слишком боль-

шой. Все кузовные панели изготовлены из карбона.

Салон Aston Martin Lagonda Taraf – царство роскоши. В отделке сочетаются дорогая перфорированная кожа, натуральное дерево и полированный алюминий. О пластике в отделке можно забыть. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по тому же Rapide S. Циферблаты приборов с хромированными ободками и синей оптической подсветкой напоминают старинные часы. Интересно, что стрелки крупного спидометра и тахометра движутся в разные стороны. Внутри их установлены экраны бортового компьютера и индикатора выбранной передачи, соответственно. По краям приборной панели находятся датчики температуры двигателя и уровня топлива в баке.

Наклоненная центральная панель увенчана выдвижным дисплеем мультимедийной системы. Под ним установлены кнопки управления автоматической трансмиссии и гнездо для ключа зажигания. Они, кстати, выполнены из хрусталя, а потому напоминают алмазы. Среди переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля можно найти стильные аналоговые часы.

Ковшеобразные спортивные сиденья Recaro с интегрированными подголовниками отлично удерживают спину и при этом очень комфортабельные. Они оснащены электроприводом регулировок (с памятью настроек), подогревом и вентиляцией. Посадка за рулем низкая, что несколько ограничивает обзорность. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлен подлокотник с боксом внутри.

Отдельные задние кресла в седане также разделены консолью, в которой спрятан холодильник. Они также получили обогрев, а у пассажиров предоставлена возможность изменять настройки климата. Места для ног и над головой здесь более чем достаточно, что неудивительно, учитывая размеры Aston Martin Lagonda Taraf.

Конечно, комплектация автомобиля столь высокого класса должна быть бога-





той. Предусмотрены система бесключевого доступа, электропакет, четырехзонный климат-контроль, датчики освещения и дождя, камера заднего вида, мощная 1000-ваттная аудиосистема с 15 динамиками, связь Bluetooth, адаптивный круиз-контроль. Обязательными являются 8 подушек безопасности и система стабилизации DSC. В качестве опции можно заказать DVD-проигрыватель с парой жидкокристаллических экранов для задних пассажиров.

Бензиновый атмосферный V12 объемом 6,0 л знаком по многим современным Aston Martin. В Lagonda Taraf он развивает 540 л. с. при 6650 об/мин, а его максимальный крутящий момент составляет 630 Н·м при 5500 об/мин. Двигатель очень эластичен и демонстрирует неплохую тягу в среднем диапазоне оборотов. Но, конечно, он лучше всего проявляет

себя когда стрелка тахометра ближе к "красной" зоне. Его звук приятный для уха, но при этом не очень громкий – перед нами все-таки не спорткупе, а представительский седан. Впрочем, динамика вполне на уровне некоторых спортивных моделей – 4,6 с до 100 км/ч и максимальные 314 км/ч. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает плавно и довольно-таки быстро. Да и расход топлива весьма умеренный – 13,5 л/100 км в смешанном цикле (хотя учитывая стоимость автомобиля, это не такой уж и важный показатель).

Конечно, Lagonda Taraf – крупный и весьма тяжелый автомобиль, но он на удивление хорош в управлении. Этому способствуют пониженный центр тяжести и практически равное распределение массы по осям. Рулевое управление с отлично настроенным гидроусилителем

острое, точное и вполне информативное, пусть и довольно легкое. Курсовая устойчивость на высоте благодаря большой колесной базе, а покрышки Bridgestone размером 245/40 ZR20 спереди и 295/35 ZR20 сзади обеспечивают отличное сцепление с дорогой. Нужно учитывать, что перед нами все-таки спортивный седан, а поэтому подвеска не столь мягкая, как у большинства моделей F-класса. Но адаптивные амортизаторы обеспечивают надлежащий комфорт и успешно борются с кренами кузова. Педаль тормоза длинноходая и усилие на ней легко дозировать.

Aston Martin Lagonda Taraf – эксклюзив высшей пробы, даже по меркам британской марки. Естественно, его собирают вручную. Всего планируют выпустить ограниченную серию из 200 седанов по цене в 900 тыс. евро, то есть перед нами – самый дорогой серийный седан в мире.



















| Технические характеристики Aston Martin Lagonda Taraf |                                                                                       |
|-------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| Тип кузова                                            | седан                                                                                 |
| Количество дверей/мест, шт.                           | 4/4                                                                                   |
| Снаряженная масса, кг                                 | 1995                                                                                  |
| Длина/ширина/высота, мм                               | 5397/1869/1389                                                                        |
| Колесная база, мм                                     | 3189                                                                                  |
| Колея передняя/задняя, мм                             | 1594/1586                                                                             |
| Клиренс (дорожный просвет), мм                        | 120                                                                                   |
| Объем багажника мин/макс, л                           | 317                                                                                   |
| Диаметр разворота, м                                  | 12,1                                                                                  |
| Двигатель                                             |                                                                                       |
| Рабочий объем, см3                                    | 5935                                                                                  |
| Тип                                                   | бензиновый                                                                            |
| Расположение                                          | спереди, продольно                                                                    |
| Расположение и количество цилиндров                   | V12                                                                                   |
| Количество клапанов/распредвалов, шт                  | 48/4                                                                                  |
| Макс. мощность, л. с. при об/мин                      | 540 при 6650                                                                          |
| Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин                 | 630 при 5500                                                                          |
| Топливо/емкость бака, л                               | Аи-98/90                                                                              |
| Трансмиссия                                           |                                                                                       |
| Тип привода                                           | задний                                                                                |
| Коробка передач                                       | 8-ст. автоматическая                                                                  |
| 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, DSC, Traction control,                                                      |
| Количество подушек безопасности, шт.                  | 8                                                                                     |
| Размер шин                                            | 245/40 ZR20 спереди, 295/35 ZR20 сзади                                                |
| Эксплуатационные показатели                           |                                                                                       |
| Время разгона от 0 до 100 км/ч, с                     | 4,6                                                                                   |
| Максимальная скорость, км/ч                           | 314                                                                                   |
| Расход топлива, л/100 км:                             |                                                                                       |
| – смешанный цикл                                      | 13,5                                                                                  |
| Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро      | 900 000                                                                               |
| Первое техобслуживание, км                            | 15 000                                                                                |
| Периодичность техобслуживания, км                     | 15 000                                                                                |



# Cadillac CT6:

## НОВЫЙ флагман







С момента своего основания марка Cadillac славилась, прежде всего, роскошными представительскими моделями. Американцы создавали автомобили для президентов, королей, звезд кино и музыки. Но в последние годы Cadillac не был достойно представлен в самом престижном F-классе. Переднеприводной XTS – не то, чего ожидали от компании, прославившейся благодаря таким моделям, как V16 или Fleetwood. В General Motors это прекрасно понимают, просто было решено сделать паузу, чтобы разработать полностью новый флагман Cadillac CT6.

Для флагманской модели создали полностью новую заднеприводную платформу Omega. В ней очень широко использованы алюминиевые сплавы, поэтому базовый Cadillac CT6 весит всего 1657 кг – немногим больше младшего брата CTS. ведь седан немаленький – достигает 5181 мм в длину, 1880 мм в ширину и 1470 мм в высоту при колесной базе в 3110 мм.

Солидный монументальный стиль всегда был отличительной чертой Cadillac и CT6 в этом плане – не исключение. В дизайне традиционно преобладают грани и углы. Капот седана очень длинный, а салон сдвинут назад. Тоненькие светодиодные фары растянуты на крылья, а широкая

решетка радиатора декорирована хромом. Вообще хромированных деталей, как водится у Cadillac, много – это и оконные рамки, и дверные ручки, и молдинги на порогах. В крышку багажника интегрирован спойлер, а по краям кузова сзади размещены узкие фонари. У версий с V6 из заднего бампера выглядывают четыре выхлопных трубы и установлены 20-дюймовые легкосплавные диски вместо стандартных 18-дюймовых.

При приближении владельца с ключом в кармане Cadillac CT6 приветствует его, подсвечивая землю. Во внутренней отделке сочетаются кожа, натуральное дерево и полированный алюминий. На четырехспицевом рулевом колесе – свыше 20 кнопок, отвечающих за управление аудиосистемой, круиз-контролем и телефоном. Показания приборов выводятся на 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей. Во флагманском варианте Platinum данные проецируются и на лобовое стекло. А в салонное зеркало выводится изображение с камеры заднего вида.

На широкой центральной панели установлен сенсорный экран мультимедийной системы CUE: в зависимости от уровня комплектации его диагональ – 8 или 10,2 дюйма. Она, кстати, включает беспровод-

ной Интернет. Предусмотрена и сенсорная панель для навигации в меню. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля немного. Они также выполнены сенсорными, то есть для их срабатывания достаточно легкого касания. Такая же кнопка открывает и перчаточный ящик.

Как рулевая колонка, так и передние сиденья регулируются с помощью электропривода во всех CT6. Кресла широкие и очень комфортабельные. Они получили подогрев, а в Platinum есть также вентиляция и функцией массажа. На высоком центральном тоннеле установлен оригинальный T-образный селектор трансмиссии, а рядом – подлокотник с боксом внутри.

На втором ряду очень щедрое (даже по меркам F-класса) пространство для ног – около метра. Над головой также места немало. К тому же, задние сиденья регулируются с помощью электропривода: могут сдвигаться назад на 80 мм, изменяется и угол наклона их спинок. В CT6 Platinum они дополнены подогревом, вентиляцией и режимом массажа. А вот багажник относительно небольшой – 433 л.

Уже базовый Cadillac CT6 получил систему доступа без ключа, электропакет, двухзонный климат-контроль, аудиосистему Bose, связь Bluetooth, камеру задне-





го вида, парктроник, адаптивный круиз-контроль. Также установлены 8 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. Флагманская версия Platinum оснащена очень прилично: четырехзонный климат-контроль, датчики света и дождя, парковочный автопилот, камеры кругового обзора с возможностью записи изображения, обогрев руля, панорамная крыша, аудиосистема с 34 (!) динамиками и пара выдвижных 10-дюймовых мониторов для задних пассажиров. Кроме того, в этом случае установлены технологии автоматического замедления, слежения за "слепыми" зонами, ночного видения и соблюдения полосы движения.

Начальное предложение в линейке двигателей – 2,0-литровый 272-сильный турбомотор, знакомый по Cadillac ATS и CTS. Он неплохо проявляет себя благодаря крутящему моменту в 400 Н•м при 3000 об/мин. Турбопауза практически незаметна, да и громким мотор не назовешь. "Четверка" очень эластична и тяговита, да и динамика неплохая – 6,3 с до 100 км/ч и максимальные 210 км/ч. К тому

же, эта версия самая экономичная на данный момент – 10,7 л/100 км в городском цикле и 7,6 л/100 км – в загородном.

Атмосферный 3,6-литровый V6 развивает 335 л. с., а 3,0-литровая "шестерка" с двумя турбинами – 404 л. с. Последний вариант делает CT6 очень даже резвым – 5,3 с до 100 км/ч. Двигатель работает очень тихо, но при этом очень тяговит и невероятно отзывчив. Приличные 580 Н•м крутящего момента доступны в диапазоне 3500-4500 об/мин. Под рукой всегда остается запас мощности. А система отключения цилиндров позволяет добиться весьма умеренного расхода топлива – 13,1 л/100 км в городе и 9,0 л/100 км – на трассе.

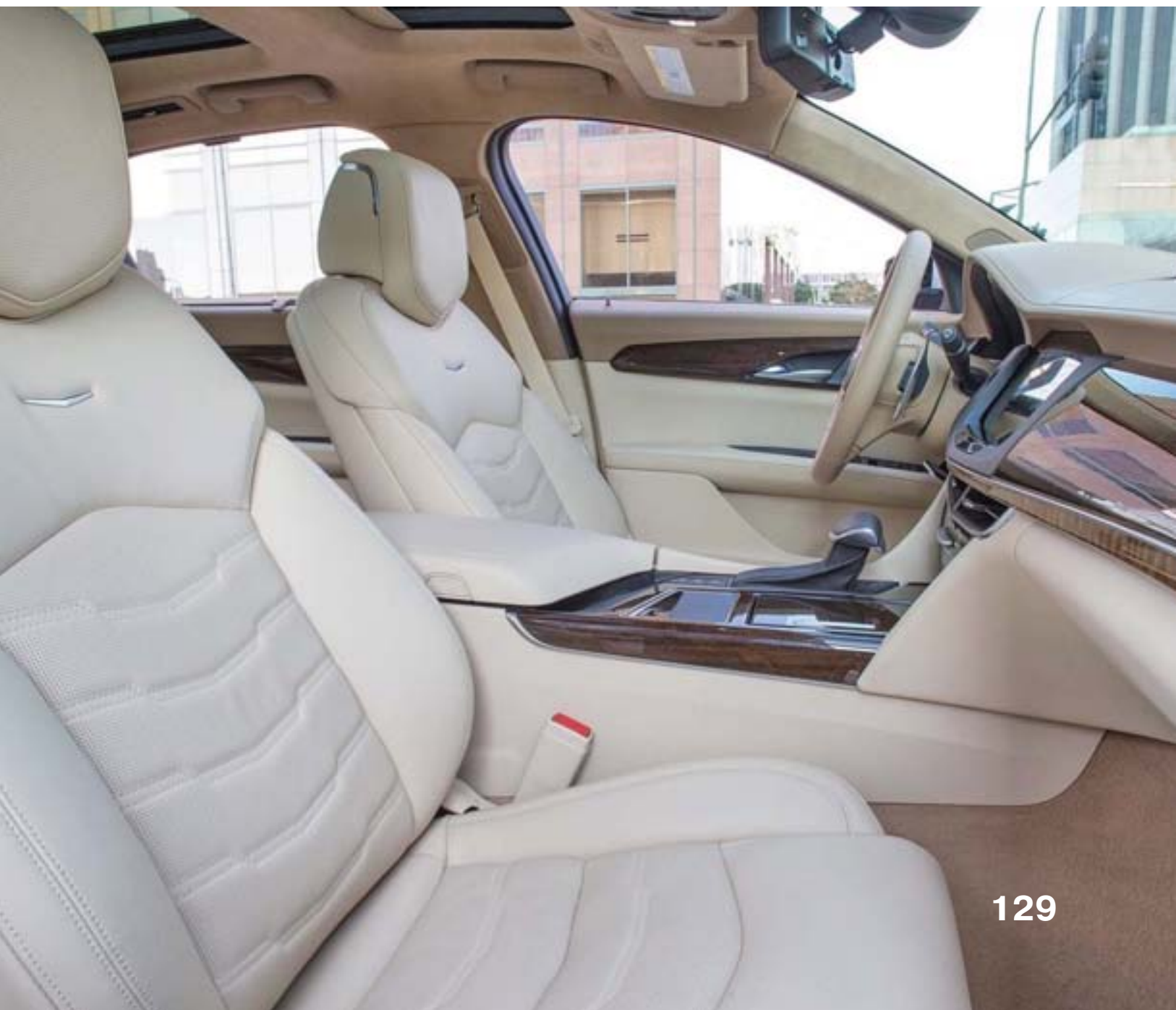
Конечно, Cadillac немислим без настоящего американского V8, поэтому сейчас в разработке новый 4,2-литровый турбомотор мощностью свыше 450 л. с. Также в будущем появится 335-сильная гибридная модификация.

Все Cadillac CT6 оснащены 8-ступенчатым "автоматом", демонстрирующим практически незаметные переключения передач. Версии с V6 получили еще и полный привод.

Конечно, обе ведущие оси улучшают сцепление с дорогой, хотя и у заднеприводного CT6 с этим проблем нет. Cadillac традиционно ставит на комфорт и его подвеска плавно поглощает большинство выбоин. В салоне очень тихо даже при 150 км/ч. Но при этом седан демонстрирует очень неплохую управляемость. Опциональные управляемые задние колеса обеспечивают ему завидную маневренность – диаметр разворота составляет 11,4 м. На больших скоростях они успешно борются с недостаточной поворачиваемостью. Адаптивные амортизаторы позволяют уменьшить крены в поворотах, а в спортивном режиме делают поведение CT6 более увлекательным.

Cadillac CT6 поступает в продажу с весны, причем продавать его будут не только в Америке, но и в Европе и Азии. Стоимость базовой версии в США составит 54 500 долларов, а вот богато оснащенный Platinum потянет на 88 500 долларов. Тем временем, в Cadillac уже ведут работы над еще более роскошным седаном, который в иерархии марки будет на ступеньку выше CT6.

















| Технические характеристики Cadillac CT6             |                                                                                   |                   |
|-----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| Тип кузова                                          | седан                                                                             |                   |
| Число дверей/мест                                   | 4/5                                                                               |                   |
| Снаряженная масса, кг                               | 1657                                                                              | 1850              |
| Длина/ширина/высота, мм                             | 5181/1880/1470                                                                    |                   |
| Колесная база, мм                                   | 3110                                                                              |                   |
| Колея передняя/задняя, мм                           | 1608/1626                                                                         |                   |
| Клиренс (дорожный просвет), мм                      | 150                                                                               |                   |
| Объем багажника, л                                  | 433                                                                               |                   |
| Диаметр разворота, м                                | 11,4                                                                              |                   |
| Двигатель                                           |                                                                                   |                   |
| Рабочий объем, см3                                  | 1998                                                                              | 2998              |
| Тип                                                 | бензиновый, с турбонаддувом                                                       |                   |
| Расположение                                        | спереди, продольно                                                                |                   |
| Расположение и число цилиндров                      | В ряд, 4                                                                          | V6                |
| Количество клапанов/распредвалов                    | 16/2                                                                              | 24/4              |
| Макс. мощность, л. с. при об/мин                    | 272 при 5500                                                                      | 404 при 5700      |
| Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин               | 400 при 3000                                                                      | 580 при 3500-4500 |
| Топливо/емкость бака, л                             | Аи-95/74                                                                          |                   |
| Трансмиссия                                         |                                                                                   |                   |
| Тип привода                                         | задний                                                                            | полный            |
| Коробка передач                                     | 8-ст. автоматическая                                                              |                   |
| Ходовая                                             |                                                                                   |                   |
| Передняя подвеска                                   | независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости |                   |
| Задняя подвеска                                     | независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости             |                   |
| Тормоза передние                                    | дисковые, вентилируемые                                                           |                   |
| Тормоза задние                                      | дисковые, вентилируемые                                                           |                   |
| Сервисные и тормозные системы                       | ABS, EBD, StabiliTrak                                                             |                   |
| Количество подушек безопасности, шт                 | 8                                                                                 |                   |
| Размер шин                                          | 245/40 R18                                                                        | 245/40 R20        |
| Эксплуатационные показатели                         |                                                                                   |                   |
| Время разгона от 0 до 100 км/ч, с                   | 6,3                                                                               | 5,3               |
| Максимальная скорость, км/ч                         | 210                                                                               | 250               |
| Расход топлива, л/100 км                            |                                                                                   |                   |
| – городской цикл                                    | 10,7                                                                              | 13,1              |
| – загородный цикл                                   | 7,6                                                                               | 9,0               |
| – смешанный цикл                                    | 9,4                                                                               | 11,2              |
| Стоимость тестируемого автомобиля (в США), долларов | 54 500 – 88 500                                                                   |                   |
| Первое техобслуживание, км                          | 20 000                                                                            |                   |
| Периодичность техобслуживания, км                   | 20 000                                                                            |                   |



За последние два десятилетия вседорожники существенно прибавили в популярности. Этот сегмент стал не только шире, но и разнообразнее. Постепенно все новые марки решают запускать в производство подобные модели. Появился вседорожный первенец и у Jaguar: в продажу поступил новый F-Pace.

# Jaguar F-Pace:

## вседорожный первенец





Новичок построен на новой модульной платформе, которую используют седаны XE и XF. Собственно, Jaguar F-Pace пришел на смену универсалу XF. Он достигает 4731 мм в длину, 2070 мм в ширину и 1652 мм в высоту при колесной базе в 2874 мм. Практически все кузовные детали выполнены из алюминиевых сплавов, использован в конструкции и магний, а пятая дверь изготовлена из композитных материалов. Начальная моноприводная версия весит 1665 кг. А коэффициент лобового сопротивления получился довольно низким, как для вседорожника, – 0,34.

При первом же взгляде исчезают все сомнения, что перед нами истинный Jaguar. F-Pace сразу обращает на себя внимание широкой "пастью" решетки радиатора и узкими, будто прищуренными, светодиодными фарами. Дизайн получился элегантно и весьма стремительным – с длинным капотом, короткими свесами кузова и большими углами наклона стоек крыши. Капот вседорожника выпуклый, а боковины украшены небольшими вентиляционными отверстиями. "Плечи" задних крыльев расширены, а подчеркивают

их узкие фонари в стиле Jaguar F-Type. На крыше установлен немаленький спойлер, а из бампера выглядывают широкие выхлопные трубы. Версию S можно отличить по аэродинамическому обвесу и 20-дюймовым легкосплавным дискам вместо стандартных 18-дюймовых.

Во внутренней отделке Jaguar F-Pace сочетаются кожа и полированный алюминий, а в более дорогих версиях присутствует и дерево. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов и можно изменять ее цвет. Компоновка салона знакома по другим моделям Jaguar. Трехспицевое рулевое колесо небольшое, а на его ободе в районе хвата рук предусмотрены наплывы. В начальной версии спидометр и тахометр разделены цветным экраном бортового компьютера, а вот в более дорогих вариантах данные выводятся на 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей. За доплату доступна и система проецирования информации на лобовое стекло.

Наклоненную центральную панель венчает сенсорный экран мультимедийной системы InControl Touch. В зависимости

от уровня оснащения его диагональ может быть 8 либо 10,2 дюйма. Предусмотрена и функция Dual View: под разными углами на монитор выводится разное изображение. InControl Touch также включает слот для карт памяти SD и жесткий диск на 10 либо 60 Гб. Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они удобно расположены. Вместо рычага автоматической трансмиссии установлен фирменный круглый селектор, выдвигающийся при включении зажигания.

Посадка за рулем достаточно высокая, что обеспечивает хорошую обзорность. Кресла первого ряда комфортабельные и при этом неплохо удерживают спину, а еще дополнены функцией подогрева. В F-Pace S предусмотрены спортивные сиденья с интегрированными подголовниками, обеспечивающие лучшую боковую поддержку. К тому же, они оснащены электроприводом регулировок. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлены подстаканники и подлокотник с отделением, розеткой и USB-портом внутри.





Задние кресла расположены несколько выше, чем передние. Несмотря на это, пространство над головой весьма приличное и пассажиры ростом под два метра не будут стеснены. Места для ног и вовсе в избытке, а салон достаточно широкий, чтобы на втором ряду с удобством разместились три взрослых средней комплекции.

Багажник у F-Pace немаленький: его объем составляет 650 л в обычном состоянии и 1740 л – со сложенными задними сиденьями (они могут складываться с помощью электропривода). Сам отсек очень широкий (1255 мм), а пол в нем двусторонний и прорезинен снизу на тот случай, если нужно перевозить грязные грузы. Пятая дверь оснащена электроприводом уже в начальной версии, а при желании его можно дополнить и функцией сенсорного открытия.

Базовая комплектация включает электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, аудиосистему с DVD-плеером, связь Bluetooth, парктроник и круиз-контроль. Кроме того, предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. F-Pace S добавляет систему доступа без ключа, панорамную крышу, датчики освещения и дождя, камеру заднего вида. Среди опций – вентиляция передних и подогрев задних кресел, камеры кругового обзора, 825-ваттная аудиосистема с 17 динамиками, четырехзонный климат-контроль, беспроводной Интернет, парковочный автопилот. Также можно выбрать технологии автоматического замедления, соблюдения полос движения, распознавания дорожных

знаков, мониторинга "слепых" зон и определения усталости водителя.

На первых порах для Jaguar F-Pace предложат на выбор три двигателя. Единственный бензиновый мотор – знакомый 3,0-литровый компрессорный V6 мощностью 380 л. с. Он быстро отзывается на малейшее нажатие педали акселератора и радует слух приятным и негромким звуком. "Шестерка" неплохо проявляет себя в среднем диапазоне оборотов благодаря 450 Н·м крутящего момента, которые в распоряжении при 4500 об/мин. Вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 5,5 с, а его максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. При этом "аппетит" у V6 умеренный – 12,2 л/100 км в городском цикле и 7,1 л/100 км – в загородном. Позже появятся 340-сильный вариант этого двигателя и 2,0-литровый 240-сильный турбомотор.

Турбодизель объемом 2,0 л развивает 180 л. с. и расходует в среднем 5,3 л/100 км. Но гораздо привлекательнее 3,0-литровый дизельный V6 с двумя турбинами. Причем он интересен не только приличной мощностью (300 л. с.), но и огромным крутящим моментом в 700 Н·м, доступным уже при 2000 об/мин. Тяги на малых оборотах в избытке, но вместе с тем характер двигателя спокойный. По динамике такой F-Pace не слишком уступает бензиновому варианту – 6,2 с до 100 км/ч и максимальные 241 км/ч. Зато расход топлива у него гораздо меньше – 6,9 л/100 км в городе и 5,6 л/100 км – на трассе.

Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает плавно, пусть и не слишком быстро. Есть версии с задним и полным приводом. Хотя и в полнопривод-

ном варианте передняя ось подключается только на дорогах с плохим сцеплением. У F-Pace неплохой дорожный просвет (213 мм) и он способен преодолевать полуметровые броды. Технология Adaptive Surface Response изменяет настройки системы стабилизации в зависимости от типа дорожного покрытия. Предусмотрен и вседорожный круиз-контроль All-Surface Progress Control, позволяющий преодолевать сложные участки на малой скорости – до 30 км/ч. А функция Low-Friction Launch делает педаль акселератора менее чувствительной, что удобно на бездорожье или зимой.

Однако по-настоящему автомобиль проявляет себя на асфальте. Его руль точный и острый, пусть и не самый информативный. Заднеприводной уклон и задняя подвеска с интегральным рычагом способствуют уверенному поведению на извилистых дорогах. С недостаточной поворачиваемостью успешно борется система изменения вектора тяги. Однако с отключенной системой стабилизации заднюю ось нетрудно сорвать в занос, поскольку передние колеса не всегда подключаются вовремя. Высокий F-Pace на удивление мало кренится в поворотах, но за это приходится расплачиваться довольно жесткой ездой. Впрочем, ситуацию улучшают опционные адаптивные амортизаторы, улучшающие комфорт.

Jaguar F-Pace уже поступил в продажу в Европе. Начальная версия стоит 42 тыс. евро. К лету вседорожник появится и в Украине.















| Технические характеристики Jaguar F-Pace |                                                                                       |                            |              |
|------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|--------------|
| Тип кузова                               | универсал                                                                             |                            |              |
| Количество дверей/мест, шт.              | 5/5                                                                                   |                            |              |
| Снаряженная/полная масса, кг             | 1861/2500                                                                             | 1775/2460                  | 1884/2570    |
| Длина/ширина/высота, мм                  | 4731/2070/1652                                                                        |                            |              |
| Колесная база, мм                        | 2874                                                                                  |                            |              |
| Колея передняя/задняя, мм                | 1641/1654                                                                             |                            |              |
| Клиренс (дорожный просвет), мм           | 213                                                                                   |                            |              |
| Объем багажника, л                       | 650/1740                                                                              |                            |              |
| Диаметр разворота, м                     | 11,9                                                                                  |                            |              |
| Двигатель                                |                                                                                       |                            |              |
| Рабочий объем, см3                       | 2995                                                                                  | 1999                       | 2993         |
| Тип                                      | бензиновый, с механическим компрессором                                               | дизельный, с турбонаддувом |              |
| Расположение                             | спереди, продольно                                                                    |                            |              |
| Расположение и количество цилиндров      | V6                                                                                    | В ряд, 4                   | V6           |
| Количество клапанов/распредвалов, шт.    | 24/4                                                                                  | 16/2                       | 24/4         |
| Макс. мощность, л. с. при об/мин         | 380 при 6500                                                                          | 180 при 4000               | 300 при 4000 |
| Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин    | 450 при 4500                                                                          | 430 при 1750-2500          | 700 при 2000 |
| Топливо/емкость бака, л                  | Аи-95/63                                                                              | Дт/63                      |              |
| Трансмиссия                              |                                                                                       |                            |              |
| Тип привода                              | подключаемый полный                                                                   |                            |              |
| Коробка передач                          | 8-ст. автоматическая                                                                  |                            |              |
| Ходовая                                  |                                                                                       |                            |              |
| Передняя подвеска                        | независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости |                            |              |
| Задняя подвеска                          | независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости                 |                            |              |
| Тормоза передние                         | дисковые, вентилируемые                                                               |                            |              |
| Тормоза задние                           | дисковые, вентилируемые                                                               |                            |              |
| Сервисные и тормозные системы            | ABS, EBD, Brake Assist, DSC                                                           |                            |              |
| Количество подушек безопасности, шт.     | 6                                                                                     |                            |              |
| Размер шин                               | 235/50 R19                                                                            | 235/60 R18                 | 235/60 R18   |
| Эксплуатационные показатели              |                                                                                       |                            |              |
| Время разгона от 0 до 100 км/ч, с        | 5,5                                                                                   | 8,7                        | 6,2          |
| Максимальная скорость, км/ч              | 250                                                                                   | 208                        | 241          |
| Расход топлива, л/100 км                 |                                                                                       |                            |              |
| – городской цикл                         | 12,2                                                                                  | 6,2                        | 6,9          |
| – загородный цикл                        | 7,1                                                                                   | 4,7                        | 5,6          |
| – смешанный цикл                         | 8,9                                                                                   | 5,3                        | 6,0          |
| Стоимость автомобиля в Европе, евро      | 42 000 – 84 000                                                                       |                            |              |
| Первое техобслуживание, км               | 20 000                                                                                |                            |              |
| Периодичность техобслуживания, км        | 20 000                                                                                |                            |              |



# Mercedes-Benz C переход на турбонаддув



*Тест-драйв:*

ДЕБЮТАНТ

# C63 AMG Coupe:

УВ





Mercedes-Benz C-Class традиционно известен с кузовами седан и универсал, хотя у него всегда была родственная модель с кузовом купе. Поначалу ее выделили в отдельную линейку CLK, однако с 2011 года на смену ему пришел C-Class Coupe. Поскольку в 2014 году представили новый C-Class, то теперь пришло время и для свежего купе. Наряду со стандартной версией дебютировал и заряженный вариант – могучий Mercedes-Benz C63 AMG Coupe.

Купе получилось более стремительным на вид, чем седан. У него утонченный силуэт с длинным капотом, изогнутой крышей и очень высокой оконной линией, что делает автомобиль похожим на старшего брата S-Class Coupe. В дизайне преобладают плавные скругленные линии, а боковины стали более профилированными. Впрочем, C63 AMG выглядит очень даже грозно. Со стандартным купе и у него общие только крыша, двери и крышка капота. Широкая решетка радиатора украшена по центру большой трехлучевой звездой, а по бокам установлены крупные светодиодные фары. В переднем бампере заметен огромный воздухозаборник, а капот стал более выпуклым. Раздутые колесные арки указывают на то, что передняя колея

прибавила 73 мм, а задняя – 46 мм. На порогах появились аэродинамические накладки, а клиренс уменьшен на 25 мм. Крышку багажника украшает заостренный спойлер, а из заднего бампера выглядывают четыре широких выхлопных трубы.

По сравнению с предшественником C63 AMG Coupe немного подрос: длина прибавила 45 мм (до 4750 мм), а колесная база увеличена на 75 мм – до 2840 мм. Новичок также ощутимо шире (1877 мм) и немного выше (1402 мм). В конструкции широко применены алюминиевые сплавы, но масса все равно немаленькая – 1800 кг. Стандартными являются 18-дюймовые легкосплавные диски, а у C63 S AMG Coupe колеса 19-дюймовые.

В отделке салона Mercedes-Benz C63 AMG Coupe сочетаются кожа и полированный алюминий, а за доплату доступны карбоновые вставки. Обод трехспицевого рулевого колеса плоский снизу и обшит алькантарой в районе хвата рук, а на педалях заметны металлические накладки. Селектор трансмиссии вынесен на рулевую колонку. Особые циферблаты спидометра и тахометра от AMG находятся в отдельных колодцах, а между ними размещен цветной экран бортового компьютера. По-

казания могут выводиться и на лобовое стекло.

Широкая центральная панель наклонена, а сверху к ней прикреплен 8,4-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы Comand. Навигация в меню может осуществляться и с помощью круглого джойстика, а за доплату можно выбрать сенсорную панель, различающую начертания букв пальцами. Ниже установлены стильные аналоговые часы. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля немного, поэтому привыкание к ним осуществляется быстро.

Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Купе получило особые спортивные кресла с интегрированными подголовниками. Они обеспечивают отличную боковую поддержку и при этом остаются комфортабельными. Предусмотрены функции электропривода и подогрева. В C63 S AMG Coupe предусмотрены более упругие ковшеобразные сиденья. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлены подстаканники и подлокотник с отделением внутри.

На втором ряду места для ног больше, чем в модели предыдущего поколения,





хотя запас над головой по-прежнему остается небольшим. Объем багажника составляет 355 л.

Как флагманская модель, C63 S AMG Coupe весьма богато оснащен: система бесключевого доступа, электропакет, двухзонный климат-контроль, аудиосистема с 12 динамиками, датчики освещения и дождя, камера заднего вида, навигационная система, связь Bluetooth, адаптивный круиз-контроль. Также установлены 9 подушек безопасности, системы стабилизации, определения усталости водителя, автоматического замедления и контроля давления в шинах. В качестве опций предложены камеры кругового обзора, парковочный автопилот, беспроводной Интернет, панорамная крыша, системы распознавания дорожных знаков, слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения.

Mercedes-Benz C63 AMG Coupe переходит на турбонаддув. Он получил новый V8 – 4,0-литровый, с двумя турбинами в развале блока цилиндров, знакомый по купе Mercedes-AMG GT. Собирает его один человек и ставит свою роспись на крышке мотора. В стандартной версии двигатель развивает 476 л. с., а в C63 S – 510 л. с. Турбонаддув делает его не только мощ-

нее, но и более эластичным, чем атмосферная "восьмерка" предшественника. К тому же, уже с малых оборотов дает о себе знать и увеличенная тяга: у 510-сильной версии с 1750 об/мин в распоряжении приличные 700 Н·м крутящего момента. При этом V8 очень отзывчив и легко раскручивается до 7000 об/мин. Купе разгоняется до 100 км/ч за 3,9 с, а ограничитель скорости у него может срабатывать при 250 или 290 км/ч. В выхлопной системе – сразу два перепускных клапана и когда оба открыты, мотор отзывается сочным и грозным рыком. При этом автомобиль еще и на треть экономичнее – 11,9 л/100 км в городском цикле и 7,1 л/100 км – в загородном. Ведь даже спортивная модификация C-Class Coupe оснащена системой глушения двигателя при остановках.

Для купе доступна только 7-ступенчатая автоматическая трансмиссия. Она демонстрирует плавные, но не самые быстрые, переключения передач. При желании можно выбрать ручной режим и воспользоваться подрулевыми лепестками.

C63 AMG Coupe демонстрирует более уверенную управляемость, чем модель прошлого поколения. Дифференциал повышенного трения (механический в начальной модификации, электронный – в

C63 AMG S) приближает поворачиваемость к нейтральной. Тем не менее, заднюю ось очень легко сорвать в занос и для этого не обязательно отключать систему стабилизации – достаточно перевести ее в спортивный режим. Вместе с тем педалью акселератора легко подправить траекторию автомобиля в вираже. Рулевое управление с электроусилителем острое, наполнено тяжестью и очень даже информативное. Mercedes-Benz C63 AMG Coupe получил более жесткие пружины подвески, адаптивные амортизаторы и увеличенные стабилизаторы поперечной устойчивости. Благодаря этому крены кузова в поворотах уменьшены, хотя и комфорт езды несколько пострадал, что особенно ощутимо в режиме Sport. Стандартные тормоза диаметром 390 мм спереди и 360 мм сзади обеспечивают хорошее замедление, а за доплату впервые предложены карбоново-керамические диски. При спокойной езде по шоссе не слышны ни шины, ни ветер – это заслуга неплохой шумоизоляции.

Mercedes-Benz C63 AMG Coupe уже доступен в Европе. Стоимость базовой версии составляет 78 тыс. евро, а C63 S AMG Coupe оценен в 86 тыс. евро.



















150

| Технические характеристики Mercedes C63 AMG S Coupe |                                                                                                  |
|-----------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Тип кузова                                          | купе                                                                                             |
| Количество дверей/мест, шт.                         | 2/4                                                                                              |
| Снаряженная/полная масса, кг                        | 1800/2160                                                                                        |
| Длина/ширина/высота, мм                             | 4750/1877/1402                                                                                   |
| Колесная база, мм                                   | 2840                                                                                             |
| Колея передняя/задняя, мм                           | 1636/1592                                                                                        |
| Клиренс (дорожный просвет), мм                      | 105                                                                                              |
| Объем багажника мин/макс, л                         | 355                                                                                              |
| Диаметр разворота, м                                | 11,3                                                                                             |
| Двигатель                                           |                                                                                                  |
| Рабочий объем, см3                                  | 3982                                                                                             |
| 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                    | 510 при 6250                                                                                     |
| Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин               | 700 при 1750-4500                                                                                |
| Топливо/емкость бака, л                             | Аи-98/66                                                                                         |
| Трансмиссия                                         |                                                                                                  |
| Тип привода                                         | задний                                                                                           |
| Коробка передач                                     | 7-ст. автоматическая                                                                             |
| Ходовая                                             |                                                                                                  |
| Передняя подвеска                                   | независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости |
| Задняя подвеска                                     | независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости                            |
| Тормоза передние                                    | дисковые, вентилируемые                                                                          |
| Тормоза задние                                      | дисковые, вентилируемые                                                                          |
| Сервисные и тормозные системы                       | ABS, EBD, Brake Assist, ESP                                                                      |
| Количество подушек безопасности, шт.                | 9                                                                                                |
| Размер шин                                          | 255/35 ZR19 спереди, 285/30 ZR19 сзади                                                           |
| Эксплуатационные показатели                         |                                                                                                  |
| Время разгона от 0 до 100 км/ч, с                   | 3,9                                                                                              |
| Максимальная скорость, км/ч                         | 290                                                                                              |
| Расход топлива, л/100 км:                           |                                                                                                  |
| – городской цикл                                    | 11,9                                                                                             |
| – загородный цикл                                   | 7,1                                                                                              |
| – смешанный цикл                                    | 8,9                                                                                              |
| Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро    | 86 000                                                                                           |
| Первое техобслуживание, км                          | 15 000                                                                                           |
| Периодичность техобслуживания, км                   | 15 000                                                                                           |



# Во вседорожном стиле



## Citroen C4 Cactus

Продолговатые фары Citroen C4 Cactus сочетаются с узкими ходовыми огнями



## Nissan Juke

У Nissan Juke весьма оригинальный дизайн передней части



## Renault Captur

По центру радиаторной решетки Renault Captur – огромный логотип марки

По статистике, большая половина владельцев вседорожников не съезжает с асфальта. Многие подобные автомобили используются только в условиях города. Соответственно, полный привод в этом случае не особо нужен. Но ценятся увеличенный клиренс и удобная высокая посадка за рулем. При этом для городских улиц хорошо, если при этом автомобиль компактный – такой, как новые Citroen C4 Cactus и Renault Captur, а также хорошо знакомый у нас Nissan Juke. О них и пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйв.

Представленный в 2014 году Citroen C4 Cactus сразу привлек своей оригинальностью. У него высокий капот и логотип марки на "носу". Над крупными прямоугольными фарами установлены узкие светодиодные ходовые огни. Нижняя часть кузова по периметру прикрыта вседорожным пластиковым обвесом. Главная особенность автомобиля – вставки из специальной резины на бамперах и боковинах с полостями, заполненными воздухом. Они призваны защитить кузов от мелких повреждений. Можно выбирать их цвет. Толстые задние стойки наклонены, а верхняя кромка пятой двери дополнена спойлером. По краям кузова находятся небольшие фонари.

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

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

C4 Cactus – немного больше своих соперников: 4157 мм в длину против 4135 мм – у Juke и 4122 мм – у Captur. Вместе с тем, у компактного Renault самая большая колесная база – 2606 мм, тогда как у Citroen – 2595 мм, а у Nissan – 2530 мм. Интересно, что самый крупный C4 Cactus заметно легче конкурентов – 1050 кг против 1180 кг у Captur и 1215 кг – у Juke.

Внутри Citroen преобладает лаконичный минималистический стиль. В отделке преобладает толстое сукно, а вместо дверных ручек – петли. В то же время рулевое колесо обшито кожей, а его обод выполнен



**Citroen самый легкий в тройке – 1050 кг**



**Ручки задних дверей Nissan спрятаны в стойках крыши**



**У Renault самая большая колесная база – 2606 мм**





**На крыше C4 Cactus размещен спойлер**



**L-образные фонари Juke выполнены в стиле купе 370Z**



**Сзади по краям кузова Captur – крупные овальные фонари**

плоским снизу. Показания приборов выведены на небольшой жидкокристаллический экран, хотя там нет тахометра. Сверху на центральной панели размещен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы, заменяющий собой большую часть клавиш (в том числе переключатели аудиосистемы и климатической установки). Зато здесь есть кнопочный селектор трансмиссии. Перчаточный ящик выполнен в стиле старинных чемоданов. Он довольно вместительный, ведь фронтальная подушка безопасности установлена в крыше. Рулевая колонка регулируется только по высоте. На первом ряду C4 Cactus установлен широкий диван – комфортабельный, но с посредственной боковой поддержкой. Предусмотрена функция обогрева. Обзорность в Citroën получше, чем у соперников.

Под стать внешнему виду салон Nissan также яркий и эмоциональный, с обилием "раздутых" поверхностей. Компактное трехспицевое рулевое колесо обшито перфорированной кожей. В оформлении присутствуют мотоциклетные мотивы. Так, циферблаты спидометра и тахометра помещены в отдельные глубокие желоба, а трансмиссионный тоннель напоминает бензобак. Его, кстати, окрашивают в цвет кузова. Центральная панель декорирована лакированным пластиком, а на ней размещены сразу два цветных дисплея. На верхний выведены показания мультимедийной системы, а на нижний – данные аудиосистемы и даже такой экзотический показатель, как боковое ускорение в поворотах. Рулевая колонка Juke регулируется только по высоте. Сиденья водителя и переднего пассажира мягкие и обладают хорошей боковой поддержкой. Они оснащены функцией подогрева. Следует отметить, что толстые задние стойки и небольшое стекло ограничивают обзор назад.

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

Если сравнивать пространство на втором ряду сидений, то самое большое оно в C4 Cactus. Здесь достаточно места как для ног, так и над головой. В Renault ногам также не тесно, а задние сиденья еще и горизонтальной регулировкой оснащены. В Captur и Juke ощущается недостаток пространства в районе плеч, поэтому сзади комфортнее двоим. В Nissan рослые пассажиры почувствуют недостаток места над головой. У Renault самый вместительный багажник – 377-455 л, в зависимости от положения задних кресел. В Citroen этот показатель равен 358 л, а в Nissan – всего 251 л. Со сложенными сиденьями второго ряда получается 1235, 1170 и 550 л, соответственно.

Для сравнения выбраны комплектации приблизительно одинаковой стоимости – Citroen C4 Cactus 1,2 Shine, Nissan Juke 1,6 SE и Renault Captur 1,2 Zen. Все автомобили оснащены центральным замком, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контролем, CD-плеером, связью Bluetooth, круиз-контролем, легкосплавными дисками и системой стабилизации. C4 Cactus и Captur также получили датчики света и дождя, систему контроля давления в шинах, а в Citroen есть еще и камера заднего вида. У Renault предусмотрено 4 подушки безопасности, а у Citroen и Nissan – по 6.

В сравнении принимают участие бензиновые версии моделей. C4 Cactus оснащен 1,2-литровым трехцилиндровым двигателем мощностью 82 л. с. У него бодрый характер и он быстро раскручивается. Мотор не самый тяговитый, но зато максимальные 118 Н·м крутящего момента достигаются при невысоких 2750 об/мин. Однако порой он слишком шумный, а иногда ощутимы и вибрации. Да и 6-ступенчатая роботизированная трансмиссия иногда демонстрирует толчки при переключениях. Динамика у Citroen хуже, чем у соперников – 12,9 с до 100 км/ч и максимальные 171 км/ч. Зато он наиболее экономичный – 5,6 л/100 км в городском цикле и 4,0 л/100 км – в загородном. Также можно выбрать вариант с 1,6-литровым 92-сильным турбодизелем.

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

Captur получил 1,2-литровый турбомотор, развивающий 120 л. с. при 4900 об/мин. Он эластичен и тяговит,



Показания приборов Citroen выведены на дисплей



Трансмиссионный тоннель Nissan по форме напоминает бензобак мотоцикла



Цифровой спидометр Renault сочетается с аналоговым тахометром





**Как на первом, так и на втором ряду в C4 Cactus установлены диваны**



**В Juke рослые пассажиры почувствуют недостаток места над головой**



**Задние сиденья Captur оснащены горизонтальной регулировкой**

причем особенно это заметно в среднем диапазоне оборотов. Пиковые 190 Н•м крутящего момента доступны при 2000 об/мин. Двигатель работает плавно и тихо. Автомобиль демонстрирует лучшие в тройке динамические характеристики – 10,9 с до 100 км/ч и максимальные 192 км/ч. Передачи в 6-ступенчатой трансмиссии с двумя сцеплениями переключаются очень быстро. В городе автомобиль расходует 6,6 л/100 км, а на шоссе – 4,7 л/100 км. В Украине этот Renault также доступен с 1,5-литровым 90-сильным турбодизелем.

Citroen традиционно более ориентирован на комфорт. Его длинноходная подвеска легко поглощает большинство дорожных неровностей. Однако в скоростных поворотах автомобиль ощутимо кренится. Руль C4 Cactus очень легкий, но не самый информативный. Впрочем, автомобиль, на удивление, хорошо ведет себя и на извилистых дорогах. Благодаря легкой передней части он менее подвержен недостаточной поворачиваемости. Сцепление с дорогой и курсовая устойчивость хорошие. На больших скоростях в салоне слышны ветер и шины. Также следует отметить немаленький (210 мм) дорожный просвет.

Ходовая Nissan настроена на динамичную езду. Поэтому подвеска достаточно жесткая, что особенно ощутимо в данной версии, ведь она укомплектована 17-дюймовыми колесами. Зато у Juke низкий центр тяжести и в поворотах его крены относительно небольшие. Рулевое управление с адаптивным электроусилителем точное, но немного больше обратной связи ему не помешало бы. Он легкий в городских условиях, но в режиме Sport наливается тяжестью. Впрочем, ему не помешало бы побольше информативности. Кроме того, на больших скоростях проявляются шумы ветра и шин. Зато у Juke самый маленький диаметр разворота – 10,7 м против 10,8 м у Captur и 10,9 м – у C4 Cactus.

Renault также на первое место ставит комфорт. Езда очень мягкая даже на дорогах с множеством выбоин. Правда, на больших скоростях проявляются крены в поворотах – это обратная сторона таких настроек ходовой. У Captur очень легкий руль (его можно вращать несколькими пальцами), хотя довольно точный. А вот обратной связи у него немного. Сцепление с дорогой хорошее, а недостаточная поворачиваемость редко дает о себе знать. А вот шумоизоляция не самая лучшая – шум ветра отчетливо слышен после 110 км/ч.

Citroen C4 Cactus 1,2 Shine самый доступный из трех автомобилей – 481 тыс. гривен. При этом у него богатое оснащение и экономичный двигатель. Renault Captur 1,2 Zen стоит 501 тыс. гривен и привлекает хорошей динамикой и вместительным багажником. Nissan Juke 1,6 SE несколько дороже – 529 тыс. гривен, зато у него на высоте маневренность и управляемость.



**Объем багажника Citroen – 358 л**

**Багажник Nissan самый маленький – 251 л**

**У Renault в распоряжении до 455 л**

| Технические характеристики                |                                                                                   |                |                                             |
|-------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------|---------------------------------------------|
| Модель                                    | Citroen C4 Cactus                                                                 | Nissan Juke    | Renault Captur                              |
| Тип кузова                                | универсал                                                                         |                |                                             |
| Количество дверей/мест, шт.               | 5/5                                                                               |                |                                             |
| Снаряженная/полная масса, кг              | 1050/1555                                                                         | 1215/1675      | 1180/1726                                   |
| Длина/ширина/высота, мм                   | 4157/1729/1480                                                                    | 4135/1765/1565 | 4122/1778/1566                              |
| Колесная база, мм                         | 2595                                                                              | 2530           | 2606                                        |
| Колея передняя/задняя, мм                 | 1475/1475                                                                         | 1525/1525      | 1531/1516                                   |
| Клиренс (дорожный просвет), мм            | 210                                                                               | 180            | 200                                         |
| Объем багажника мин/макс, л               | 358/1170                                                                          | 251/550        | 377/1235                                    |
| Диаметр разворота, м                      | 10,9                                                                              | 10,7           | 10,8                                        |
| Двигатель                                 |                                                                                   |                |                                             |
| Рабочий объем, см3                        | 1199                                                                              | 1598           | 1197                                        |
| Тип                                       | бензиновый                                                                        |                | бензиновый, с турбонаддувом                 |
| Расположение                              | спереди, поперечно                                                                |                |                                             |
| Расположение и количество цилиндров       | в ряд, 3                                                                          | в ряд, 4       | в ряд, 4                                    |
| Количество клапанов/распредвалов, шт.     | 12/2                                                                              | 16/2           | 16/2                                        |
| Макс. мощность, л. с. при об/мин          | 82 при 5750                                                                       | 117 при 6000   | 120 при 4900                                |
| Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин     | 118 при 2750                                                                      | 158 при 4000   | 190 при 2000                                |
| Топливо/емкость бака, л                   | Аи-95/50                                                                          | Аи-95/46       | Аи-95/45                                    |
| Трансмиссия                               |                                                                                   |                |                                             |
| Тип привода                               | передний                                                                          |                |                                             |
| Коробка передач                           | 6-ст. роботизированная                                                            | вариатор       | 6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями |
| Ходовая                                   |                                                                                   |                |                                             |
| Передняя подвеска                         | независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости |                |                                             |
| Задняя подвеска                           | полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости               |                |                                             |
| Тормоза передние                          | дисковые, вентилируемые                                                           |                |                                             |
| Тормоза задние                            | дисковые                                                                          |                |                                             |
| Количество подушек безопасности, шт.      | 6                                                                                 | 6              | 4                                           |
| Сервисные и тормозные системы             | ABS, EBD, ESP                                                                     |                |                                             |
| Размер шин                                | 205/55 R16                                                                        | 215/55 R17     | 205/60 R16                                  |
| Эксплуатационные показатели               |                                                                                   |                |                                             |
| Время разгона от 0 до 100 км/ч, с         | 12,9                                                                              | 11,5           | 10,9                                        |
| Максимальная скорость, км/ч               | 171                                                                               | 170            | 192                                         |
| Расход топлива, л/100 км                  |                                                                                   |                |                                             |
| – городской цикл                          | 5,4                                                                               | 8,3            | 6,6                                         |
| – загородный цикл                         | 4,0                                                                               | 5,2            | 4,7                                         |
| – смешанный цикл                          | 4,6                                                                               | 6,3            | 5,4                                         |
| Стоимость тестируемого автомобиля, гривен | 481 000                                                                           | 529 000        | 501 000                                     |
| Первое техобслуживание, км                | 10 000                                                                            |                |                                             |
| Периодичность техобслуживания, км         | 10 000                                                                            |                |                                             |



# Вседорожники с душой купе



## BMW X6

Передний бампер BMW X6 выполнен X-образным



## Infiniti QX70

Широкая радиаторная решетка Infiniti QX70 сочетается с "хищными" узкими фарами



## Mercedes-Benz GLE Coupe

Широкая решетка радиатора и крупные светодиодные фары – черты Mercedes-Benz GLE450 AMG Coupe

Смешение классов в автомобильном мире – давно уже не новость. Уже давно зарекомендовали себя спортивные вседорожники и четырехдверные купе. Появились и так называемые вседорожные купе, сочетающие стремительный дизайн и динамику с увеличенным клиренсом и повышенной проходимостью. Среди подобных моделей у нас хорошо известны BMW X6 и Infiniti QX70, а теперь к ним присоединился новый Mercedes-Benz GLE Coupe. О них и пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

BMW X6 второго поколения представлен в 2014 году и не слишком изменился внешне. Он сохранил знакомый по предшественнику профиль с длинным капотом, ниспадающим силуэтом крыши и приподнятой заостренной задней частью. Фирменная разделенная пополам решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами. Бампер выполнен в виде буквы "X". Боковины получились рельефными, а задние крылья теперь серьезно расширены. Подчеркивают их крупные стреловидные фонари. Пятая дверь декорирована серебристой накладкой.

Infiniti QX70 (ранее известный, как FX) также очень смахивает на купе, ведь у него огромный капот, аркообразная форма крыши и высокая оконная линия. Широкая четырехугольная радиаторная решетка прибавляет агрессии передней части. Раскосые фары растянуты на рельефные крылья. В боковинах размещены узкие вентиляционные отверстия. Профиль подчеркивают большие 21-дюймовые колеса. Выпуклое заднее стекло сверху прикрыто огромным спойлером. Задние фонари напоминают переднюю оптику, а пятая дверь украшена хромированными молдингами.

У Mercedes-Benz GLE Coupe также обтекаемый профиль с изогнутой формой крыши, а еще очень высокая оконная линия. Передняя часть выполнена в духе родственного GLE (он же – бывший M-Class): широкая решетка радиатора по центру украшена большой трехлучевой звездой, а большие фары – полностью светодиодные и дополнены изогнутыми ходовыми огнями. Капот выпуклый, боковины – рельефные, а колесные арки серьезно раздуты. В пятую дверь интегрирован спойлер, а узкие фонари соединены хромированной накладкой.

BMW – самый крупный в этой тройке – достигает 4909 мм в длину при колесной базе в 2933 мм. Mercedes-Benz не намного меньше – 4900 мм и 2915 мм, соответственно. Длина Infiniti равна 4865 мм, а расстояние между осями – 2885 мм. X6 и самый тяжелый – 2245 кг против 2220 кг у GLE Coupe и 2075 кг – у QX70.

В отделке салона X6 использованы кожа и алюминий, а подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Трехспицевое рулевое колесо оснащено наплавками на ободе в районе хвата рук. На приборной панели преобладают крупные спидометр и тахометр. Между ними – цветной экран бортового компьютера, а по краям установлены указатели остатка топлива и температуры двигателя. Широкая центральная панель немного повернута к



**При длине в 4909 мм BMW самый крупный в тройке**



**Аркообразная форма крыши – отличительная черта Infiniti**



**Боковины Mercedes-Benz профилированы, а колесные арки расширены**





**Пятая дверь X6 украшена хромированной накладкой**



**Заднее стекло QX70 панорамное**



**Фонари GLE Coupe соединены хромированным молдингом**

водителю. Венчает ее 10,25-дюймовый дисплей мультимедийной системы iDrive. Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля рационально упорядочены и довольно крупные. Передние сиденья оснащены электроприводом регулировок и подогревом. Они комфортабельные и неплохо удерживают спину. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлены подлокотники с боксом внутри. Обзорность назад несколько ограничена из-за приподнятой "кормы".

Салон QX70 декорирован кожей, которую разбавляют многочисленные вставки из дерева и полированного алюминия. Передняя панель по форме напоминает волны. Трехспицевое рулевое колесо небольшое, а в районе хвата рук на нем предусмотрены наплывы. Циферблаты спидометра и тахометра имеют нежно-синюю оптоволоконную подсветку, которая приятна для глаз. Между ними размещен экран, на который выведены остальные данные. Центральную панель венчает 8-дюймовый цветной дисплей мультимедийной системы, а навигация в ее меню осуществляется с помощью круглого джойстика. Среди клавиш блока аудиосистемы можно заметить небольшие аналоговые часы. Сами кнопки удобно расположены и привыкание к ним не займет много времени. Электроприводом регулировок оснащены как передние сиденья, так и рулевая колонка. Сами кресла установлены довольно низко (по меркам вседорожника) и разделены высоким центральным тоннелем. Они мягкие, но при этом неплохо удерживают спину. Предусмотрены функции их подогрева и вентиляции.

Внутри GLE Coupe сочетаются кожа, дерево и полированный алюминий. Рулевое колесо выполнено плоским снизу и обшито перфорированной кожей в районе хвата рук. Педали украшены металлическими накладками. Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы: внутри спидометра установлен указатель уровня топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру размещен цветной экран бортового компьютера. К широкой центральной панели сверху прикреплен 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы Comand. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и удобные в использовании. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья самые мягкие в тройке и при этом неплохо удерживают спину. Они оснащены электроприводом и подогревом. Также обогреваются и подстаканники на центральном тоннеле. Подлокотники прячут отделение для мелкой поклажи. Обзор назад ограничен из-за маленького стекла.

На втором ряду места для ног в BMW и Mercedes-Benz несколько больше, чем в Infiniti. Однако в немецких вседорожниках рослые пассажиры сзади будут несколько стеснены. В QX70 и GLE Coupe изменяется угол наклона спинок задних. У Mercedes-Benz также самый вместительный багажник – 650 л против 580 л у BMW и всего 376 л у Infiniti. В двухместной



конфигурации получается 1720, 1525 и 1755 л, соответственно. У всех трех вседорожников пятая дверь оснащена электроприводом открытия.

Для сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – BMW X6 4.4, Infiniti QX70 5.0 Hi-tech и Mercedes-Benz GLE450 AMG Coupe. Все они оснащены системой доступа без ключа, двухзонным климат-контролем, электропакетом, камерой заднего вида, датчиками освещения и дождя, аудиосистемой с DVD-проигрывателем, связью Bluetooth, круиз-контролем (QX70 – адаптивным), легкосплавными дисками, системой стабилизации. Infiniti также укомплектован навигационной системой с жестким диском, камерами кругового обзора, отдельным DVD-плеером с экранами для задних пассажиров. У GLE450 9 надувных подушек, а у соперников – по 6. Он, как и X6, получил систему автоматического замедления. У Mercedes-Benz также есть система определения усталости водителя, а у BMW – технологии слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения.

Мотор BMW самый мощный в этой тройке – 4,4-литровый V8 с двумя турбинами развивает 450 л. с. при 6000 об/мин. Максимальные 650 Н·м крутящего момента в распоряжении с 2000 об/мин, поэтому тяги в среднем диапазоне оборотов более, чем достаточно. Мотор отзывчив и быстро раскручивается. Радует слух и насыщенный звук "восьмерки". С ней вседорожник демонстрирует лучшую в тройке динамику: разгоняется до 100 км/ч за 4,8 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Расход топлива составляет 13,1 л/100 км в городском цикле и 7,8 л/100 км – в загородном. Также у нас предложены версии X6 с 3,0-литровым 306-сильным бензиновым турбомотором и турбодизелями объемом 3,0 л (258 и 313 л. с.). Доступен и 575-сильный X6 М.

Infiniti также оснащен "восьмеркой", но атмосферной. Ее рабочий объем – 5,0 л, а развивает она 400 л. с. при 6500 об/мин. Двигатель высокооборотистый, а потому его желательно хорошенько раскручивать, ведь максимальный крутящий момент в 500 Н·м доступен только с 4400 об/мин. Впрочем, V8 быстро набирает обороты, да и передачи в 7-ступенчатом "автомате" переключаются быстро. Разгон до 100 км/ч занимает 5,8 с, а ограничитель скорости срабатывает при 250 км/ч. QX70 весьма "прожорливый" – 18,8 л/100 км в городе и 9,8 л/100 км – на шоссе. Но доступны и более экономичные V6: бензиновый объемом 3,7 л (333 л. с.) и дизельный объемом 3,0 л (235 л. с.).

Под капотом Mercedes-Benz – 3,0-литровый V6 с двумя турбинами мощностью 367 л. с. при 5500 об/мин. Он быстро раскручивается и живо отзывается на нажатие педали акселератора. Пиковые 520 Н·м крутящего момента доступны при 1800-4000 об/мин, что обеспечивает неплохие тяговые характеристики в среднем диапазоне оборотов. У "шестерки" довольно приятное и сочное звучание. Она работает плавно, а переключения



**Центральная панель BMW повернута к водителю**



**Циферблаты приборов Infiniti имеют нежно-синюю оптитронную подсветку**



**Обод рулевого колеса Mercedes-Benz плоский снизу**

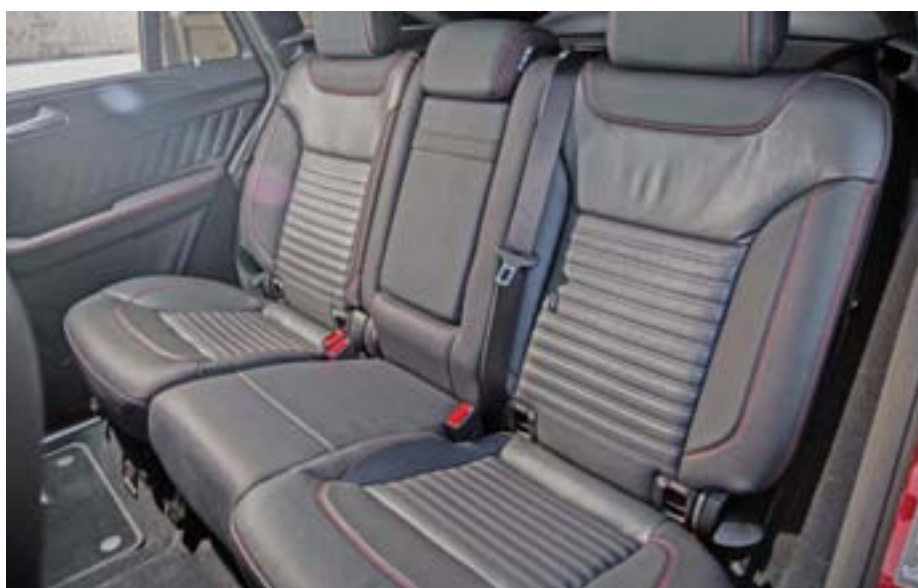




**На втором ряду X6 – не слишком большое пространство над головой**



**В QX70 места для ног меньше, чем у соперников**



**Задние сиденья GLE Coupe оснащены регулировкой угла наклона спинок**

передач в 9-ступенчатом "автомате" происходят почти незаметно. По динамике GLE450 AMG даже опережает более мощный QX70 – 5,7 с до 100 км/ч и максимальные 250 км/ч. При этом его "аппетит" самый умеренный в тройке – 11,7 л/100 км в городском цикле и 8,1 л/100 км – в загородном. У нас также можно выбрать 333-сильную версию этого мотора и 3,0-литровый 258-сильный турбодизель, предложен и могучий 585-сильный GLE63 AMG S.

У всех трех автомобилей – постоянный полный привод. Но вседорожные способности они проявляют только на легком бездорожье. Впрочем, и предназначение у них другое.

X6 демонстрирует очень неплохую управляемость. У него заднеприводный уклон, ведь 60% крутящего момента передается на задние колеса. Предусмотрены активный задний дифференциал и система изменения вектора тяги, поэтому недостаточная поворачиваемость почти не дает о себе знать. Сцепление с дорогой – хорошее. Рулевое управление с адаптивным электроусилителем точное и наполняется тяжестью на больших скоростях, но не самое информативное. Подвеска довольно упругая, хотя справляется с большинством дорожных неровностей. У BMW также самый маленький диаметр разворота – 10,9 м против 11,2 м у Infiniti и 11,8 м у Mercedes-Benz.

QX70 получил технологию активного подруливания задних колес. Она неплохо борется с недостаточной поворачиваемостью и позволяет уверенно маневрировать. Постоянный полный привод обеспечивает хорошее сцепление с дорогой. Рулевое управление точное, пусть и довольно легкое. Езда довольно жесткая, тем более, что вседорожник оснащен 21-дюймовыми низкопрофильными покрышками. Впрочем, и крены кузова относительно небольшие. Руль Infiniti острый, но не самый информативный. К тому же, шумоизоляция салона у него несколько хуже, чем у соперников.

GLE450 AMG самый комфортабельный в тройке, пусть обозначение AMG и подразумевает более спортивное поведение. Подвеска без проблем справляется с большинством дорожных неровностей, правда, и нежелательные движения кузова в виражах более выражены, чем у соперников. Хотя если выбрать спортивный режим адаптивных амортизаторов, то кузов кренится меньше. Система изменения вектора тяги борется с недостаточной поворачиваемостью. Рулевое управление точное и обеспечивает надлежащую обратную связь. Качественно выполнена шумоизоляция, поэтому при 120-130 км/ч в салоне не слышны ветер и шины.

Infiniti QX70 5.0 Hi-tech самый доступный из трех моделей 1 966 480 гривен, его сильная сторона – богатое оснащение. Mercedes-Benz GLE450 AMG Coupe стоит 2 190 000 гривен и привлекает экономичностью и вместительным багажником. Цена BMW X6 4.4 – 2 226 179 гривен, его сильные стороны – динамика и хорошо настроенное шасси.



**Объем багажника BMW – 580 л**

**Багажник Infiniti не слишком большой – 376 л**

**У Mercedes-Benz в распоряжении – 650 л**

| Технические характеристики               |                                                                                   |                                                                                       |                                                                       |
|------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| Модель                                   | BMW X6                                                                            | Infiniti QX70                                                                         | Mercedes-Benz GLE450 AMG Coupe                                        |
| Тип кузова                               | универсал                                                                         |                                                                                       |                                                                       |
| Количество дверей/мест, шт.              | 5/5                                                                               |                                                                                       |                                                                       |
| Снаряженная масса, кг                    | 2245                                                                              | 2075                                                                                  | 2220                                                                  |
| Длина/ширина/высота, мм                  | 4909/1989/1702                                                                    | 4865/1925/1650                                                                        | 4900/2003/1700                                                        |
| Колесная база, мм                        | 2933                                                                              | 2885                                                                                  | 2915                                                                  |
| Колея передняя/задняя, мм                | 1640/1706                                                                         | 1635/1640                                                                             | 1658/1725                                                             |
| Клиренс (дорожный просвет), мм           | 210                                                                               | 184                                                                                   | 212                                                                   |
| Объем багажника мин/макс, л              | 580/1525                                                                          | 376/1755                                                                              | 650/1720                                                              |
| Диаметр разворота, м                     | 10,9                                                                              | 11,2                                                                                  | 11,8                                                                  |
| Двигатель                                |                                                                                   |                                                                                       |                                                                       |
| Рабочий объем, см3                       | 4395                                                                              | 5026                                                                                  | 2996                                                                  |
| Тип                                      | бензиновый, с турбонаддувом                                                       | бензиновый                                                                            | бензиновый, с турбонаддувом                                           |
| Расположение                             | спереди, продольно                                                                |                                                                                       |                                                                       |
| Расположение и количество цилиндров      | V8                                                                                | V8                                                                                    | V6                                                                    |
| Количество клапанов/распредвалов, шт.    | 32/4                                                                              | 32/4                                                                                  | 24/4                                                                  |
| Макс. мощность, л. с. при об/мин         | 450 при 5500                                                                      | 400 при 6500                                                                          | 367 при 5500                                                          |
| Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин    | 650 при 2000-4500                                                                 | 500 при 4400                                                                          | 520 при 1800                                                          |
| Топливо/емкость бака, л                  | Аи-95/85                                                                          | Аи-95/90                                                                              | Аи-95/81                                                              |
| Трансмиссия                              |                                                                                   |                                                                                       |                                                                       |
| Тип привода                              | постоянный полный                                                                 |                                                                                       |                                                                       |
| Коробка передач                          | 8-ст. автоматическая                                                              | 7-ст. автоматическая                                                                  | 9-ст. автоматическая                                                  |
| Ходовая                                  |                                                                                   |                                                                                       |                                                                       |
| Передняя подвеска                        | независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости | независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости |                                                                       |
| Задняя подвеска                          | независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости             | независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости | независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости |
| Тормоза передние                         | дисковые, вентилируемые                                                           |                                                                                       |                                                                       |
| Тормоза задние                           | дисковые, вентилируемые                                                           |                                                                                       |                                                                       |
| Количество подушек безопасности, шт.     | 6                                                                                 | 6                                                                                     | 9                                                                     |
| Сервисные и тормозные системы            | ABS, EBD, ESP, ASR                                                                | ABS, EBD, VDC, TPMS                                                                   | ABS, EBD, ESP, ASR                                                    |
| Размер шин                               | 255/50 R19                                                                        | 265/45 R21                                                                            | 275/50 R20                                                            |
| Эксплуатационные показатели              |                                                                                   |                                                                                       |                                                                       |
| Время разгона от 0 до 100 км/ч, с        | 4,8                                                                               | 5,8                                                                                   | 5,7                                                                   |
| Максимальная скорость, км/ч              | 250                                                                               | 250                                                                                   | 250                                                                   |
| Расход топлива, л/100 км                 |                                                                                   |                                                                                       |                                                                       |
| – городской цикл                         | 13,1                                                                              | 18,8                                                                                  | 11,7                                                                  |
| – загородный цикл                        | 7,8                                                                               | 9,8                                                                                   | 8,1                                                                   |
| – смешанный цикл                         | 9,7                                                                               | 13,1                                                                                  | 9,4                                                                   |
| Стоимость тестируемого автомобиля, у. е. | 2 226 179                                                                         | 1 966 480                                                                             | 2 190 000                                                             |
| Первое техобслуживание, км               | 10 000                                                                            |                                                                                       |                                                                       |
| Периодичность техобслуживания, км        | 10 000                                                                            |                                                                                       |                                                                       |



# Соревнование компактных вседорожников



## Ford Kuga

В переднем бампере Ford Kuga –  
широкий воздухозаборник



## Hyundai Tucson

Широкая решетка радиатора Hyundai  
Tucson декорирована хромом



## Volkswagen Tiguan

Передний бампер Volkswagen Tiguan  
срезан внизу для улучшения  
проходимости

Хотя украинский авторынок и существенно сдал позиции за последние годы, определенные классы автомобилей остаются довольно популярными у отечественных автолюбителей. Традиционно украинцы обращают внимание на вседорожники. И несмотря на падение продаж, появляются все новые и новые модели. Так, в Hyundai решили вернуть хорошо знакомое название Tucson – именно так называется наследник ix35. Мы решили проверить, как новичок проявит себя против уже проверенных Ford Kuga и Volkswagen Tiguan.

Ford Kuga второго поколения дебютировал в 2013 году. Его внешний вид выполнен в фирменном кинетическом стиле Ford. Среди его черт – большой угол наклона лобового стекла, аркообразная линия крыши, профилированные боковины и капот, расширенные колесные арки. Узкая радиаторная решетка сочетается с крупными биксеноновыми фарами, а в переднем бампере находится широкий трапецевидный воздухозаборник. В передних крыльях размещены небольшие вентиляционные отверстия. Крупные стреловидные фонари растянуты на крылья, а панорамное заднее стекло сверху прикрыто спойлером.

Возрожденный Hyundai Tucson выглядит немного поярче, чем предшественник и с виду очень напоминает старшего брата Santa Fe. В дизайне стало больше "мускулов" – колесные арки расширены, а боковины стали рельефными. Широкая шестиугольная решетка радиатора декорирована хромом, а продолговатые фары – полностью светодиодные. У Tucson высокая оконная линия и большой угол наклона задних стоек крыши. Панорамное заднее стекло сверху прикрыто небольшим спойлером, а узкие каплевидные фонари высоко посажены.

Volkswagen Tiguan – долгожитель на фоне конкурентов, ведь он в производстве с 2008 года, и с весны появится модель нового поколения. Вседорожник отличается строгим и лаконичным дизайном. Широкая хромированная радиаторная решетка – визитная карточка многих Volkswagen, так же как и немного тонированные фары с изогнутыми светодиодными лампами дневного света. Передний бампер несколько обрезан снизу для улучшения геометрической проходимости. Колесные арки слегка раздуты. Сзади по краям кузова размещены крупные фонари, а на крыше установлен небольшой спойлер.

Tiguan немного компактнее своих соперников – 4433 мм в длину против 4475 мм у Tucson и 4524 мм – у Kuga. Преимущество Ford – большая (2690 мм) колесная база, тогда как у Hyundai она равна 2670 мм, а у Volkswagen – 2604 мм. Немецкий вседорожник самый легкий в тройке – 1675 кг против 1690 кг у Tucson и 1707 кг у Kuga.

Салон Ford привлекает внимание спортивным стилем. Кожа в отделке сочетается с тканью, она разбавлена вставками "под алюминий" и лакированными поверхностями. У четырехспицевого рулевого колеса небольшой диаметр. Циферблаты приборов размещены в отдельных колодцах. Крупные спидометр и тахометр разделены цветным экраном бортового компьютера, а также указателями остатка топлива в баке и



**Преимущество Ford – большая колесная база в 2690 мм**



**У задних стоек Hyundai – большой угол наклона**



**Volkswagen компактнее своих соперников – 4433 мм в длину**





**Стреловидные фонари Kuga растянуты на крылья**



**Заднее стекло Tucson выполнено панорамным**



**По краям кузова Tiguan размещены крупные фонари**

температуры двигателя. Наклоненная центральная панель увенчана 8-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы SYNC. Навигация в его меню осуществляется с помощью круглого джойстика. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля четко разграничены и удобны в использовании. Селектор трансмиссии размещен высоко, а потому находится как раз под рукой. У рулевой колонки изменяются высота и вылет. Передние сиденья комфортабельные и при этом обладают отличной боковой поддержкой. Предусмотрена и функция их подогрева, а водительское кресло получило электропривод. На центральном тоннеле размещен подлокотник с вместительным боксом внутри. Обзорность хорошая во всех направлениях.

В отделке салона Hyundai использована кожа. Передняя панель выполнена V-образной, а трехспицевое рулевое колесо довольно небольшое. Приборы с оптической подсветкой разделены цветным экраном бортового компьютера. Внутри тахометра помещен указатель температуры двигателя, а в спидометре – датчик остатка топлива в баке. Центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Переключатели блоков аудиосистемы и климатической установки крупные и удобные в пользовании. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету, а передние сиденья оснащены электроприводом. Также предусмотрены их подогрев и вентиляция, обогревается и обод руля. Кресла самые мягкие и комфортабельные в тройке, но боковая поддержка у них могла бы быть и лучше. Высокая посадка обеспечивает хорошую обзорность вперед и по сторонам, а вот назад обзор ограничен из-за толстых стоек крыши. Между сиденьями размещен подлокотник с боксом внутри.

Внутри Volkswagen преобладают ткань и алькантара, а кожей обшиты только трехспицевое рулевое колесо и селектор трансмиссии. Циферблаты приборов украшены хромированными ободками. Внутри спидометра находится указатель топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. Центральное место занимает цветной монитор бортового компьютера. Широкая центральная панель по бокам окружена четырьмя дефлекторами вентиляционной системы, а сверху на ней – 6,5-дюймовый сенсорный экран. Кнопки аудиосистемы и климат-контроля декорированы хромом. Они рационально упорядочены и привыкание к ним не займет много времени. У рулевой колонки регулируются угол наклона и глубина. Высокая посадка и тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность. Передние кресла достаточно упругие, но зато неплохо удерживают спину. Они оснащены функцией подогрева, а под ними предусмотрены ящики для мелкой поклажи. В подлокотнике первого ряда находится бокс, а в центральной консоли – ниша.

На втором ряду в Tucson места для ног больше, чем в Kuga и Tiguan. У задних сидений Hyundai и Volkswagen изменяется угол

наклона спинок, а в немецком вседорожнике они оснащены еще и горизонтальной регулировкой. Зато в Tucson кресла обогреваются. Пространство над головой в трех автомобилях приблизительно одинаковое. Объем багажника Ford равен 456 л, Hyundai – 513 л, а Volkswagen – 470-505 л (в зависимости от положения кресел второго ряда). В двухместной конфигурации он возрастает до 1928, 1503 и 1510 л, соответственно. Пятая дверь у Kuga и Tucson оснащена электроприводом со специальным сенсором, то есть для ее открытия достаточно движения ногой под бампером.

Для объективного сравнения выбраны версии автомобилей одинаковой стоимости Ford Kuga 2,0 Titanium, Hyundai Tucson 2,0 CRDi Top и Volkswagen Tiguan 2,0 Sport Life. Все они оснащены электростеклоподъемниками и зеркал заднего вида, двухзонным климат-контролем, камерой заднего вида, CD-плеером, связью Bluetooth, системами стабилизации и контроля давления в шинах, легкосплавными дисками, круиз-контролем, датчиком дождя. Ford и Hyundai также укомплектованы системой доступа без ключа и датчиком света, а у Tucson также есть люк в крыше. У Kuga 7 подушек безопасности, у Hyundai – 6, а у Tiguan – 8. Зато Volkswagen получил систему слежения за усталостью водителя.

Все три автомобиля оснащены четырехцилиндровыми турбодизелями объемом 2,0 л. Доработанный недавно двигатель Kuga развивает – 180 л. с. при 3500 об/мин. А приличный крутящий момент в 400 Н·м, доступный с 2000 об/мин, делает его эластичным и тяговитым в среднем диапазоне оборотов. Мотор самый тихий и плавный. Вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 10 с и способен развить 200 км/ч. Кроме того, Ford экономичнее конкурентов – 6,1 л/100 км в городском цикле 5,0 л/100 км в загородном. Этому способствует система глушения мотора при остановках Start/Stop. А 6-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями Powershift демонстрирует молниеносные переключения. Kuga также можно оснастить 150-сильной версией этого турбодизеля и бензиновыми турбомоторами объемом 1,6 л (150 и 180 л. с.).

Двигатель Tucson – самый мощный в этой тройке, развивает 184 л. с. при 4000 об/мин. Максимальный крутящий момент также внушительны (410 Н·м), да и достигается в широком диапазоне оборотов – 1750-2750 об/мин. Тяги достаточно, да и динамика лучшая в тройке – 9,5 с до 100 км/ч. Максимальная скорость составляет 201 км/ч. Однако, следует отметить, что этот турбодизель становится чересчур громким по мере того, как увеличиваются его обороты. В городе расход топлива составляет 8,0 л/100 км, а на трассе – 5,6 л/100 км. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия работает плавно, хоть и не так быстро, как "роботы" соперников. В Украине Hyundai также доступен с 2,0-литровой бензиновой "четверкой" мощностью 155 л. с.



**Циферблаты приборов Ford установлены в отдельных желобах**



**Центральная панель Hyundai немного повернута к водителю**



**Центральная панель Volkswagen окружена четырьмя дефлекторами вентиляционной системы**





**На втором ряду Kuga – щедрое пространство для ног**



**У задних кресел Tucson предусмотрен подогрев**



**Задние сиденья Tiguan оснащены горизонтальной регулировкой**

Турбодизель Tiguan объемом 2,0 л имеет мощность 140 л. с. при 4200 об/мин. Максимальный крутящий момент несколько меньше, чем у конкурентов (320 Н·м), но зато достигается при невысоких 1750 об/мин. Автомобиль разгоняется до 100 км/ч за 10,7 с и развивает 182 км/ч. Хорошо проявляет себя и 6-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Мотор работает тихо, да и вибрации не проявляются. А вот "аппетит" побольше, чем у двух других вседорожников – 9,0 л/100 км в городском цикле и 5,8 л/100 км – на трассе. Volkswagen также доступен с бензиновыми турбомоторами объемом 1,4 л (122 и 160 л. с.) и 2,0 л (180 и 210 л. с.).

У всех трех автомобилей полный привод – подключаемый. Он обеспечивает хорошее сцепление с дорогой, но не стоит ожидать выдающейся проходимости. Вседорожники лучше чувствуют себя на легком бездорожье. У Ford и Volkswagen дорожный просвет побольше, чем у Hyundai. Зато Tucson оснащен системой помощи при крутом спуске.

Ford – пожалуй, самый увлекательный в управлении. Его рулевое управление точное и информативное, а остроту можно изменять нажатием кнопки. С недостаточной поворачиваемостью борется технология Torque Vectoring Control, имитирующая дифференциал повышенного трения. Kuga на удивление мало (как для вседорожника кренится в поворотах), но при этом его подвеска остается комфортной. На высоте и шумоизоляция. Отличные и тормоза: для замедления со 100 км/ч понадобится отрезок в 35,3 м.

В ходовой Hyundai сделана ставка на комфорт. Поэтому даже с 19-дюймовыми легкосплавными дисками езда очень даже мягкая. Рулевое управление довольно легкое, но обратной связи ему не хватает. Сцепление с дорогой хорошее так же, как и курсовая устойчивость. Разве что иногда проявляется недостаточная поворачиваемость. Кроме того, могла бы быть лучшей и шумоизоляция салона. Зато вседорожник неплохо маневрирует на малых скоростях: диаметр разворота составляет 10,6 м против 11,1 м у Ford и 12,0 м – у Volkswagen.

Управляемость Volkswagen не настолько интересна, как у Ford, но лучше, чем у Hyundai. Рулевое управление легкое, но в то же время точное и довольно информативное. Подвеска слегка упругая, но энергоемкая. Ощутимы только серьезные дорожные неровности. А нежелательные движения кузова в поворотах не слишком проявляются. Как и соперники, Tiguan оснащен системой имитации дифференциала повышенного трения. Также следует отметить хорошую шумоизоляцию пассажирского отсека. Остановка со 100 км/ч осуществляется на расстоянии 37,5 м.

Ford Kuga 2,0 Titanium несколько дешевле соперников – 931 400 гривен, он привлекает экономичностью и управляемостью. Hyundai Tucson 2,0 CRDi Top стоит 965 100 гривен и его плюс – богатое оснащение. Цена Volkswagen Tiguan 2,0 Style – 965 800 гривен, его сильная сторона – вместительный багажник.



**Объем багажника Ford – 456 л,  
а пятая дверь оснащена электроприводом**

**У Hyundai в распоряжении – 513 л**

**В зависимости от положения  
задних кресел объем багажника  
Volkswagen – 470-505 л**

#### Технические характеристики

| Модель                                    | Ford Kuga                                                                         | Hyundai Tucson       | Volkswagen Tiguan                           |
|-------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------|---------------------------------------------|
| Тип кузова                                | универсал                                                                         |                      |                                             |
| Количество дверей/мест, шт.               | 5/5                                                                               |                      |                                             |
| Снаряженная/полная масса, кг              | 1707/2208                                                                         | 1690/2250            | 1675/2260                                   |
| Длина/ширина/высота, мм                   | 4524/1840/1684                                                                    | 4475/1850/1645       | 4433/1809/1686                              |
| Колесная база, мм                         | 2690                                                                              | 2670                 | 2604                                        |
| Колея передняя/задняя, мм                 | 1562/1565                                                                         | 1585/1585            | 1569/1571                                   |
| Клиренс (дорожный просвет), мм            | 201                                                                               | 172                  | 200                                         |
| Объем багажника мин/макс, л               | 456/1928                                                                          | 513/1503             | 470/1510                                    |
| Диаметр разворота, м                      | 11,1                                                                              | 10,6                 | 12,0                                        |
| Двигатель                                 |                                                                                   |                      |                                             |
| Рабочий объем, см3                        | 1997                                                                              | 1998                 | 1968                                        |
| 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 3500                                                                      | 184 при 4000         | 140 при 4200                                |
| Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин     | 400 при 2000                                                                      | 410 при 1750-2750    | 320 при 1750                                |
| Топливо/емкость бака, л                   | Дт/57                                                                             | Дт/55                | Дт/64                                       |
| Трансмиссия                               |                                                                                   |                      |                                             |
| Тип привода                               | подключаемый полный                                                               |                      |                                             |
| Коробка передач                           | 6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями                                       | 6-ст. автоматическая | 6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями |
| Ходовая                                   |                                                                                   |                      |                                             |
| Передняя подвеска                         | независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости |                      |                                             |
| Задняя подвеска                           | независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости  |                      |                                             |
| Тормоза передние                          | дисковые, вентилируемые                                                           |                      |                                             |
| Тормоза задние                            | дисковые                                                                          |                      |                                             |
| Количество подушек безопасности, шт.      | 7                                                                                 | 6                    | 8                                           |
| Сервисные и тормозные системы             | ABS, EBD, ESP                                                                     | ABS, EBD, ESP        | ABS, EBD, ESP, TPMS, Attention assist       |
| Размер шин                                | 235/55 R17                                                                        | 245/45 R19           | 235/55 R17                                  |
| Эксплуатационные показатели               |                                                                                   |                      |                                             |
| Время разгона от 0 до 100 км/ч, с         | 10,0                                                                              | 9,5                  | 10,7                                        |
| Максимальная скорость, км/ч               | 200                                                                               | 201                  | 182                                         |
| Расход топлива, л/100 км                  |                                                                                   |                      |                                             |
| – городской цикл                          | 6,1                                                                               | 8,0                  | 9,0                                         |
| – загородный цикл                         | 5,0                                                                               | 5,6                  | 5,8                                         |
| – смешанный цикл                          | 5,4                                                                               | 6,5                  | 7,0                                         |
| Стоимость тестируемого автомобиля, гривен | 931 400                                                                           | 965 100              | 965 800                                     |
| Первое техобслуживание, км                | 10 000                                                                            |                      |                                             |
| Периодичность техобслуживания, км         | 10 000                                                                            |                      |                                             |



# Альтернатива вседорожнику



## Audi A4 Allroad

Передние фары Audi A4 Allroad украшены стреловидными светодиодами



## Subaru Outback

Широка решетка радиатора Subaru Outback декорирована хромом



## Volvo V60 Cross Country

Решетка радиатора Volvo V60 Cross Country по форме напоминает улыбку

Универсалы ценят, прежде всего, за их практичность. Оно и понятно, ведь главный плюс подобных моделей – их вместительный багажник. Правда, сейчас этим же преимуществом обладают и многие вседорожники. Хотя есть альтернатива и им – универсалы повышенной проходимости с увеличенным дорожным просветом и полным приводом. Они известны еще с 90-х годов и у истоков этого сегмента стояли Audi, Subaru и Volvo. Именно их модели и станут героями нашего сравнения – Audi A4 Allroad, Subaru Outback, Volvo V60 Cross Country.

Audi A4 Allroad недавно прошел обновление, а вскоре его сменит новая модель. Он привлекает элегантным внешним видом с плавными линиями кузова. У него аркообразная форма крыши и большой угол наклона задних стоек. Знакомая трапециевидная решетка радиатора декорирована хромом. По ее краям установлены продолговатые фары со стреловидными светодиодными ходовыми огнями. На бамперах, порогах кузова и колесных арках расположены защитные пластиковые накладки. Спереди и сзади днище прикрывают металлические пластины. Пятая дверь сверху прикрыта небольшим спойлером. Ширину кузова подчеркивают продолговатые фонари, также со светодиодной оптикой.

Subaru Outback давно уже выделен в отдельную модель. Нынешнее поколение универсала выглядит довольно-таки атлетично. У него рельефные боковины и капот, раздутые колесные арки. Широкая шестиугольная решетка радиатора декорирована хромом, а каплевидные фары дополнены С-образными светодиодами. Пластиковый вседорожный обвес у Outback более выражен, чем у соперников. Особенно массивными являются бампера. Верхняя кромка пятой двери дополнена спойлером, а по краям кузова сзади размещены Г-образные фонари.

Volvo V60 Cross Country – новичок в этой тройке, ведь появился у нас в прошлом году. Универсал отличается стремительным дизайном с клиновидным профилем. Решетка радиатора по форме напоминает улыбку и разделена диагональной балкой. С ней сочетаются раскосые фары. В V-образном переднем бампере размещен узкий воздухозаборник. Капот V60 слегка выпуклый. Защитные пластиковые накладки в нижней части кузова Volvo поскромнее, чем у соперников. На крыше установлен большой заостренный спойлер. Задние стойки подчеркнуты оригинальными L-образными фонарями.

Subaru и Audi немного крупнее, чем Volvo – достигают 4815 и 4721 мм в длину против 4638 мм. Интересно, что при этом колесная база Outback самая маленькая – 2746 мм против 2774 мм у V60 Cross Country и 2805 мм – у A4 Allroad. Зато японский универсал самый легкий весит – 1630 кг тогда, как шведский – 1705 кг, а немецкий – 1725 кг.

Пластик в отделке салона Audi щедро разбавлен серебристыми вставками. Четырехспицевое рулевое колесо обшито



**У Audi самая большая колесная база – 2805 мм**



**Subaru самый крупный – 4815 мм**



**Volvo компактнее соперников – 4638 мм**





**Ширину кузова A4 Allroad подчеркивают продолговатые фонари**



**Задний бампер Outback довольно массивный**



**Фонари V60 Cross Country установлены в стойках крыши**

кожей, а в районе хвата рук на ободке предусмотрены напльвы. Ярко-красная подсветка добавляет эмоциональности. По центру приборной панели установлен цветной дисплей бортового компьютера, по бокам от него – большие спидометр и тахометр, а по краям – указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. Центральная панель немного повернута к водителю, а венчает ее 6,5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы MMI. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и удобные в пользовании. Рулевая колонка A4 Allroad регулируется по высоте и вылету. Передние сиденья упругие и неплохо удерживают спину, а посадка достаточно низкая. На широком трансмиссионном тоннеле установлены два подстаканника и подлокотник с боксом внутри. Обзорность во всех направлениях неплохая.

Салон Subaru обшит кожей, в отделке присутствуют и вставки "под алюминий". На трехспицевом рулевом колесе в районе хвата рук предусмотрены напльвы. Циферблаты приборов размещены в отдельных колодцах и дополнены нежно-синей оптической подсветкой. Внутри тахометра находится указатель температуры двигателя, а в спидометре – датчик остатка топлива в баке. Между ними установлен цветной экран бортового компьютера. Широкая центральная панель увенчана 6,2-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Переключатели аудиосистемы и климатической установки крупные и удобные в пользовании, а их подсветка – ярко-красная. Рулевая колонка Outback регулируется в двух плоскостях. Передние сиденья расположены несколько выше, чем в других универсалах. Они широкие и мягкие, хотя подушки несколько коротковаты. Кресла оснащены электроприводом и подогревом. Благодаря тоненьким стойкам крыши обзорность во всех направлениях хорошая.

Внутри Volvo господствует лаконичный скандинавский стиль, а в отделке преобладает кожа. Черный пластик передней панели сочетается с серебристыми накладками. Комбинация приборов состоит из аналогового тахометра с цифровым спидометром внутри и двух дисплеев, на которые выведены остальные данные. Цвет подсветки изменяется нажатием кнопки. Центральная панель немного наклонена и повернута к водителю. Она выполнена сверхтонкой, а за ней расположено небольшое отделение для мелкой поклажи. Сверху установлен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиш здесь довольно много и некоторые из них чересчур мелкие, что затрудняет пользование ими на ощупь. Кресла первого ряда V60 комфортабельные и неплохо удерживают спину. Они также оснащены электроприводом и подогревом. Центральный подлокотник прячет внутри бокс. Обзор назад несколько ограничен из-за маленького стекла и толстых стоек.

На втором ряду больше всего места для ног и над головой в Outback. А вот салон в районе плеч шире у V60 Cross Country. Правда, Volvo рослые пассажиры сзади будут несколько стеснены, ведь пространство над головой у него несколько меньше, чем у соперников. В A4 Allroad салон самый узкий, поэтому троим взрослым тесновато. Объем багажника Audi и Subaru равен 490 л, а Volvo – 430 л. Со сложенными сиденьями второго ряда он возрастает до 1430 л, 1801 и 1241 л, соответственно. У японского универсала пятая дверь оснащена электроприводом.

Для объективного сравнения выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости Audi A4 Allroad 2,0 TSI, Subaru Outback 2,5 CVT Premium и Volvo V60 Cross Country T5 Momentum. Все они оснащены электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, двухзонным климат-контролем, датчиками освещения и дождя, аудиосистемой с CD-проигрывателем, связью Bluetooth, системой стабилизации и легкосплавными дисками. Subaru и Volvo также получили систему бесключевого доступа и камеру заднего вида, а у V60 Cross Country есть еще и система автоматического замедления. У Outback – 8 подушек безопасности, а у двух других автомобилей – по 6.

Все три универсала оснащены бензиновыми двигателями. A4 Allroad получил 2,0-литровый турбомотор с непосредственным впрыском топлива мощностью 225 л. с. при 4500 об/мин. У него приличная тяга на малых оборотах, ведь максимальные 350 Н·м крутящего момента в распоряжении с 1500 об/мин. У него приятный и не слишком громкий звук выхлопа. Универсал демонстрирует лучшую в тройке динамику – 6,7 с до 100 км/ч и максимальные 234 км/ч. Способствует этому и трансмиссия с двумя сцеплениями, демонстрирующая очень быстрые переключения передач. Кроме того, Audi не назовешь "прожорливым" – 9,0 л/100 км в городском цикле и 5,9 л/100 км – в загородном.

Под капотом Outback – атмосферная 2,5-литровая оппозитная "четверка". Она не столь мощная, как двигатели соперников – 175 л. с. при 5800 об/мин. Крутящий момент также небольшой (236 Н·м) и доступен только при 4000 об/мин. Поэтому если автомобиль загружен и поднимается на гору, то способностей двигателя не хватает. К тому же, он довольно шумный. Бесступенчатый вариатор CVT хорошо подбирает обороты двигателя, но не способствует улучшению динамики. Разгон до 100 км/ч занимает 10,2 с, а максимальная скорость – 198 км/ч. "При этом расход топлива весьма умеренный – 10,0 л/100 км в городе и 6,3 л/100 км – на трассе. Subaru также можно выбрать с 3,6-литровой 256-сильной "шестеркой".

V60 Cross Country укомплектован 2,5-литровым пятицилиндровым турбодвигателем мощностью 250 л. с. при 5400 об/мин. Он также достаточно тяговит на низких оборотах, ведь пиковый



**Центральная панель Audi немного повернута к водителю**



**Циферблаты приборов Subaru размещены в отдельных колодцах**



**Тахометр Volvo соседствует с двумя цветными дисплеями**





**В A4 Allroad салон самый узкий**



**На втором ряду Outback больше всего места для ног и над головой**



**Сзади в V60 Cross Country ограниченное пространство над головой**

крутящий момент в 360 Н•м доступен с 1800 об/мин. Мотор быстро набирает обороты, хотя после 5000 об/мин становится несколько шумным. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия демонстрирует очень плавную смену передач. Автомобиль разгоняется до 100 км/ч за 7 с и развивает 240 км/ч. "Аппетит" у него несколько больше, чем у соперников – 12,8 л/100 км в городском цикле и 6,3 л/100 км – на шоссе. Для Volvo у нас также доступен 2,4-литровый 190-сильный турбодизель.

У Audi и Subaru полный привод постоянный, а у Volvo – подключаемый. Обе ведущие оси помогают на мокрой или скользкой дороге, а также на легком бездорожье. Самый большой дорожный просвет у Outback – 213 мм против 201 мм у V60 Cross Country и 180 мм – у A4 Allroad. Также на "японце" установлена система помощи на крутом спуске.

Audi делает упор на управляемость. Энергоемкая подвеска неплохо справляется с дорожными неровностями. При этом крены в поворотах небольшие благодаря относительно низкому центру тяжести. Недостаточная поворачиваемость редко проявляется. Курсовая устойчивость у него хорошая благодаря большой колесной базе. Рулевое управление очень точное и информативное, а на малых скоростях становится очень легким и его удобно вращать одной рукой. Шумоизоляция салона качественная, поэтому при езде по автостраде сторонние звуки не дают о себе знать.

В Subaru на первом месте – комфорт. Его пружины подвески самые мягкие, а поэтому даже глубокие выбоины легко поглощаются. Хотя при этом в виражах универсал ощутимо кренится. Рулевое управление довольно точное, хотя его информативность в околонулевой зоне не лучшая. Кроме того, предусмотрена система распределения вектора тяги, имитирующая дифференциал повышенного трения и помогающая уменьшить недостаточную поворачиваемость. Автомобиль неплохо маневрирует: диаметр его разворота – 11,0 м тогда, как у A4 Allroad – 11,5 м, а у V60 Cross Country – 11,4 м. Шумоизоляция в Subaru несколько хуже, чем у соперников.

Ходовая Volvo являет собой компромисс между комфортом и управляемостью. Ход подвески V60 Cross Country довольно большой и езда вполне комфортабельная. Вместе с тем нежелательные движения кузова в поворотах не слишком выражены. Руль достаточно острый и точный, хотя не самый информативный. На больших скоростях он приятно наполняется тяжестью. В то же время в скоростных виражах иногда проявляется недостаточная поворачиваемость. Курсовая устойчивость не вызывает вопросов. При 130 км/ч в салоне становится слышен шум ветра.

Subaru Outback 2,5 CVT Premium самый доступный в тройке – 1 115 000 гривен. При этом у него богатое оснащение. Volvo V60 Cross Country T5 Momentum стоит 1 204 000 гривен и привлекает компактными размерами. Audi A4 Allroad 2,0 TSI несколько дороже – 1 272 000 гривен, а его сильные стороны – динамика и экономичность.



Объем багажника Audi – 490 л

У Subaru также в распоряжении 490 л

Багажник Volvo поменьше – 430 л

| Технические характеристики                            |                                                                       |                                                                       |                             |
|-------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-----------------------------|
| Модель                                                | Audi A4 Allroad                                                       | Subaru Outback                                                        | Volvo V60 Cross Country     |
| Тип кузова                                            | универсал                                                             |                                                                       |                             |
| Количество дверей/мест, шт.                           | 5/5                                                                   |                                                                       |                             |
| Снаряженная масса, кг                                 | 1725                                                                  | 1630                                                                  | 1705                        |
| Длина/ширина/высота, мм                               | 4721/1841/1495                                                        | 4815/1840/1675                                                        | 4638/1899/1545              |
| Колесная база, мм                                     | 2805                                                                  | 2745                                                                  | 2776                        |
| Колея передняя/задняя, мм                             | 1564/1551                                                             | 1570/1580                                                             | 1588/1585                   |
| Клиренс (дорожный просвет), мм                        | 180                                                                   | 213                                                                   | 201                         |
| Объем багажника мин/макс, л                           | 490/1430                                                              | 490/1801                                                              | 430/1241                    |
| Диаметр разворота, м                                  | 11,5                                                                  | 11,0                                                                  | 11,4                        |
| Двигатель                                             |                                                                       |                                                                       |                             |
| Рабочий объем, см3                                    | 1984                                                                  | 2498                                                                  | 2497                        |
| Тип                                                   | бензиновый, с турбонаддувом                                           | бензиновый                                                            | бензиновый, с турбонаддувом |
| Расположение                                          | спереди, продольно                                                    | спереди, продольно                                                    | спереди, поперечно          |
| Расположение и количество цилиндров                   | в ряд, 4                                                              | оппозитно, 4                                                          | в ряд, 5                    |
| Количество клапанов/распредвалов, шт.                 | 16/2                                                                  | 16/2                                                                  | 20/2                        |
| Макс. мощность, л. с. при об/мин                      | 225 при 4500                                                          | 175 при 5800                                                          | 250 при 5400                |
| Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин                 | 350 при 1500-4500                                                     | 235 при 4000                                                          | 360 при 1800-4200           |
| Топливо/емкость бака, л                               | Аи-95/63                                                              | Аи-95/70                                                              | Аи-95/67                    |
| Трансмиссия                                           |                                                                       |                                                                       |                             |
| Тип привода                                           | постоянный полный                                                     |                                                                       | подключаемый полный         |
| Коробка передач                                       | 7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями                           | вариатор                                                              | 8-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                                                         | ABS, EBD, ESP                                                         | ABS, EBD, DSTC              |
| Размер шин                                            | 225/55 R17                                                            | 225/60 R18                                                            | 235/60 R18                  |
| Эксплуатационные показатели                           |                                                                       |                                                                       |                             |
| Время разгона от 0 до 100 км/ч, с                     | 6,7                                                                   | 10,2                                                                  | 7,0                         |
| Максимальная скорость, км/ч                           | 245                                                                   | 198                                                                   | 240                         |
| Расход топлива, л/100 км                              |                                                                       |                                                                       |                             |
| – городской цикл                                      | 9,0                                                                   | 10,0                                                                  | 12,8                        |
| – загородный цикл                                     | 5,9                                                                   | 6,3                                                                   | 6,3                         |
| – смешанный цикл                                      | 7,0                                                                   | 7,7                                                                   | 8,7                         |
| Стоимость тестируемого автомобиля (в Украине), гривен | 1 272 000                                                             | 1 115 000                                                             | 1 204 000                   |
| Первое техобслуживание, км                            | 10 000                                                                |                                                                       |                             |
| Периодичность техобслуживания. км                     | 10 000                                                                |                                                                       |                             |



# Разнообразный С-класс



## Citroen C4

В хромированную радиаторную решетку Citroen C4 интегрирован двойной шеврон



## Opel Astra

Воздухозаборник Opel Astra по форме напоминает улыбку



## Renault Megane

"Нос" Renault Megane украшен логотипом марки

В последние годы автомобили С-класса являются самыми продаваемыми на мировом рынке. Ежегодно их продают по несколько миллионов. Они достаточно компактные, экономичные и, что немало важно, вполне доступные. Весьма популярны они и у нас. Хотя в Украине традиционно более популярными являются седаны, хэтчбэки также находят немало покупателей. Именно пятидверные модели С-класса и выбраны для нашего сравнительного тест-драйва. Это Citroen C4, Opel Astra и Renault Megane.

Citroen C4 второго поколения представили в 2010 году, а недавно прошел небольшое обновление. Автомобиль выглядит весьма солидно и серьезно. У него рельефные боковины и капот, расширенные колесные арки. В хромированную радиаторную решетку интегрирован двойной шеврон – логотип Citroen. Передний бампер украшен маленьким воздухозаборником. Большие изогнутые фары со светодиодными ходовыми огнями растянuty на крылья. Заднее стекло – панорамное, а на верхней его кромке находится большой спойлер. А вот стеклоочиститель здесь установлен слишком маленький и его не всегда хватает. Г-образные фонари подчеркивают расширенные "плечи" хэтчбэка.

Нынешняя генерация Opel Astra известна с 2009 года и через несколько месяцев начнутся продажи ее преемника. Хэтчбэк получился стремительным благодаря аркообразному силуэту крыши. Во внешнем виде преобладают плавные линии. Капот автомобиля относительно небольшой, а салон сдвинут максимально вперед. Фирменная решетка радиатора декорирована широким хромированным молдингом, а с ней сочетаются раскосые фары. Воздухозаборник по форме напоминает улыбку. Задние крылья Astra слегка раздуты, а бампер кажется своеобразным их продолжением. Продолговатые фонари визуально расширяют автомобиль. На крыше установлен небольшой изогнутый спойлер.

Renault Megane третьего поколения выпускают с 2008 года и он также вскоре уступит дорогу преемнику. Клиновидный профиль и короткие свесы кузова придают ему динамичности. Узкая решетка радиатора по центру украшена огромным логотипом французской марки. В бампере заметен довольно широкий воздухозаборник. Крупные раскосые фары растянuty на выпуклые крылья, а капот выполнен рельефным. На порогах размещены защитные пластиковые накладки. Главным стилистическим элементом "кормы" являются огромные фонари. Панорамное стекло сверху прикрыто компактным спойлером.

Astra несколько крупнее своих соперников – достигает в длину 4419 мм против 4329 мм у C4 и 4295 мм – у Megane. Колесная база у него также больше – 2685 мм тогда, как у Renault – 2640 мм, а у Citroen – 2608 мм. Зато оба "француза" ощутимо легче "немца": C4 весит 1240 кг, Megane – 1252 кг, а Astra – 1373 кг.



**C4 самый легкий в тройке – весит 1240 кг**



**При длине 4419 мм Astra крупнее соперников**



**Megane самый компактный – 4295 мм**





**Заднюю часть Citroen подчеркивают Г-образные фонари**



**Задние крылья Opel слегка раздуты**



**Панорамное стекло Renault сверху прикрыто компактным спойлером**

Пластик в отделке салона Citroen разбавлен многочисленными вставками "под алюминий". Интересно, что водитель нажатием кнопки может изменять цвет внутренней подсветки и тоны сигналов напоминания о незакрытых дверях или непристегнутых ремнях безопасности. Четырехспицевое рулевое колесо довольно большое, а его обод обшит кожей. Циферблаты приборов с оптической подсветкой размещены в трех отдельных желобах. Внутри спидометра – экран бортового компьютера, а в тахометре – дисплей индикатора режима автоматической трансмиссии. Центральная панель немного повернута к водителю, а кнопки и переключатели на ней крупные и удобные в пользовании. У рулевого колеса изменяются высота и вылет, а вот диапазон регулировок водительского кресла мог бы быть и больше. Зато обзорность во всех направлениях хорошая. Передние сиденья мягкие и удобные, но при этом не лучшим образом удерживают спину. Кроме того, они оснащены подогревом.

В салоне Astra преобладает фирменный стиль Opel. Передняя панель – обволакивающая, а центральная консоль немного наклонена. Трехспицевое рулевое колесо декорировано кожей и оснащено наплавками на ободе в районе хвата рук. Спидометр и тахометр установлены в глубоких колодцах и украшены хромированными ободками. Между ними находится экран бортового компьютера, указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. Шкалы выполнены в классическом стиле, а нежно-синяя подсветка приятна для глаз. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля слишком много и некоторые из них мелковаты, поэтому привыкание к ним может занять некоторое время. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Кресла первого ряда несколько упругие, зато боковая поддержка у них лучшая в этой тройке. Поскольку заднее стекло небольшое, то немного страдает обзорность назад.

Внутри Megane преобладают горизонтальные линии. Впрочем, и здесь есть место для оригинальности. Так, спидометр выполнен цифровым, а экран делит с ограничителем скорости. Слева от него – аналоговый тахометр, а справа – экран бортового компьютера. Трехспицевый руль обшит кожей. На V-образной центральной панели клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля четко разделены друг от друга. Однако, некоторые из них слишком маленькие и на ощупь их можно спутать. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние кресла – мягкие и удобные, а посадка – весьма низкая. При этом у них довольно неплохая поддержка в районе поясницы. Оснащены они и функцией подогрева. Также следует отметить, что между сиденьями почему-то только один подстаканник. Обзорность вперед и по сторонам неплохая, а вот при парковке

мешают толстые задние стойки крыши.

На втором ряду во всех трех автомобилях удобнее двоим пассажирам, чем трем. Больше всего места для ног у Opel, а Renault лишь немного ему уступает. Однако, у этих двоих автомобилей пространство над головой не слишком большое из-за ниспадающей формы крыши. В Citroen оно побольше, но коленям тесновато, особенно если спереди сидят рослые люди. Зато у C4 очень вместительный багажник – 408 л против 372 л у Megane и 370 л – у Astra. Со сложенными задними сиденьями получается 1300, 1129 и 1235 л, соответственно.

Для сравнения выбраны модели приблизительно одного ценового диапазона – Citroen C4 1,2 Feel, Opel Astra 1,6 Enjoy и Renault Megane 1,6 Expression. Все они укомплектованы центральным замком, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, CD-плеером, круиз-контролем и системой контроля давления в шинах. Citroen и Opel оснащены кондиционером, а у Renault – двухзонный климат-контроль. C4 также оснащен адаптивными фарами и ограничителем скорости, а Megane – парктроником, датчиками света и дождя. У Citroen и Opel – есть система стабилизации и установлено 6 подушек безопасности тогда, как у Megane – 4.

Для сравнения выбраны бензиновые версии моделей. У Citroen C4 под капотом новый трехцилиндровый турбомотор объемом 1,2 л. Он самый мощный в тройке – 130 л. с. Главное его преимущество – большая тяга на малых оборотах. Максимальный крутящий момент достигает в 230 Н·м при 1750 об/мин. Такой хетчбэк демонстрирует лучшую динамику – разгоняется до 100 км/ч за 10,9 с и развивает 197 км/ч. Правда, двигатель довольно шумный, да и вибрации порой ощутимы. Зато он самый экономичный – 6,1 л/100 км в городском цикле и 4,2 л/100 км – в загородном. Также у нас C4 предложен с 1,6-литровым 120-сильным бензиновым двигателем и турбодизелями такого же объема мощностью 92 и 115 л. с.

Двигатель Astra развивает 115 л. с. при 6000 об/мин. Его преимущество – лучшая эластичность, чем у конкурентов. Он неплохо проявляет себя в среднем диапазоне оборотов, а максимальные 155 Н·м крутящего момента достигаются при 4000 об/мин. К тому же, эта "четверка" работает довольно тихо и плавно. Автомобиль способен разогнаться до 100 км/ч за 13,3 с и развить 182 км/ч. Расход топлива в городе составляет 9,8 л/100 км, а на трассе – 5,5 л/100 км. Автомобилу на украинском рынке также доступны бензиновые двигатели объемом 1,4 л: атмосферный 100-сильный или версия с турбиной мощностью 140 л. с.

Под капотом Megane – мотор мощностью 115 л. с. при 6000 об/мин. Пик крутящего момента в 155 Н·м достигается при 4250 об/мин, поэтому на "низах" тяги далеко не всегда хватает. А по мере набора оборотов двигатель становится доволь-



Центральная панель C4 немного повернута к водителю



Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля у Astra слишком много



Спидометр Megane – цифровой





**У Citroen не слишком большое пространство для коленей**



**В Opel ногам не тесно, а вот над головой не очень просторно**



**В Renault не всегда хватает места над головой**

но громким. Хетчбэк разгоняется до 100 км/ч за 11,9 с при максимальной скорости в 175 км/ч. Отчасти динамику ухудшает "задумчивый" вариатор. Да и расход топлива умеренный: Renault "употребляет" 8,9 л/100 км в городском цикле и 5,2 л/100 км – на шоссе. У нас можно выбрать версию с более экономичным 1,5-литровым турбодизелем мощностью 115 л. с., а также 2,0-литровый 140-сильный бензиновый вариант.

Ходовая Citroen более ориентирована на комфорт. Поэтому его руль очень легкий и, пусть и не самый точный и информативный. Мягкая подвеска без проблем справляется с подавляющим большинством выбоин на дороге. Однако, обратной стороной этих настроек являются выраженные крены кузова на извилистых дорогах. Зато сцепление с дорогой не вызывает вопросов. Преимуществом C4 является неплохая маневренность на малых скоростях. А на больших скоростях в салоне проявляется шум ветра. Замедляется хетчбэк уверенно, а усилие на педали легко дозировать.

Opel – полная противоположность Citroen, он значительно интереснее в управлении. Рулевое управление хетчбэка точное и наполненное тяжестью, да и обратной связи у него значительно больше, чем у соперников. В поворотах Astra уверенно себя чувствует и очень мало кренится. Но такого результата добились благодаря более жестким пружинам подвески. Поэтому езда достаточно упругая, тем более, что автомобиль оснащен 17-дюймовой резиной с низким профилем. У Astra также лучшая в этой тройке шумоизоляция, поэтому при 120 км/ч в салоне тихо. Хорошие и тормоза, а усилие на педали легко дозируется.

Megane – наиболее мягкий и комфортабельный среди трех хетчбэков. Его подвеска плавно поглощает даже серьезные неровности, способствует этому и высокопрофильная резина. Руль Renault можно без проблем вращать несколькими пальцами, но информативность у него не лучшая. Однако, автомобиль нередко демонстрирует недостаточную поворачиваемость и довольно сильно кренится в виражах. При езде по автострате курсовая устойчивость на высоте, но вместе с тем в салоне ощутимо слышны ветер и шины. Тормоза хетчбэка обеспечивают неплохое замедление, однако ход педали слишком длинный.

Opel Astra 1,6 Enjoу самый доступный в этой тройке – 444 тыс. гривен, он привлекает хорошей управляемостью. Renault Megane 1,6 Expression стоит 460 тыс. гривен, а его сильная сторона – богатое оснащение. Citroen C4 1,2 Feel, несколько дороже соперников – 500 тыс. гривен, а его преимущества – вместительный багажник и экономичность.



**Багажник C4 самый большой – 408 л**

**У Astra в распоряжении 370 л**

**Объем багажника Megane – 372 л**

| Технические характеристики                |                                                                                      |                      |                |
|-------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|----------------|
| Модель                                    | Citroen C4                                                                           | Opel Astra           | Renault Megane |
| Тип кузова                                | хетчбэк                                                                              |                      |                |
| Количество дверей/мест, шт                | 5/5                                                                                  |                      |                |
| Снаряженная/полная масса, кг              | 1240/1810                                                                            | 1373/1870            | 1252/1755      |
| Длина/ширина/высота, мм                   | 4329/1789/1491                                                                       | 4419/1814/1510       | 4295/1808/1423 |
| Колесная база, мм                         | 2608                                                                                 | 2685                 | 2640           |
| Колея передняя/задняя, мм                 | 1536/1529                                                                            | 1544/1558            | 1546/1547      |
| Клиренс (дорожный просвет), мм            | 140                                                                                  | 140                  | 120            |
| Объем багажника мин/макс, л               | 408/1300                                                                             | 370/1235             | 372/1129       |
| Диаметр разворота, м                      | 10,7                                                                                 | 10,9                 | 10,95          |
| Двигатель                                 |                                                                                      |                      |                |
| Рабочий объем, см3                        | 1199                                                                                 | 1598                 | 1598           |
| Тип                                       | бензиновый,<br>с турбонаддувом                                                       | бензиновый           |                |
| Расположение                              | спереди, поперечно                                                                   |                      |                |
| Расположение и количество цилиндров       | в ряд, 3                                                                             | в ряд, 4             | в ряд, 4       |
| Количество клапанов/распредвалов, шт.     | 12/2                                                                                 | 16/2                 | 16/2           |
| Макс. мощность, л. с. при об/мин          | 130 при 5500                                                                         | 115 при 6000         | 115 при 6000   |
| Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин     | 230 при 1750                                                                         | 155 при 4000         | 155 при 4250   |
| Топливо/емкость бака, л                   | Аи-95/60                                                                             | Аи-95/56             | Аи-95/60       |
| Трансмиссия                               |                                                                                      |                      |                |
| Тип привода                               | передний                                                                             |                      |                |
| Коробка передач                           | 6-ст. автоматическая                                                                 | 6-ст. автоматическая | вариатор       |
| Ходовая                                   |                                                                                      |                      |                |
| Передняя подвеска                         | независимая, пружинная, типа McPherson,<br>со стабилизатором поперечной устойчивости |                      |                |
| Задняя подвеска                           | полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости                  |                      |                |
| Тормоза передние                          | дисковые, вентилируемые                                                              |                      |                |
| Тормоза задние                            | дисковые                                                                             |                      |                |
| Количество подушек безопасности, шт.      | 6                                                                                    | 6                    | 4              |
| Сервисные и тормозные системы             | ABS, EBD,                                                                            | ABS, EBD, ESP        | ABS, EBD,      |
| Размер шин                                | 205/55 R16                                                                           | 215/50 R17           | 205/60 R16     |
| Эксплуатационные показатели               |                                                                                      |                      |                |
| Время разгона от 0 до 100 км/ч, с         | 10,9                                                                                 | 13,3                 | 11,9           |
| Максимальная скорость, км/ч               | 197                                                                                  | 182                  | 175            |
| Расход топлива, л/100 км                  |                                                                                      |                      |                |
| – городской цикл                          | 6,1                                                                                  | 9,8                  | 8,9            |
| – загородный цикл                         | 4,2                                                                                  | 5,5                  | 5,2            |
| – смешанный цикл                          | 5,9                                                                                  | 7,1                  | 6,6            |
| Стоимость тестируемого автомобиля, гривен | 500 000                                                                              | 444 000              | 460 000        |
| Первое техобслуживание, км                | 10 000                                                                               |                      |                |
| Периодичность техобслуживания, км         | 10 000                                                                               |                      |                |





# Packard Twin Six:

## смолемие нервоzo V12



Ранние легковые автомобили, такие, как первый Benz Patent-Motorwagen, были оснащены одноцилиндровыми двигателями. Поначалу увеличение мощности шло путем наращивания рабочего объема, но со временем появились и многоцилиндровые двигатели. Они не только позволяли добиться большей мощности, но и обеспечивали плавность работы. Со временем среди автопроизводителей моделей высшего класса началось настоящее соревнование – кто создаст мотор с большим количеством цилиндров. Вскоре их число достигло четырех, шести, а затем – и восьми. Эталонными даже в наши дни считаются двенадцатицилиндровые двигатели. Не каждый автопроизводитель способен их выпускать. В это сложно поверить, но первый V12 создали сто лет назад. Установили его на Packard Twin Six.

Идея создать уникальный двигатель V12 принадлежала главе совета директоров Packard Генри Джю. Он увлекался масштабными проектами – например, начал акцию по сбору денег на строительство трансконтинентального шоссе через всю Америку. Генри Джю решил, что Packard нуждается в высокотехнологичной имиджевой модели. На то время в линейке марки были преимущественно шестицилиндровые двигатели. Инженеры предложили соединить две рядные "шестерки" под углом в 60 градусов и с общим коленвалом в мотор V12.

Разработка мотора началась в 1912 году и длилась почти четыре года. Результатом стало появление в 1916 году огромного 7,0-литрового V12 с блоком цилиндров из алюминиевых сплавов, развивавшего 88 л. с. при низких 3000 об/мин. Он не только разгонял Packard до приличных на то время 130 км/ч, но и отличался невиданной тишиной и плавностью. Например, монета, поставленная на блок цилиндров "на ребро", не падала. Двигатель, 3-ступенчатая механическая коробка переключения передач и сцепление составляли собой единый блок, что тогда было редкостью.

Революционным двигателем оснастили полностью новую флагманскую модель. Над ее названием долго не думали: в пе-



Packard Twelve Cabriolet 1938 года



Packard Twelve Convertible Victoria 1937 года



Packard Twelve Coupe 1936 года



Packard Twelve Dietrich Stationary Coupe 1934 года



Packard Twelve Sedan 1939 года





Packard Twelve Club Sedan, 1937 год



Фазтон Packard Twelve от LeBaron 1934 года



Фазтон Packard Twelve в исполнении Dietrich, 1935 год



Первый Packard Twin Six, 1916 год



Маршрутное такси  
Packard Twin Six Special Commuter Bus



Первый в мире V12

реводе с английского Twin Six значит "две "шестерки". Естественно, подобный автомобиль оказался недешевым: при цене в 2700-3700-долларов он стоил, как 3-5 бюджетных Ford T. Тем не менее, зажиточные автолюбители оценили модель и за первый год было продано 7746 машин. На выбор предложили самые различные кузова – от двухместного кабриолета до семиместного лимузина, а желающие выделиться могли обратиться в ателье дизайнера за эксклюзивным кузовом. Мелкими сериями на базе Packard Twin Six выпускали даже подобие маршрутного такси. А для царя Николая II в ателье "Кегресс" стандартный фазтон поставили на гусеничную тягу.

Конструкция двигателя осталась настолько удачной, что им очень быстро заинтересовалась армия. Он лег в основу авиационного мотора Liberty, развивавшего до 400 л. с. Кроме того, V12 помог побить несколько рекордов. Так, в 1919 году известный гонщик Ральф Де Пальма установил мировой рекорд скорости – разогнал доработанный Packard Twin Six до 240 км/ч на пляже во Флориде. А три года спустя гоночный катер с этим мотором развил 196 км/ч.

Постепенно совершенствовали и стандартный V12. Со временем его мощность повысили до 95 л. с. Packard Twin Six находился в производстве до 1923 года и за это время удалось собрать свыше 34 тыс. машин. Затем было решено прекратить выпуск модели. Однако, вскоре руководство Packard пожалело об этом, ведь подобные модели появились у конкурентов – Cadillac и Lincoln. Вскоре Cadillac еще и



уникальный V16 представил. Поэтому с конца 20-х годов инженеры Packard в спешке взялись разрабатывать V12.

Новый двигатель получился очень неплохим. При почти таком же объеме, как у предшественника (7,3 л), он развивал почти вдвое большую мощность – 160 л. с. А крутящий момент достиг внушительных 436 Н•м. Интересно, что поначалу мотор планировали установить на революционную переднеприводную модель, но затем от этой идеи отказались.

Второе поколение Packard Twin Six представили в 1932 году. Автомобили привлекли внимание публики ярким современным дизайном. На выбор предложили сразу 11 различных кузовов от модных в те времена ателье Dietrich, Fleetwood и LeBaron и два варианта колесной базы. Особенно популярными были фаэтоны с двумя лобовыми стеклами. Характеристики также впечатляли: максимальная скорость превысила 160 км/ч.

Однако, время для дебюта было выбрано не совсем удачное. Сначала США, а затем и весь мир погрузились в экономический кризис. Великая депрессия существенно сократила количество толстосумов и спрос на дорогие Packard уменьшился. За год удалось собрать лишь 550 Twin Six.

Стремясь хоть как-то нарастить объемы продаж в Packard решили переименовать новую модель в Twelve ("двенадцать" в переводе с английского). Заодно была улучшили шумоизоляцию и добавили новые



Лимузин Packard Twin Six Town Car 1916 года



Кабриолет Packard Twelve Boattail Speedster принадлежал актеру Кларку Гейблу



Доработанный Packard Twin Six установил в 1919 году рекорд скорости – 240 км/ч.



В конце 30-х годов объем V12 достиг 7,7 л, а мощность выросла до 175 л. с.





Бронированный Packard Twelve президента Мексики



Аэродинамическое купе Packard Twelve 1934 года



Авиационный V12 Liberty



Packard Twin Six второго поколения появился в 1932 году

кузовные версии. Особенно стремительно выглядели обтекаемое купе и кабриолет с зауженной задней частью Boattail Speedster. Последний, кстати, оказался в гараже звезды "Унесенных ветром" Кларка Гейбла. Актер не пожалел за него 18 тыс. долларов, то есть свыше 200 тыс. по современному курсу. Интересно, что партию Packard Twelve закупило и советское правительство. А один бронированный лимузин стал подарком президента США Франклина Делано Рузвельта Иосифу Сталину. Еще один защищенный Twelve использовал президент Мексики Лазаро Карденасу дель Рио.

Как только экономическая депрессия прошла, объемы производства Twelve сразу начали расти. Модель обновляли практически каждый год. На смену угловатому дизайну пришли новомодные обтекаемые формы – плавные линии и раздутые крылья. Постепенно объем двигателя был увеличен до 7,7 л, а мощность выросла до 175 л. с. Динамика, впрочем, осталась на прежнем уровне, ведь автомобили стали больше и тяжелее. Зато доработанные подвеска и рулевое управление, а также усилитель тормозов, улучшили комфорт езды и управляемость. В таком виде автомобиль продержался на конвейере до 1939 года. В общей сложности было выпущено свыше 35 тыс. Twelve. На смену ему пришел восьмицилиндровый Packard Super Eight – пусть не настолько эксклюзивный, но более доступный.

Packard Twin Six и Twelve стали воплощением технического прогресса на заре автомобилестроения. Благодаря им двигатель V12 и поныне считается символом роскоши и мощи. А марка Packard благодаря V12 обрела известность и вошла в элиту мировых автопроизводителей.



Packard Twin Six 1920 года



Packard Twelve Touring Sedan, 1938 год





В 1933 году модель переименовали в Packard Twelve



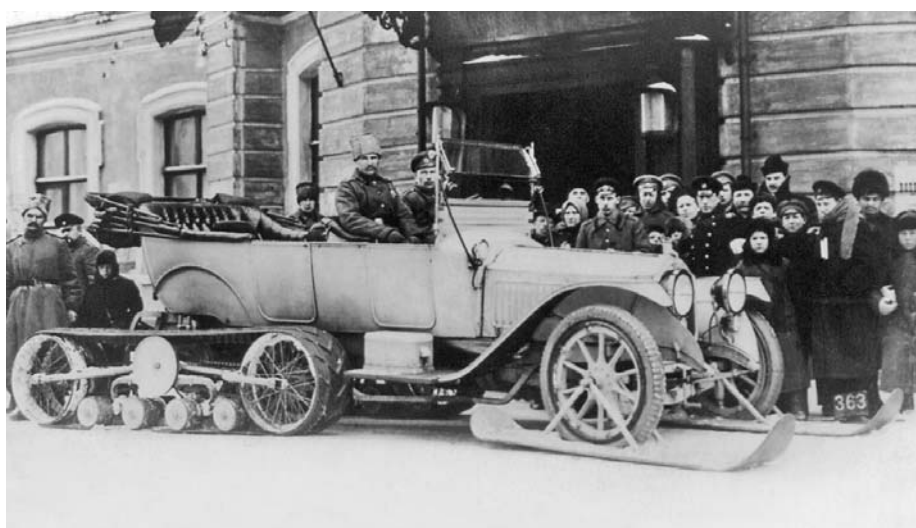
Фаэтон Packard Twin Six с кузовом Dietrich, 1932 год



Packard Twelve Dietrich Coupe Roadster 1934 года



Packard Twelve Convertible Sedan 1935 года



Гусеничный Packard Twin Six, созданный для царя Николая II



Двигатель, трансмиссия и сцепление составляли единый блок



# COSMOLADY

Ж У Р Н А Л      Ж Е Н Щ И Н

№3 | март | 2016 |

ТЕМА  
НОМЕРА  
СОСТАВЛЯЮЩИЕ  
ЖЕНСКОЙ СИЛЫ

МОДА  
ГЛАВНЫЕ  
ТРЕНДЫ  
S/S 2016

У КАЖДОГО  
СВОЙ ДАР

КРАСИВЫЕ  
И УСПЕШНЫЕ

ЛУЧШАЯ Я

ФИТНЕС  
УКРЕПЛЯЕМ  
МЫШЦЫ  
СПИНЫ

ПРОЕКТ  
ВАЛЕРИИ  
VERONI

«ОТКРОВЕНИЯ  
С... ВАЛЕРИЕМ  
СОЗАНОВСКИМ»

ИНТЕРВЬЮ  
НАТАЛИЯ  
ФАРНОСОВА

КАТЯ КРЕБС

ЗЕЙН ОБАДЖИ

МАРИНА  
ШЕЛУДЬКО

Валентина Григорьева

ЛЮБЛЮ  
СОВЕРШЕНСТВОВАТЬСЯ  
ВО ВСЁМ



4 820065 1950012 03

ЗАПИТУЙТЕ У МІСЦЯХ  
РОЗПОВСЮДЖЕННЯ ПРЕСИ