

Тест-Драйв

Май 2016



Автосалон в Нью-Йорке-2016 • Toyota UBox • Mazda CX-4 • Renault Koleos • Tesla Model 3
Toyota Corolla • Audi R18 • Renault Kaptur • Tesla Model S • Datsun Redi-Go • Subaru Forester
Audi A3 • BMW M2 • Cadillac XT5 • Chevrolet Cruze • Maserati Levante • Porsche 718 Boxster
Citroen C4 Cactus, Fiat 500L и Kia Soul • Kia Sportage, Mazda CX-5 и Toyota RAV4 • Ford Fiesta,
Opel Corsa и Skoda Fabia • Bugatti Type 57

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

Май 2016

www.testdrive.com.ua



Над номером работали:

Брязгунов 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»



4

Автосалон
Автосалон в Нью-Йорке-2016:
разнообразие новинок



26

Концепт-кар
Toyota UBox:
дорогу молодым



32

Премьера
Mazda CX-4:
вседорожник с сердцем купе



38

Премьера
Renault Koleos:
неожиданное продолжение истории



46

Премьера
Tesla Model 3:
третий – не лишний



52

Премьера
Toyota Corolla:
модернизация



56

Премьера
Audi R18:
к Ле-Ману готов!



62

Премьера
Renault Captur:
новый старый знакомый



68

Премьера
Tesla Model S:
модернизация



74

Премьера
Datsun Redi-Go:
бюджетный вариант



80

Премьера
Subaru Forester:
обновление



86

Премьера
Audi A3:
обновление



- 92** Дебютант
BMW M2:
маленькая ракета



- 102** Дебютант
Cadillac XT5:
преемник SRX



- 112** Дебютант
Chevrolet Cruze:
смена поколений



- 120** Дебютант
Maserati Levante:
проба пера



- 128** Дебютант
Porsche 718 Boxster:
переходит на турбонаддув



- 138** Сравнительный тест-драйв
Citroen C4 Cactus, Fiat 500L и Kia Soul:
со вседорожным уклоном



- 144** Сравнительный тест-драйв
Kia Sportage, Mazda CX-5 и Toyota RAV4:
сравнение дизельных вседорожников



- 150** Сравнительный тест-драйв
Ford Fiesta, Opel Corsa и Skoda Fabia:
сравнение хэтчбэков В-класса



- 156** Страницы истории
Bugatti Type 57:
многоликий и очень дорогой

Редакция не всегда разделяет мнение автора. Редакция не несет ответственности за содержание рекламных объявлений. Согласно действующим в Издательстве правилам, ответственность за достоверность объявлений несет рекламодатель. Он самостоятельно отвечает за содержание предоставленных данных, за соблюдение авторских прав и прав третьих лиц, за наличие ссылок на лицензии и указаний на сертификацию продукции и услуг в порядке, предусмотренном законодательством.

Редакция исходит из того, что рекламодатель имеет право и предварительно получил все необходимые для публикации разрешения. Использование материалов в любой форме не допускается без письменного разрешения редакции. Материалы не рецензируются и не возвращаются. Переписка с читателями ведется только на страницах журнала. Рукописи и фотоснимки не возвращаются и не рецензируются.

Автосалон в Нью-Йорке-2016: разнообразие новинок



NEW YORK
INTERNATIONAL
AUTO SHOW

США – великая автомобильная страна, в которой машина – неотъемлемая часть способа жизни. Поэтому неудивительно, что в Штатах проходят сразу четыре международных автосалона. Старейшим из них является автошоу в Нью-Йорке, которое проводят с 1900 года. Традиционно выставка в самом большом городе США проходит весной, а в последние годы ее проводят в павильонах Центра Джейкоба Джейвица общей площадью свыше 62 тыс. кв. м.

Такие масштабные площадки понадобились, чтобы вместить свыше 1000 различных автомобилей, выставленных в экспозициях. Среди них – свыше трех десятков мировых и североамериканских премьер. Интересно, что в этом

году у автосалона не было какой-либо выраженной направленности – в Нью-Йорке царило разнообразие. Там представили как скоростные спортивные модели, так и экономные гибриды, бюджетные автомобили и популярные в Америке вседорожники. К новому сезону весна-лето подготовили сразу несколько кабриолетов.

Естественно, посетители смогли увидеть не только последние новинки, но и лицезреть экспозицию старинных автомобилей – например, стенд посвященный 100-летию BMW. К их услугам – различные концерты, шоу-программы и развлечения для детей, ведь Нью-Йоркский автосалон давно позиционируют, как мероприятие для всей семьи.

Акура

Акура MDX претерпел плановое обновление. Узнать его можно по увеличенной пятиугольной решетке радиатора в стиле концепт-кара Precision и изогнутым светодиодным фарами. Также у вседорожника новый капот и хромированные молдинги на порогах, а фонари немного увеличены в размерах. В салоне теперь можно выбрать два отдельных кресла второго ряда. Базовое оснащение пополнили системы автоматического замедления, соблюдения полосы движения и мониторинга "слепых" зон. Наряду с 3,7-литровым 290-сильным V6 теперь предлагают 325-сильную гибридную силовую установку, состоящую из 3,0-литрового бензинового двигателя и электромотора. Эта версия также получила трансмиссию с двумя сцеплениями. Цены начинаются с отметки в 45 тыс. долларов.



Acura MDX



Acura MDX



Acura MDX



Audi R8 Spyder

Audi

К купе Audi R8 второго поколения присоединился кабриолет Spyder. У него знакомый дизайн со сдвинутым вперед салоном, но во внешнем виде стало больше граней. Широкая решетка радиатора сочетается с узкими светодиодными фарами. Тканевая крыша складывается с помощью электропривода за 20 с на скорости до 50 км/ч. Предусмотрено и выдвижное антикрыло. В салоне показания приборов выведены на дисплей, он же служит экраном мультимедийной системы. Пока Audi R8 Spyder будет доступен только с 5,2-литровым V10 мощностью 540 л. с. С 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями разгон до 100 км/ч занимает 3,6 с, а максимальная скорость составляет 318 км/ч. Кабриолет получил трансмиссию с двумя сцеплениями, полный привод и адаптивные амортизаторы. Стоимость R8 Spyder – 170 тыс. евро.



Audi R8 Spyder



Audi R8 Spyder



Buick Encore

Buick

Вслед за европейским Opel Mokka обновили и его собрата Buick Encore. Отличить вседорожник можно по новой, более сдержанной, решетке радиатора, осве-

женным фарами со светодиодными ходовыми огнями и новым фонарям. Внутри заметна полностью новая передняя панель, с другими циферблатами приборов и цветным экраном бортового компьютера. Установлен и современный 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной

системы. Базовое оснащение пополнила система доступа без ключа, а среди опций появился беспроводной Интернет. Мощность 1,4-литрового бензинового турбомотора выросла до 153 л. с.



Buick Encore



Chevrolet Camaro

Chevrolet

Главной новинкой на стенде Chevrolet стали заряженные купе и кабриолет Camaro ZL1. Под его капотом – доработанный 6,2-литровый V8 с механическим компрессором. Он развивает 640 л. с., а максимальный крутящий момент достиг 868 Н•м. Camaro ZL1 разгоняется до 100 км/ч менее, чем за 4 с, а его максимальная скорость превышает 300 км/ч. Наряду с 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач доступен первый в мире 10-ступенчатый "автомат". Ходовая автомобиля перенастроена, а тормозные диски увеличены в размерах. Предусмотрены адаптивные амортизаторы и диффе-



Chevrolet Camaro



Chevrolet Camaro



Chevrolet Camaro ZL1 Convertible

ренциал повышенного трения. Отличить Camaro ZL1 можно по аэродинамическому обвесу, увеличенному воздухозаборнику и заднему антикрылу. На капоте появилась с карбоновая вставка, а крылья расширены. В отделке салона использованы кожа и алькантара. Внутри установлены новые передние кресла и рычаг трансмиссии. Стоимость купе – 60 тыс. долларов.

Chevrolet Aveo (В США он известен, как Sonic) претерпел обновление. Передняя часть с продолговатыми фарами, узкой решеткой радиатора и увеличенным передним воздухозаборником роднит его со старшим братом Cruze. Также заменены фонари, а у седана еще и новая крышка багажника. В салоне появился 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы, а в перечне опций теперь есть система доступа без ключа, подогрев руля и парктроник.



Chevrolet Sonic



Chevrolet Sonic

Hyundai

Hyundai Genesis New York Concept предваряет появление нового седана D-класса. Он выглядит весьма динамично благодаря длинному капоту, высокой оконной линии и расширенным крыльям. Огромная трапецевидная решетка радиатора сочетается с узкими светодиодными фарами. В крышку багажника интегрирован спойлер, а ширину задней части подчеркивают продолговатые фонари. В отделке салона сочетаются кожа и полированный алюминий. Руль напоминает штурвал самолета, а показания приборов и данные мультимедийной системы выведены на изогнутый 21-дюймовый дисплей. Для навигации в меню предусмотрена сенсорная панель. Внутри установлены четыре отдельных кресла, разделенных по центру высоким трансмиссионным тоннелем. Genesis New York Concept получил гибридную силовую установку, состоящую из 2,0-литровой бензиновой "четверки" с турбонаддувом и электромотора. Суммарно они развивают 245 л. с. и выдают 360 Нм крутящего момента. Заднеприводной седан оснащен 8-ступенчатой автоматической трансмиссией.



Hyundai Genesis New York Concept



Hyundai Genesis New York Concept



Hyundai Genesis New York Concept



Jeep

Обещанная премьера нового поколения Jeep Compass не состоялась. Зато линейку Jeep Grand Cherokee пополнила версия Trailhawk. Узнать ее можно по увеличенному до 245 мм дорожному просвету, защитным накладкам на бамперах, порогах и колесных арках. Предусмотрены 20-дюймовые легкосплавные диски и покрышки с глубоким протектором. Салон декорирован кожей и алькантарой с яркими швами.



Jeep Grand
Cherokee Trailhawk



Jeep Grand Cherokee Trailhawk

Kia

На автосалоне представили новый Kia Cadenza. Седан стал немного шире и ниже, а вот длина осталась на прежнем уровне. Он выглядит солиднее, чем ранее. Вместе с тем, можно заметить хромированную "зубастую" решетку радиатора и оригинальные Z-образные светодиоды в фарах и фонарях. Крышка багажника украшена хромированной накладкой. В салоне улучшены материалы отделки и усилена шумоизоляция. Циферблаты приборов разделены цветным экраном бортового компьютера. На центральной панели появились аналоговые часы и сенсорный дисплей мультимедийной системы UVO. Список опций пополнили система проецирования данных на лобовое стекло, электропривод крышки багажника с сенсорным открытием, беспроводное зарядное устройство для мобильных телефонов, технологии автоматического замедления, слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения. Бензиновый 3,3-литровый V6 развивает 290 л. с. и работает в паре с 8-ступенчатой автоматической трансмиссией. Седан будет стоить от 33 тыс. долларов.



Kia Cadenza



Kia Cadenza



Kia Cadenza

Lincoln Navigator



Lincoln

Концепт-кар Lincoln Navigator предвещает появление одноименной серийной модели нового поколения. Он показывает, что внедорожник станет элегантнее. Хромированная решетка радиатора выполнена в стиле седана Lincoln Continental. Оптика полностью светодиодная, причем фонари растянуты на всю ширину кузова. Оригинальные двери поднимаются вверх, а у выдвижных подножек – по три ступеньки. В салоне – шесть отдельных кресел, разделенных высоким трансмиссионным тоннелем. Здесь можно заметить целый набор дисплеев. Они заменяют приборы и зеркало заднего вида, экраны установлены на центральной консоли и в спинках сидений. В багажнике предусмотрен специальный шкаф для одежды. Lincoln Navigator оснащен Wi-Fi, парковочным автопилотом, камерами кругового обзора, системами автоматического замедления и соблюдения полосы движения. Под его капотом – 3,5-литровый турбированный V6 мощностью свыше 400 л. с.

Lincoln Navigator



Lincoln Navigator



Mercedes-Benz

Экспозиция Mercedes-Benz в Нью-Йорке оказалась весьма масштабной. Центральное место в ней заняло "вседорожное купе" GLC Coupe. Автомобиль достигает 4727 мм в длину при колесной базе в 2873 мм. У него стремительный дизайн с аркообразной формой крыши, высокой оконной линией и заостренной задней частью. Широкая решетка радиатора своим узором напоминает кристаллы. Крупные фары за доплату могут быть светодиодными. Фонари украшены сверху хромированными накладками. Салон декорирован кожей уже в базовой версии. Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы, а между ними – цветной экран бортового компьютера. К наклоненной центральной панели прикреплен дисплей мультимедийной системы. Объем багажника равен 491 л. Для GLC Coupe на выбор предлагают бензиновые двигатели объемом 2,0 л (211 л. с.) и 3,0 л (367 л. с.), турбодизели объемом 2,1 л (170 и 204 л. с.). Оснащение включает 9-ступенчатую автоматическую трансмиссию, полный привод и адаптивные амортизаторы, а среди опций есть пневмоподвеска. Базовый Mercedes-Benz GLC Coupe будет стоить 47 тыс. евро.

Вслед за Mercedes-Benz A-Class модернизацию прошли родственные седан и



Mercedes-AMG C63 Cabriolet



Mercedes-AMG C63 Cabriolet



Mercedes-AMG C63 Cabriolet

Mercedes-AMG E43 4Matic



универсал CLA. Внешние изменения лучше всего заметны при взгляде в анфас. У CLA новая решетка радиатора, а в бампере увеличены воздухозаборники. Заменены и фары, а за доплату они могут быть светодиодными. В салоне заметна новая ткань на сиденьях, а на центральной панели теперь установлен более современный 8,0-дюймовый экран. Все CLA теперь оснащены технологией автоматического торможения, а среди опций теперь есть электропривод крышки багажника (или пятой двери универсала) с сенсорным открытием. Линейку двигателей расширили 1,6-литровый бензиновая "четверка" мощностью 122 л. с. и 1,5-литровый 109-сильный турбодизель. А у флагманского CLA45 AMG 2,0-литровый турбомотор теперь выдает 381 л. с. Начальный CLA обойдется в 30 тыс. евро.



Mercedes-AMG E43 4Matic



Mercedes-AMG CLA45



Mercedes-AMG GLC43

К слову, версий от AMG представили в Нью-Йорке сразу несколько. Линейку E-Class пополнил вариант AMG E43 4Matic. Его 3,0-литровый V6 с двойным турбонаддувом развивает 401 л. с., а максимальный

крутящий момент достигает 520 Н·м при 2500 об/мин. С 9-ступенчатой автоматической трансмиссией седан разгоняется до 100 км/ч за 4,6 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч.

E43 AMG 4Matic получил полный привод, адаптивные амортизаторы и активную пневмоподвеску. Отличить автомобиль можно по новой решетке радиатора, увеличенному переднему воздухозаборнику,



Mercedes-AMG GLC43



Mercedes-Benz GLC Coupe

аэродинамическому обвесу и заднему спойлеру. В салоне установлены спортивные сиденья и руль с плоским ободом снизу, а у цифровой приборной панели изменена графика. Цена AMG E43 4Matic – 68 тыс. евро.

Такой же двигатель и у Mercedes-AMG GLC43, но его мощность меньше – 367 л. с. Результат – 4,8 с до 100 км/ч и максимальные 250 км/ч. У внедорожника также появились аэродинамический обвес, спортивные сиденья и новые приборы.

А вот у Mercedes-AMG C63 Cabriolet под капотом 4,0-литровый V8 с двумя турбинами, выдающий 476 л. с. в стандартном исполнении и 510 л. с. – в C63 S. Более мощная версия разгоняется до 100 км/ч за 4,1 с, а ограничитель скорости у нее срабатывает при 250 либо 300 км/ч. Кабриолет оценен в 80 тыс. евро.



Mercedes-Benz GLC Coupe



Mercedes-Benz GLC Coupe

Mazda MX-5 RF



Mazda

Линейку Mazda MX-5 пополнила оригинальная версия RF. По сути это тарга, у которой секция крыши складывается с помощью электропривода. Заднее стекло со стойками при этом остается. Такое решение позволило сохранить 141-литровый багажник. На выбор предложены бензиновые двигатели объемом 1,5 л (131 л. с.) и 2,0 л (160 л. с.), причем для MX-5 RF можно выбрать не только 6-ступенчатую механическую, но и 6-ступенчатую автоматическую трансмиссию. Кроме того, у него более мягкие пружины подвески и усилена шумоизоляция салона. MX-5 RF несколько дороже кабриолета – 29 тыс. долларов.

Mazda MX-5 RF



Mazda MX-5 RF



Mini

Mini John Cooper Works (JCW) Convertible – самый быстрый кабриолет в истории марки. Как и родственник хэтчбек, он оснащен 2,0-литровым бензиновым турбомотором мощностью 231 л. с. С 6-ступенчатой механической трансмиссией он способен разогнаться до 100 км/ч за 6,5 с и развить 242 км/ч. Mini JCW Convertible также получил электронный дифференциал повышенного трения, новые пружины подвески и тормоза, а среди опций есть адаптивные амортизаторы. Отличить кабриолет можно по светодиодным фарам, увеличенным воздухозаборникам в бампере и на капоте, аэродинамическому обвесу. Салон декорирован кожей и алькантарой, установлены и новые передние сиденья. Базовую комплектацию дополнили парктроник, климат-контроль и датчик дождя. Mini John Cooper Works Convertible стоит от 32 тыс. евро.

Mini John Cooper Works Convertible



Mini John Cooper Works Convertible



Mini John Cooper Works Convertible



Mitsubishi Mirage G4

Mitsubishi

В модельном ряду Mitsubishi Mirage появился седан G4. Выраженный багажник несколько удлинил автомобиль, а его объем увеличен до 487 л. У Mirage G4 – крупные каплевидные фонари и хромированный молдинг на крышке багажника. Как и хетчбэк, седан оснащен 1,2-литровым бензиновым двигателем мощностью 78 л. с. Седан стоит 13 500 долларов.



Mitsubishi Mirage G4



Mitsubishi Mirage G4

Nissan GT-R



Nissan

Купе Nissan GT-R претерпело очередную модернизацию. У него новая светодиодная оптика, измененный передний бампер и решетка радиатора с хромированной V-образной вставкой. Более се-

рьезные перемены в салоне. Здесь заметна новая рельефная передняя панель, заменено и рулевое колесо. На центральной консоли установлены иные переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля, а также более современный сенсорный дисплей с диагональю 8 дюймов. Мощность 3,8-литрового турбиро-

ванного V6 увеличена до 565 л. с., а максимальный крутящий момент вырос до 633 Н·м. Доработаны 6-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями и система полного привода. В салоне стало тише благодаря технологии активного подавления звуковых помех. Nissan GT-R немного подорожал – до 105 тыс. долларов.

Nissan GT-R



Subaru

В Subaru подготовили к автосалону в Нью-Йорке новое поколение Impreza. Седан и хетчбэк построены на новой платформе, увеличившей жесткость кузова на 70%. Автомобили немного подросли, а их колесная база увеличена до 2670 мм. Дизайн стал более выразительным – с мускулистыми выпуклыми крыльями и изогнутыми штампованными линиями на боковинах. Фирменная трапецевидная решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами, которые за доплату могут стать полностью светодиодными. В салоне передняя панель напоминает распростертые крылья. Экран бортового компьютера теперь цветной, еще два дисплея установлены на центральной консоли. Базовая комплектация включает 7 подушек безопасности, а за доплату впервые предложены системы автоматического торможения, мониторинга "слепых" зон и соблюдения полосы движения. На первых порах Subaru Impreza предложат с 2,0-литровым 155-сильным бензиновым двигателем, но позже линейку расширят 1,6-литровый турбомотор и турбодизель объемом 2,0 л. Impreza остается полноприводным и получил систему векторизации тяги, есть версии с 5-ступенчатой механической трансмиссией или бесступенчатым вариатором CVT. Стоимость Impreza – от 19 тыс. долларов.



Subaru Impreza



Subaru Impreza



Subaru Impreza



Toyota GT86



Toyota GT86

Toyota

У Toyota Prius появился заряжаемый вариант Prime. Гибридная силовая установка, как и прежде состоит из 1,8-литрового 98-сильного бензинового двигателя и 72-сильного электромотора. Но более емкая литий-ионная аккумуляторная батарея позволяет проехать на электротяге. Пополнить заряд от 220-вольтной электросети можно менее, чем за 3 часа. Расход топлива составляет 4,4 л/100 км в смешанном цикле. Prius Prime несколько отличается по дизайну: него новая передняя часть с продолговатыми светодиодными фарами, вертикальными ходовыми



Toyota GT86



Toyota Highlander

огнями, новыми решеткой радиатора и бампером. Заменены и фонари. В салоне, прежде всего, бросается в глаза 11,6-дюймовый сенсорный дисплей на центральной панели. Prius Prime несколько дороже стандартной модели – 30 тыс. долларов.

Купе Toyota GT86 модернизировали. Теперь у него выраженный "нос", а воздухозаборник в бампере напоминает пасть зверя. Фары и фонари получили светодиодную оптику. В салоне улучшены материалы отделки и установлено но-

вое multifunctional рулевое колесо. Мощность 2,0-литровой оппозитной "четверки" выросла до 205 л. с. У 6-ступенчатой механической трансмиссии изменены передаточные числа, а подвеска перенастроена.



Toyota Highlander

Toyota Prius Prime



Toyota Highlander также обновлен. Его решетка радиатора стала компактнее, а вот воздухозаборник в бампере увеличен. Также заменена оптика. Базовое оснащение пополнили системы автоматического торможения, соблюдения полосы движения и мониторинга "слепых" зон, а во флагманском варианте Limited Platinum предусмотрены еще и камеры кругового обзора. Highlander также получил новый 3,5-литровый V6 с непосредственным впрыском топлива и 8-ступенчатую автоматическую трансмиссию. Стоимость вседорожника – от 30 тыс. долларов.

Toyota Prius Prime



Toyota Prius Prime



Toyota UBox:

дорогу молодым!



Наверное, не секрет, что у автолюбителей разного возраста разные и приоритеты при выборе транспортного средства. У людей семейных на первом месте одни ценности, а у молодежи – другие. В Toyota решили дать дорогу молодым и предложили юным дизайнерам создать автомобиль для себя – создать автомобиль 2020 года. Результатом их работы стал концепт-кар UBox.

Toyota UBox – весьма необычный минивэн, который выглядит, как пришелец из будущего. У него однообъемный профиль и обилие граней в дизайне. Особенно неординарно смотрится передняя часть UBox с панорамным лобовым стеклом, П-образной вставкой на "носу", соединенной с крышей специальными балками, повышающими жесткость кузова. Двери выполнены распашными, а у их окон отсутствуют рамки. Крыша автомобиля – полностью стеклянная. В конструкции широко использованы карбон и алюминий-

вые сплавы. Также следует отметить короткие свесы кузова и толстые задние стойки крыши.

Стиль салона – весьма лаконичный. Показания приборов выведены на дисплей, а вместо клавиш на центральной панели установлен съемный планшет. Дефлекторы вентиляционной системы выполнены съемными и при желании их можно заменить деталями другого цвета. Также внутри – целый набор 110-вольтных розеток для подключения мобильных телефонов, планшетов или ноутбуков. Сиденья уста-

новлены на специальных рельсах и способны сдвигаться вперед, чтобы увеличить объем багажника. При желании задние кресла можно снять.

UBox получил электромотор и литий-ионные аккумуляторные батареи. Мощность не указывают, но утверждают, что мини-вэн способен выполнять роль передвижной электростанции и питать том различные приборы.











Mazda CX-4:

ВСЕДОРОЖНИК С СЕРДЦЕМ



За последние годы сегмент так называемых вседорожных купе серьезно расширился. Если ранее подобные модели были у Acura, BMW и Infiniti, то недавно к ним присоединился еще и Mercedes-Benz. На этот сегмент обращают свои взоры не только производители премиум-сегмента. Так, в Mazda также решили создать подобный вседорожник и представили новый CX-4.



В основе Mazda CX-4 лежит платформа хорошо знакомой нам модели CX-5, поэтому колесная база у двух вседорожников одинаковая – 2700 мм. В то же время, новичок заметно ниже – 1530 мм – и по дизайну повторяет прошлогодний концепт-кар Коеги. Он и выглядит стремительнее, что особенно заметно в профиль. Длинный капот и аркообразная форма крыши – черты, характерные для купе. Но вместе с тем, у CX-4 короткие свесы кузова и немаленький (196 мм) дорожный просвет, а снизу установлен защитный пластиковый обвес. Фирменная радиаторная решетка Mazda напоминает улыбку, а раскосые фары сверху прикрыты хромированными "бровями". У автомобиля выраженные мускулистые крылья. Наклоненное на большой угол заднее стекло сверху прикрыто немаленьким спойлером, а продолговатые фонари соединены хромированной накладкой. Базовая версия получила 17-дюймовые легкосплавные

диски, а у самого дорогого варианта колеса 19-дюймовые.

Спортивным духом пропитан и салон CX-4. Отделка разбавлена серебристыми вставками "под алюминий", а на небольшом трехспицевом рулевом колесе заметны наплывы в районе хвата рук. Центральное место на приборной панели занимает большой циферблат тахометра, а по бокам – два цветных экрана, на которые выведены остальные показания. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло. Сверху на вертикальной центральной панели установлен 7-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Передние сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем. На втором ряду места немного меньше, чем в родственном CX-5, а объем багажника составляет 400 л.

Список доступных опций включает кожаный салон, двухзонный климат-контроль, навигационную систему, Wi-Fi, дат-

чики света и дождя, камеру заднего вида. Также предложены адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления и технология слежения за "слепыми" зонами.

Для Mazda CX-4 на выбор предложат два бензиновых четырехцилиндровых двигателя. Начальная переднеприводная версия получила 2,0-литровый 158-сильный мотор, а вот у полноприводного варианта под капотом 2,5-литровая 192-сильная "четверка". Более мощный вариант расходует в среднем 7,2 л/100 км благодаря системе глушения двигателя при остановках. Вседорожнику предлагают 6-ступенчатую механическую коробку переключения передач или 6-ступенчатый "автомат".

Mazda CX-4 представили на Пекинском автосалоне, ведь Китай называют основным рынком для этого вседорожника. Его стоимость предположительно составит от 25 тыс. евро.







Технические характеристики Mazda CX-4

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
высота, мм	1530
Колесная база, мм	2700
Клиренс (дорожный просвет), мм	196
Объем багажника, л	400/1228
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	2488
Тип	бензиновый
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	192 при 5700
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	256 при 4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/58
Трансмиссия	
Тип привода	подключаемый полный
Коробка передач	6-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	225/55 R19
Эксплуатационные показатели	
Расход топлива, л/100 км	
– смешанный цикл	7,2
Стоимость автомобиля, евро	27 000 – 40 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Renault Ko

неожиданное продолжение



Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА

oleos:

истории





Появившийся в 2007 году Renault Koleos стал первым вседорожником французской марки. Его выпускали до недавнего времени и поначалу считалось, что его частично заменит новый Renault Kadjar. Однако, история Koleos получила неожиданное продолжение: в Renault таки решили создать модель второго поколения и представили ее на Пекинском автосалоне.

Интересно, что у Renault Koleos и Kadjar общая платформа, а их "родственником" является Nissan X-Trail. Правда, Koleos немного крупнее собратьев – достигает 4670 мм при колесной базе в 2710 мм. Что касается дизайна, то он выдержан в духе флагманского Renault Talisman. Вот почему заметны широкая решетка радиатора в виде улыбки и проболговатые фары с оригинальными изогнутыми ходовыми огнями. У более дорогих версий оптика полностью светодиодная. Во внешнем виде преобладают плавные формы. Крылья слегка расширены, а в передних дверях заметны оригинальные вентиляционные

отверстия. Фонари Koleos растянуты практически на всю ширину задней части, а на крыше установлен спойлер.

В салоне преобладает лаконичный стиль. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по Kadjar, как и приборная панель. Жидкокристаллический дисплей соседствует с аналоговыми указателями температуры двигателя и уровня топлива в баке. На центральной панели размещен 8,7-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы R-Link 2. В Renault указывают на большое пространство для ног на втором ряду и вместительный 542-литровый багажник.

В более дорогих вариантах в отделке преобладает кожа, а подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Кроме того, установлены 19-дюймовые легкосплавные диски, двухзонный климат-контроль, камера заднего вида, подогрев передних и задних сидений, аудиосистема с 12 динамиками, связь Bluetooth. Список опций включает парковочный автопилот,

панорамную крышу, системы автоматического замедления, слежения за "слепыми" зонами, соблюдения полосы движения и распознавания дорожных знаков.

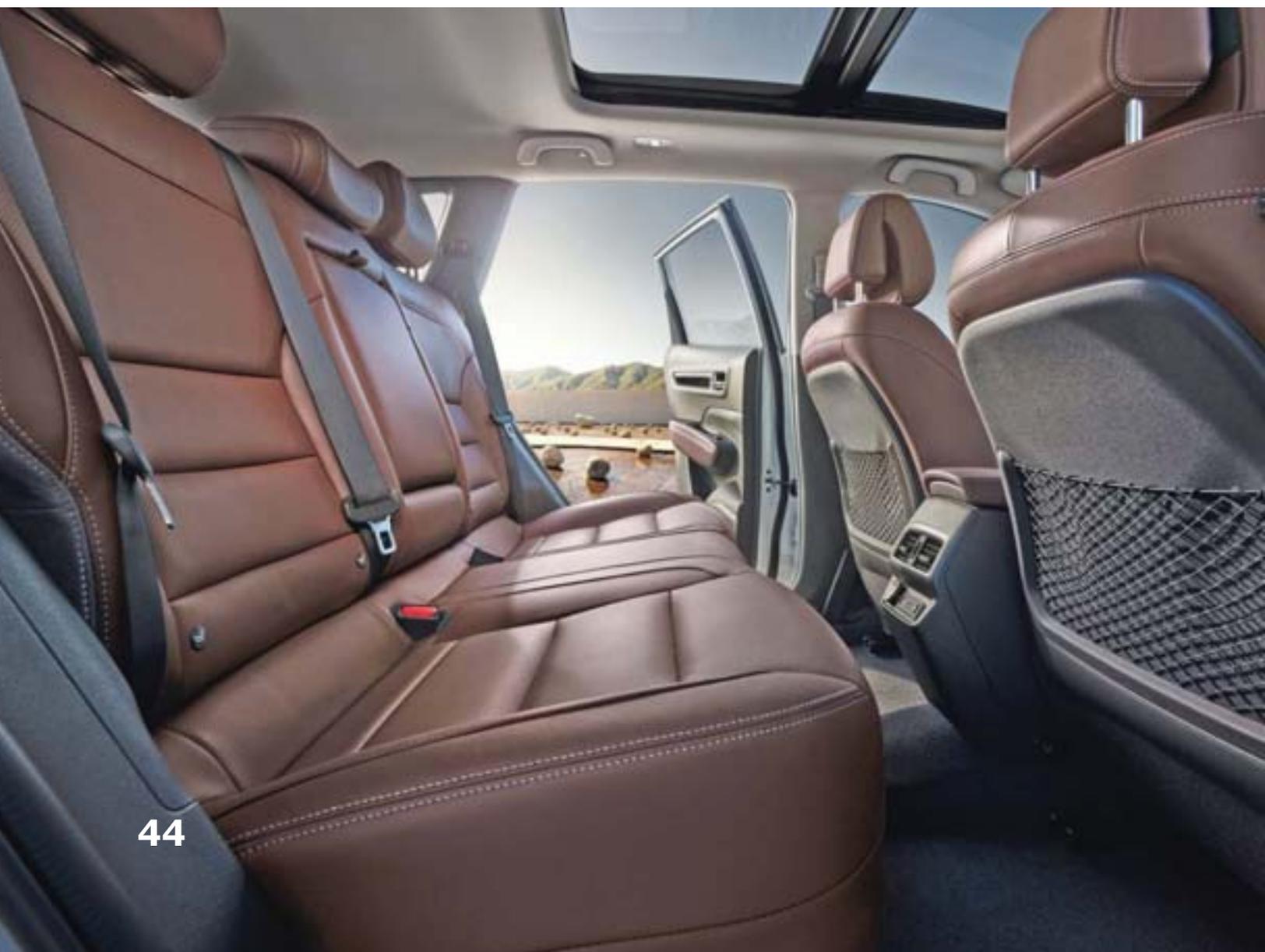
Для Renault Koleos на выбор предложат четыре двигателя с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. Это бензиновые моторы объемом 1,2 л (130 л. с.) и 1,6 л (175 л. с.), а также 1,6-литровые турбодизели мощностью 130 и 160 л. с. Для вседорожника доступны 6-ступенчатая механическая трансмиссия или бесступенчатый вариатор CVT Xtronic. Подключаемый полный привод будет опцией, причем предусмотрена возможность его принудительного включения. Также у Koleos приличный дорожный просвет – 213 мм.

Renault Koleos поступит в производство на предприятиях в Китае и Южной Корее со второй половины 2016 года. Его планируют продавать в Европе, Азии, Южной Америке и Австралии. Ожидаемая стоимость вседорожника – от 27 тыс. евро.









Технические характеристики Renault Koleos

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина, мм	4670/1840
Колесная база, мм	2710
Клиренс (дорожный просвет), мм	213
Объем багажника, л	542/1690
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1598
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	160 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	380 при 1750
Трансмиссия	
Тип привода	подключаемый полный
Коробка передач	6-ст. механическая или вариатор
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
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	235/55 R19
Эксплуатационные показатели	
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	27 000 – 42 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Tesla Model

третий – не лишний



el 3:

Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА





За последние годы марка Tesla совершила удивительный прогресс и помогла популяризировать электромобили. Особенно удачным оказался Tesla Model S, предложивший невиданную ранее дальность пробега без подзарядки вкупе с отличной динамикой и стильным дизайном. Этих хэтчбэков уже выпущено свыше 100 тыс. – невиданный успех для модели с электрическим двигателем. Совсем недавно к Model S присоединился оригинальный вседорожник Model X. Теперь же в линейке Tesla появилась третья модель, которую так и назвали – Model 3. Представили ее на специальной презентации в Калифорнии.

Tesla Model 3 позиционируют, как более доступную альтернативу старшим братьям. Ожидается, что седан будет стоить около 35 тыс. долларов, то есть вдвое дешевле, чем базовый Model S. В целях снижения стоимости разработчики отказались от оригинальных деталей вроде выдвигаемых дверных ручек, а в конструкции стало меньше алюминиевых сплавов. Вместе с тем, по дизайну автомобиль успешно вписывается в корпоративный

стиль. У Model 3 характерная аркообразная линия крыши и заостренная задняя часть. Электромобиль довольно необычно выглядит в анфас, ведь фальшрадиаторная решетка у него отсутствует. Изогнутые фары – полностью светодиодные. Двери выполнены без оконных рамок. Также следует отметить оригинальное заднее стекло, переходящее в панорамную крышу. Салон поражает своей лаконичностью. Здесь не то что клавиш нет, даже традиционная комбинация приборов отсутствует. Все показания выведены на немаленький сенсорный экран с диагональю 15-дюймов. Такое решение позволило сделать переднюю панель компактнее и, соответственно, увеличить внутреннее пространство. Если сложить задние кресла, то можно перевозить предметы длиной 2,1 м. Двухспицевое рулевое колесо весьма компактное. Передние сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем. В отличие от семиместных Model S и Model X, новичок вмещает пятерых. Известно, что комплектация Tesla Model 3 будет включать автопилот, способный поддерживать движение по трассе, са-

мостоятельно тормозить и даже огибать препятствия.

Мощность электромотора пока не разглашают, но известно, что Model 3 способен разогнаться до 100 км/ч примерно за 6 с. Стандартная аккумуляторная батарея емкостью около 70 кВт·ч позволяет проехать без подзарядки 345 км, что очень неплохо для бюджетного электромобиля. В будущем появятся более мощные модификации и варианты с увеличенной дальностью пробега. В базовом оснащении предусмотрен специальный переходник для подключения к станциям быстрой зарядки батарей Supercharger. Кроме того, новый Tesla получил систему полного привода.

На Tesla Model 3 уже принимают заказы, причем за первые сутки желающих приобрести этот электромобиль набралось уже 115 000. Но производство седана стартует только в конце 2017 года, а пока будет длиться его доработка. Model 3 обещает быть очень массовым, ведь с его помощью в Tesla планируют выйти на уровень в 500 тыс. автомобилей в год.







Toyota Corolla:

Toyota Corolla – одна из самых массовых моделей в мире. В прошлом году выпустили свыше 1,3 миллиона этих автомобилей. А в 2016 году Corolla празднует свой полувек юбилей. К этому событию седан претерпел модернизацию.



Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА

Модернизация







Внешние изменения, на первый взгляд, не слишком большие, но они смогли преобразить Toyota Corolla. Особенно выразительно смотрится передняя часть. Хромированная V-образная решетка радиатора стала гораздо компактнее, зато существенно увеличен воздухозаборник в бампере. Новые раскосые фары растянуты на крылья и дополнены изогнутыми светодиодными лампами дневного света. Такого же типа оптика теперь установлена и в освеженных фонарях. А хромированная накладка на крышке багажника стала немного тоньше. Кроме того, предложены

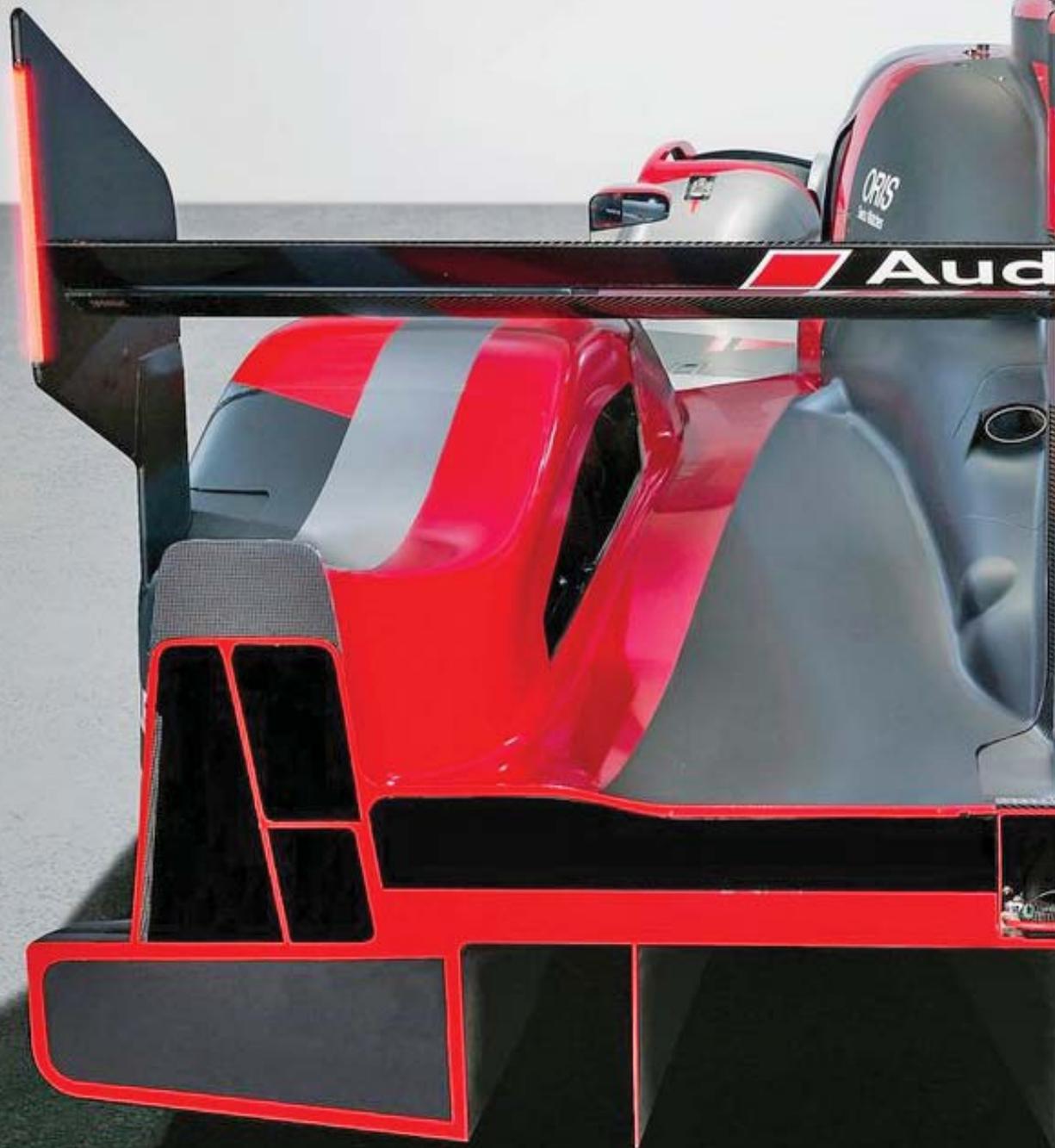
новые легкосплавные диски диаметром 16 и 17 дюймов.

В салоне перемены не столь заметны. Так, в более дорогих версиях экран бортового компьютера стал цветным, установлен и новый сенсорный дисплей мультимедийной системы. На центральной панели заменены переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля, а электронные часы немного перемещены влево. Для Corolla теперь доступны системы автоматического замедления, соблюдения полосы движения и распознавания дорожных знаков.

Линейка двигателей осталась прежней. Для Toyota Corolla в разных странах на выбор предложены бензиновые двигатели объемом 1,3 л (99 л. с.), 1,6 л (132 л. с.) и 1,8 л (140 л. с.), а также 1,4-литровый 90-сильный турбодизель. Седан можно оснастить 6-ступенчатой механической трансмиссией или бесступенчатым вариантом CVT.

Модернизированный Toyota Corolla поступит в продажу с лета. Стоимость седана в Европе составит от 19 тыс. евро.

Audi R18: 1



к Ле-Ману готов!





В последнее время болиды Audi доминировали в соревнованиях на выносливость. Начиная с 200 года их счету – 13 побед в 24-часовой гонке в Ле-Мане. Но теперь у них появился достойный конкурент: в прошлом году в Ле-Мане триумфовали Porsche, вернувшиеся класс спортпрототипов. Поэтому к новому сезону в Audi взялись доработать гоночный R18.

Купе преобразилось внешне. У Audi R18 полностью новый карбоновый монокок и радикально измененная аэродинамика. Можно заметить выраженный "нос", как на болидах "Формулы-1" и уменьшенный угол наклона лобового стекла. Полностью новое и заднее антикрыло, а вот характер-

ный киль, соединяющий его с крышей, остался. R18 весит всего 875 кг, что неплохо для автомобиля длиной 4650 мм. Кстати, передние фары спортпрототипа – адаптивные светодиодные, с активной матрицей.

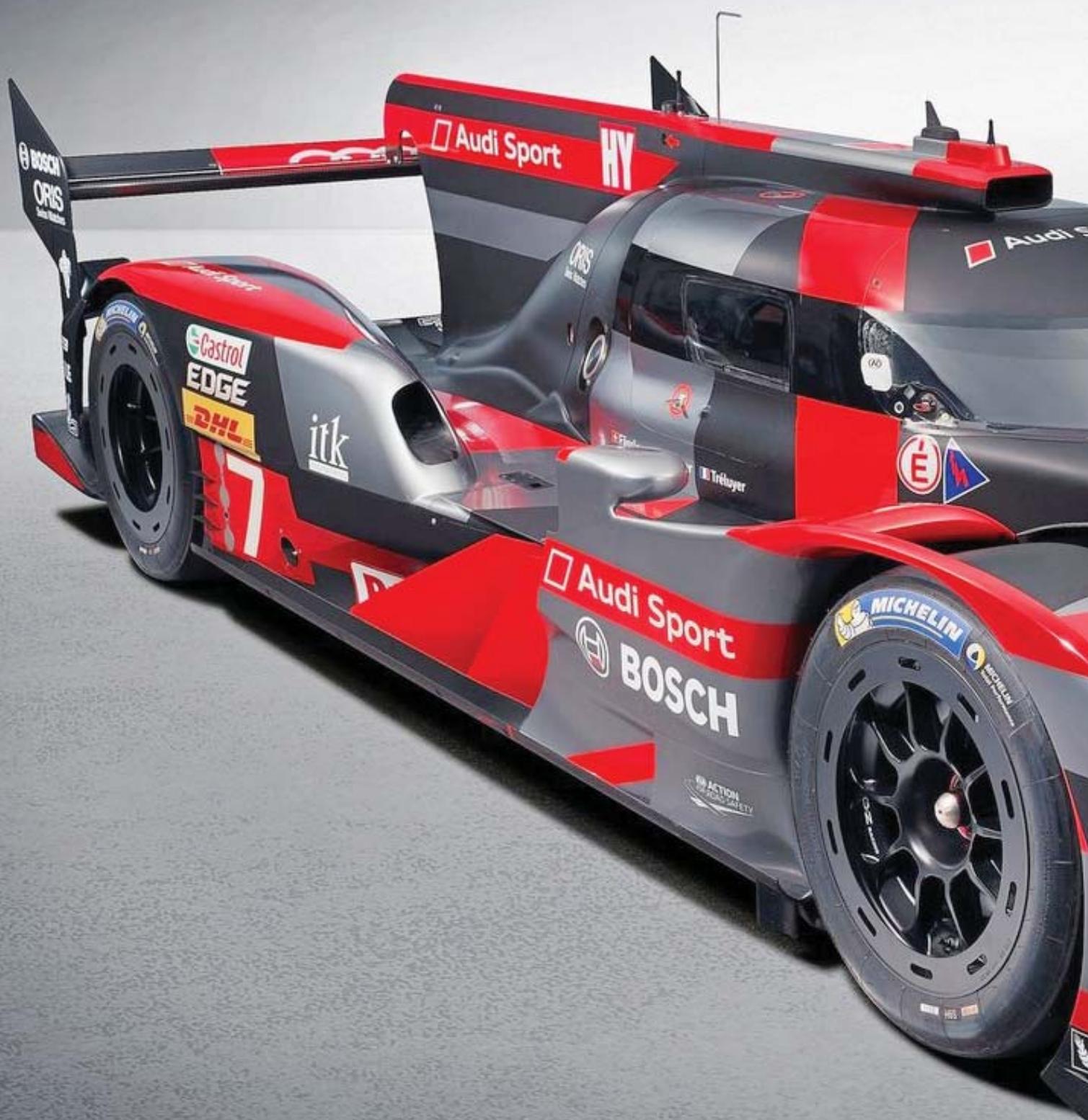
Серьезные изменения претерпела силовая установка. Как и прежде, задние колеса приводит в движение 4,0-литровый турбодизельный V6 мощностью свыше 500 л. с. и с максимальным крутящим моментом в 850 Н·м. Передние колеса вращает электромотор, развивающий теперь 408 л. с., а суммарная мощность превышает 1000 л. с. Система рекуперации тормозной энергии KERS сохранена, но

теперь Audi R18 получил и полноценную литий-ионную аккумуляторную батарею для сохранения этой энергии. Кроме того, V6 стал экономичнее и расходует примерно на треть меньше топлива, чем в первом R18 2011 года.

Полностью новая и секвентальная трансмиссия: она теперь 6-ступенчатая, а не 7-ступенчатая, как ранее. Подвеска автомобиля также доработана и установлены новые передние рычаги. Конечно же, предусмотрены карбоново-керамические тормозные диски.

Обновленные Audi R18 выйдут на старт дебютной гонки сезона в Сильверстоуне 17 апреля.







Renault Kaptur:

Renault Captur известен с 2013 года и производится для Европы. Хотя для некоторых он может показаться слишком уж компактным. Поэтому наряду с ним выпустили удлиненный вариант, названный Kaptur. Он предназначен для стран СНГ, Бразилии и Индии.



Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА

НОВЫЙ СТАРЫЙ ЗНАКОМЫЙ





Renault Kaptur использует агрегаты вседорожника Duster и заметно крупнее собрата – 4333 мм в длину при колесной базе в 2674 мм. Впрочем, внешне два автомобиля очень схожи. Новичок сохраняет стремительный дизайн с большим углом наклона лобового стекла и аркообразной формой крыши. Решетка радиатора по форме напоминает улыбку, а по центру ее установлен огромный логотип Renault. Продолговатые фары растянуты на крылья, а в бампере заметны С-образные светодиоды. Боковины выполнены рельефными, а на крышке установлен спойлер. По краям кузова сзади размещены каплевидные фонари.

В салоне отличия от Captur незначительные. Можно заметить такое же рулевое колесо и 7-дюймовый сенсорный экран на центральной консоли. По центру приборной панели установлен цифровой спидометр, а по бокам – аналоговые тахометр и указатель остатка топлива в баке. Конечно, Kaptur просторнее, а объем багажника составляет 387 л в обычном состоянии и 1200 л – со сложенными задними сиденьями. В списке опций есть подогрев сидений и лобового стекла, система бесключевого доступа, связь Bluetooth, спутниковая навигация.

Двигатели знакомы по Renault Duster. Это бензиновые "четверки" объемом 1,6 л

(114 л. с.) и 2,0 л (143 л. с.), а также 1,5-литровый 90-сильный турбодизель. Также известно, что в отличие от своего более компактного собрата Kaptur получит подключаемый полный привод с возможностью блокировки центральной муфты. Кроме того, его дорожный просвет увеличен до 204 мм.

Renault Kaptur поступит в продажу летом. Вседорожник будет немного дороже Duster, то есть его начальная цена составит около 15 тыс. долларов.







Tesla Model

модернизация



Model S:

Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА





Tesla Model S – один из самых продвинутых электромобилей в мире и кузнец успеха марки Tesla. Только за 2015 год удалось продать свыше 50 тыс. этих хэтчбэков. Поскольку Model S выпускают на протяжении четырех лет, то его решили модернизировать.

Дизайнеры Tesla решили сделать Model S более схожим с собратьями – вседорожником Model X и седаном Model 3. Вот почему у него изменена форма "носа", а фальшрадиаторная решетка стала очень узкой. Кроме того, хэтчбэк получил новые светодиодные фары и измененный передний бампер.

В салоне улучшены материалы отделки. В частности, теперь он может быть декорирован кожей и алькантарой, появились и карбоновые вставки. Как и прежде, показания приборов выведены на экран, а на

всю центральную панель растянут огромный 17-дюймовый сенсорный дисплей. Как и прежде, можно выбрать семиместный вариант с третьим рядом сидений в багажнике. Базовая комплектация весьма богатая и включает систему доступа без ключа, 19-дюймовые литые диски, электропакет, отдельный климат-контроль, датчики света и дождя, камеру заднего вида, навигационную систему, Wi-Fi, системы мониторинга "слепых" зон, соблюдения полосы движения и распознавания дорожных знаков. Среди опций – подогрев задних сидений и руля, камеры кругового обзора, система автономного движения.

Как и прежде, Tesla Model S предлагают в нескольких исполнениях. Единственный заднеприводной вариант 70 оснащен электромотором мощностью 320 л. с. и

может проехать без подзарядки 421 км. Все остальные версии – полноприводные, причем на каждую ось приходится по двигателю. У Model S 90D – два 262-сильных мотора, а дальность пробега увеличена до 512 км. Наконец, флагманский P90D получил электромоторы мощностью 510 и 262 л. с. Он разгоняется до 100 км/ч за 3 с и развивает 250 км/ч, а заряда батарей хватает, чтобы преодолеть 500 км. Кстати, мощность штатного зарядного устройства немного увеличили, что уменьшит время зарядки аккумуляторов. Более мощные версии получили пневмоподвеску с изменяемым клиренсом.

Обновленный Tesla Model S начнут продавать с лета. Цены в США стартуют с отметки в 71 500 долларов.







53° F 3G 12:53 PM

Media Nav Energy Web Camera Phone

HISTORY starbucks Palo Alto, CA

Angeles Forest Hwy
Now

Sierra Hwy
12 miles

CA-14 N
0.2 miles

VOLUME CANCEL

52 min 92 mi 2:40 pm



70° 70°

CONTRAST

ECO MODE

ECO MODE

ECO MODE

ECO MODE

Datsun Redi-Go: бюджетный вариант

Под маркой Datsun в 60–70-х годах выпускались первые Nissan. Теперь ее возродили, как бюджетное подразделение концерна Renault-Nissan и уже представили сразу несколько моделей. Новичком в линейке стал Datsun Redi-Go.





Redi-Go является близким родственником Renault Kwid. Автомобиль достигает около 3,7 м в длину при колесной базе в 2,4 м. У него весьма приличный дорожный просвет – 185 мм. Хетчбэк привлекает атлетичным дизайном с короткими свесами кузова, мускулистыми выраженными крыльями и рельефными боковинами. Широкая решетка радиатора сочетается с крупными фарами. Пятая дверь выполнена профилированной, а в стойках крыши размещены изогнутые фонари.

В салоне бросается в глаза массивная передняя панель. Среди приборов центральное место занимает большой циферблат спидометра. Центральная консоль выполнена ассиметричной. Над перчаточным ящиком размещена дополнительная ниша для бумаг. Рычаг коробки переключения передач расположен высоко, а рядом с ним находятся клавиши электростеклоподъемников. Самая дорогая версия также получила 2 подушки безопасности, кондиционер и аудиосистему.

На первых порах Datsun Redi-Go будут оснащать только бензиновым трехцилиндровым двигателем объемом 0,8 л мощностью 54 л. с. Расход топлива составляет около 4,0 л/100 км в смешанном цикле. Позже линейку расширит 1,0-литровый турбодизель.

Datsun Redi-Go официально представили в Индии, где с лета и начнется его производство. Хетчбэк будет весьма доступным: стоимость базовой версии составит около 3300 евро, а самой дорогой – 4500 евро.









Subaru Forester:



обновление





Subaru Forester появился в 1997 году и стал первым вседорожником японской марки. С 2012 года выпускается четвертое поколение модели и теперь его решили немного обновить.

Внешние изменения не слишком кардинальные, хотя заметные. У Forester новая шестиугольная решетка радиатора, разделенная горизонтальной балкой с логотипом марки. Несколько освежены фары, а дополняют С-образные ходовые огни. За доплату оптика может быть светодиодной и адаптивной. Заменен и передний бампер, причем теперь его украшают хромированные вставки. Сзади заметны новые

фонари, также со светодиодной оптикой.

В салоне Subaru Forester улучшены материалы отделки и усилена шумоизоляция. Здесь, прежде всего, бросается в глаза новое рулевое колесо с увеличенным количеством клавиш на нем. На центральной панели по-прежнему установлены сразу два дисплея. Но у нижнего экрана диагональ увеличена до 7 дюймов, а у верхнего улучшена графика. Начальная комплектация включает 7 подушек безопасности, систему стабилизации, климат-контроль, подогрев передних сидений и лобового стекла.

Линейка двигателей осталась прежней. Для Forester на выбор доступны атмосферные

оппозитные "четверки" объемом 2,0 л (150 л. с.) и 2,5 л (171 л. с.), 2,0-литровый 241-сильный турбомотор и 148-сильный турбодизель рабочим объемом также 2,0 л. Вседорожник можно оснастить 6-ступенчатой механической трансмиссией или вариатором, а вот постоянный полный привод и система помощи на крутом спуске обязательны для всех модификаций.

Модернизированный Subaru Forester поступит в продажу с лета. В Европе стоимость вседорожника составит от 26 тыс. евро.







Audi A3: 0



Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА

Обновление





Audi A3 известен с 1996 года и стал первой моделью С-класса от немецкой марки. Нынешнее, третье, поколение автомобиля появилось в 2012 году, поэтому теперь пришло время для его планового обновления. Одновременно модернизацию прошли хэтчбек, седан и кабриолет.

Внешние изменения призваны сделать Audi A3 более похожим на старшего брата A4. Вот почему у него измененная трапециевидная решетка радиатора и новые стреловидные фары с С-образными лампами дневного света. Также немного освежены фонари. За доплату доступна полностью светодиодная оптика с активной матрицей, управляющей пучком света фар.

В салоне А3, прежде всего, заметно новое рулевое колесо с плоским ободом

снизу. За доплату теперь предложена цифровая приборная панель, в которой все показания выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей. А вот выдвигной 7-дюймовый экран мультимедийной системы стал частью базовой комплектации. Также немного изменены переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля. Перечень опций пополнили Wi-Fi и адаптивный круиз-контроль с функцией движения в пробках.

Линейка двигателей Audi A3 также претерпела изменений. Базовым теперь является 1,0-литровый бензиновый турбомотор мощностью 115 л. с. Также предложены турбированные "четверки" объемом 1,4 л (150 л. с.) и 2,0 л (190 л. с.), турбодизели объемом 1,6 л (110 л. с.) и 2,0 л

(150 и 184 л. с.). Доступен и 204-сильный заряжаемый гибрид А3 e-tron. Заряженный Audi S3 получил прибавку в мощности: теперь его 2,0-литровый турбодвигатель выдает 310 л. с.

Как и ранее, на выбор предложены 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач или 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями, есть версии с передним и полным приводом. В перечне опций появилась спортивная подвеска с уменьшенным дорожным просветом.

Обновленный Audi A3 поступит в продажу с лета. В Европе стоимость базовой версии составит 23 тыс. евро.







BMW M2:

маленькая ракета



В 1973 году BMW стали одними из пионеров турбонаддува, представив модель 2002 Turbo. Компактное купе со 170-сильным турбомотором демонстрировало неплохие, по тем временам, динамику и управляемость. В 2011 году появился духовный преемник 2002 – BMW 1 Series M Coupe. Теперь пришла очередь для модели нового поколения, но поскольку купе 1 Series сменило название и стало 2 Series, то и его заряженный вариант переименовали в BMW M2.



Перед нами – классическое купе BMW с длинным капотом, укороченной задней частью и небольшими свесами кузова. Большинство внешних изменений носят сугубо функциональный характер, но они сделали дизайн M2 более выразительным и атлетичным. Так, новый передний бампер с огромными воздухозаборниками улучшает охлаждение моторного отсека и оптимизирует аэродинамику передней части. Несколько иная и решетка радиатора, а в боковинах заметны фирменные "жабры". Мускулов автомобиля прибавляют серьезно раздутые колесные арки: они дают понять, что колею купе увеличили на 64 мм спереди и на 71 мм – сзади. Выделяются и немаленькие 19-дюймовые легкосплавные диски. На порогах появились аэродинамические накладки, а крышка багажника дополнена спойлером. Вышеперечисленные доработки позволили увеличить прижимную силу на 35%. Из заднего бампера выглядывают четыре хромированных наконечника выхлопных труб.

При длине 4468 мм, ширине 1854 мм и высоте 1410 мм BMW M2 получился весьма компактным. Правда, легким его не назовешь – 1495 кг. Жесткость кузова увеличена благодаря дополнительной распорке под капотом.

В отделке салона сочетаются кожа и алькантара с ярко-синими швами. Присутствуют и вставки "под карбон", а на порогах появились металлические накладки. Передняя панель напоминает распростертые крылья. M2 получил новое трехспицевое рулевое колесо и измененный рычаг трансмиссии. Они украшены логотипами BMW Motorsport. Заменены и циферблаты приборов: внутри спидометра находится экран бортового компьютера, а в тахометре размещен индикатор экономичной езды. Их подсветка – ярко-красная.

Широкая центральная панель BMW M2 немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен 6,5-дюймовый дисплей мультимедийной системы iDrive. Она дополнена такими функциями, как счетчик

кругов по гоночному автодрому или хранение данных с видеорегистратора при его подключении. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика. Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля достаточно крупные и рационально упорядочены.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина, а передние сиденья оснащены электроприводом регулировок. Кресла M2 полностью новые, с улучшенной боковой поддержкой (причем, ее можно регулировать, изменяя положение боковых валков на спинках). Предусмотрена и функция их подогрева. Посадка за рулем спортивному низкая, хотя обзорность в общем неплохая. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. На нем размещен широкий подлокотник, прячущий бокс для мелкой поклажи.

BMW M2 – практичный спортивный автомобиль. На втором ряду вполне достаточно места для двоих взрослых среднего роста. Приличный и багажник: его объем – 390 л.







Комплектация купе включает электропакет, климат-контроль, 350-ваттную аудиосистему Harman/Kardon с CD-проигрывателем, парктроник, связь Bluetooth, навигационную систему. Обязательными являются 6 подушек безопасности и система стабилизации DSC. В перечне опций значатся камера заднего вида, обогрев руля, технологии автоматического замедления, соблюдения полосы движения и распознавания дорожных знаков.

Как и предшественник, BMW M2 оснащен 3,0-литровой рядной "шестеркой" с турбонаддувом. Но этот двигатель основательно модернизировали и установили поршни, коленвал и систему охлаждения от BMW M3. Результат – 370 л. с. при 6500 об/мин. Мотор очень отзывчив и способен раскручиваться до 7000 об/мин, радуя слух сочным звуком выхлопа. Но при этом он очень тяговит и эластичен, ведь 465 Н·м крутящего момента доступны в широком диапазоне 1400-5560 об/мин. Кратковременно при активации функции Overboost доступны и все 500 Н·м. С 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач разгон до 100 км/ч занимает 4,5 с. С трансмиссией с двумя

сцеплениями DCT динамика еще лучше – 4,3 с до 100 км/ч. Способствует этому система борьбы с пробуксовкой при резком старте Launch control. Если же хочется наборот пожечь шины, то к услугам водителя функция Smoky Burnout. Запаса мощности достаточно, чтобы совершить обгон или выскочить из скоростного поворота, не понижая передачу. Максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч, но за доплату этот порог поднимут до 270 км/ч. DCT также способствует меньшему расходу топлива – 10,5 л/100 км в городском цикле и 6,4 л/100 км – в загородном.

Но главное преимущество DCT – почти мгновенные переключения передач, как в ручном, так и в автоматическом режиме. "Механика" же радует точностью работы и коротким ходом рычага. Кстати, в обоих случаях на высшей передаче можно передвигаться при всего 1000 об/мин.

M2 – очень сбалансированный и послушный автомобиль. Практически равномерное распределение веса по осям, широкая колея, мосты от BMW M3 и низкий центр тяжести способствуют отличной управляемости. Дифференциал повышен-

ного трения обеспечивает отличное поведение на извилистых дорогах и поворачиваемость, близкую к нейтральной. Сцепление с дорогой у покрышек размером 245/35 ZR19 спереди и 265/35 ZR19 сзади просто отличное. Даже с отключенной системой стабилизации BMW M2 остается контролируемым, а в спортивном режиме (в этом случае DSC активна, но вмешивается поздно) легко добиться управляемого заноса задней оси. Рулевое управление точное и на удивление информативное, несмотря на электроусилитель. В городских условиях оно легкое, но по мере роста скорости наполняется тяжестью. Подвеска, конечно, весьма жесткая, но зато купе очень мало кренится в виражах. Кстати, в отличие от младшего брата M235i, оно не получило адаптивные амортизаторы даже в качестве опции. Зато в его арсенале – тормозные диски диаметром 380 мм спереди и 370 мм сзади.

BMW M2 остается верен концепции компактного спортивного автомобиля. Он небольшой, быстрый и очень маневренный. При этом он на 15 тыс. евро дешевле старшего брата M3 – стоит в Европе от 56 700 евро.









Технические характеристики BMW M2	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/4
Снаряженная масса, кг	1495
Длина/ширина/высота, мм	4468/1854/1410
Колесная база, мм	2693
Колея передняя/задняя, мм	1579/1601
Клиренс (дорожный просвет), мм	120
Объем багажника мин/макс, л	390
Диаметр разворота, м	10,4
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	2979
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и число цилиндров	В ряд, 6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	370 при 6500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	500 при 1450-4750
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/52
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	6-ст. механическая, 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, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	245/35 ZR19 спереди, 265/35 ZR19 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,5 (4,3)*
Максимальная скорость, км/ч	270 (270)
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	11,6 (10,5)
– загородный цикл	6,7 (6,4)
– смешанный цикл	8,5 (7,9)
Стоимость автомобиля в Европе, евро	56 700 – 70 000
Первое ТО, км	20 000
Периодичность ТО, км	20 000

*В скобках – данные для версии с трансмиссией с двумя сцеплениями



Cadillac XT5

Тест-драйв:
ДЕБЮТАНТ



5: преемник SRX



Cadillac SRX появился в 2004 году и обозначил приход американской марки в сегмент среднеразмерных вседорожников. С 2010 года выпускали его второе поколение, вышедшее на международный рынок. Оно оказалось довольно успешным и развитие модели решили продолжить, правда под другим названием. Преемником SRX стал Cadillac XT5.

Изменилось не только название – Cadillac XT5 построен на новой платформе. Новичок несколько компактнее предшественника (4815 мм), но при этом его колесная база прибавила 50 мм и достигла 2857 мм. Ширина (1903 мм) и высота (1675 мм) остались на прежнем уровне. Но главное, массу снизили сразу на 126 кг – до 1805 кг в начальной переднеприводной версии.

Внешние изменения не столь радикальны: одного взгляда достаточно, чтобы понять, что перед нами именно Cadillac. Во внешнем виде господствуют грани и углы. Широкая хромированная решетка радиатора по форме напоминает щит. Узкие фары растянуты на крылья, а своеобразные их продолжением являются то-

ненькие ходовые огни. В более дорогих вариантах оптика полностью светодиодная. Базовое оснащение включает 18-дюймовые легкосплавные диски, а 20-дюймовые колеса установлены в версии Platinum. В профиль XT5 выглядит динамично благодаря клиновидным штампованным линиям на боковинах и спойлеру на крыше. Сзади по краям кузова размещены рубленые фонари, выполненные в духе "плавников", популярных на Cadillac 50-х годов.

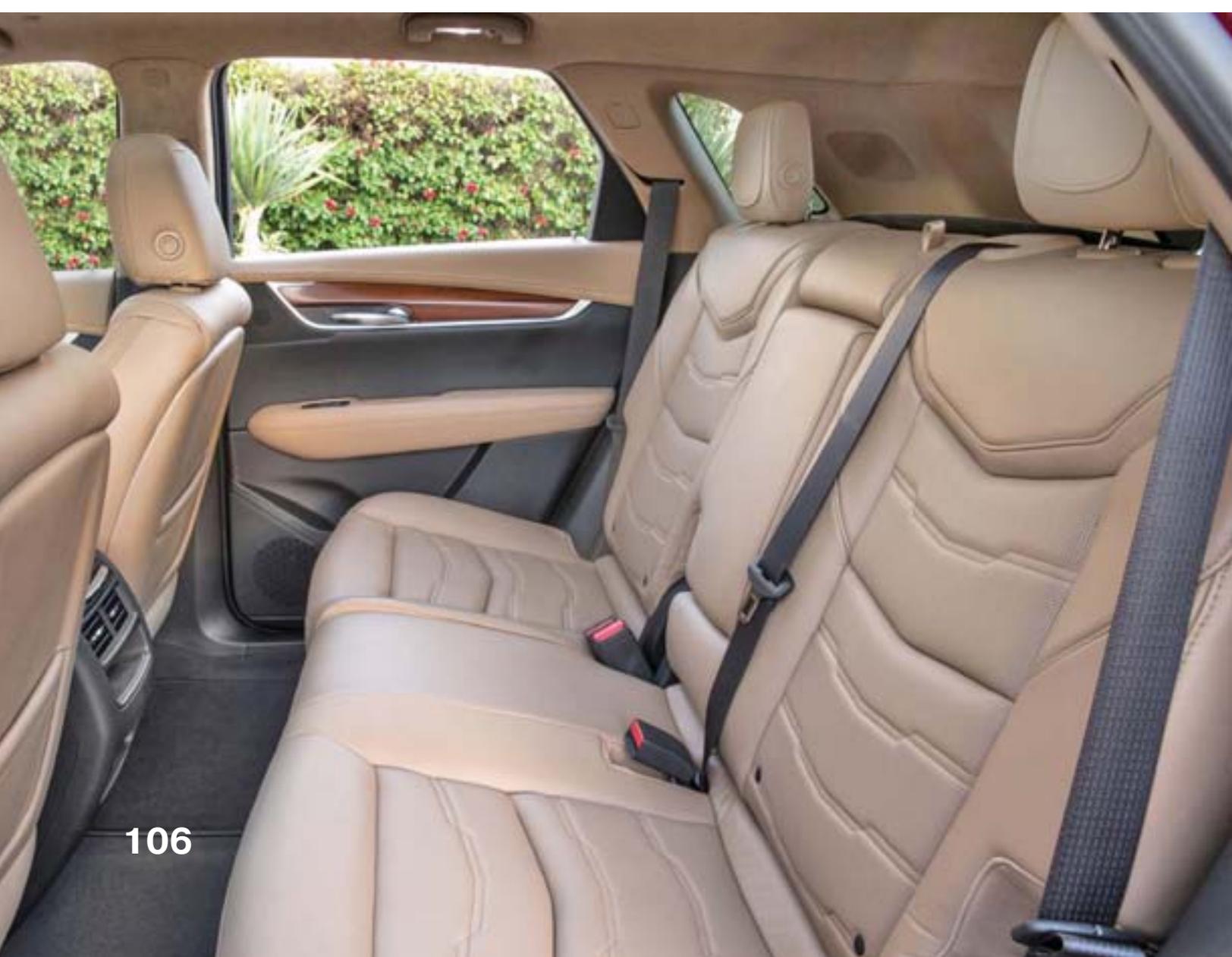
Во внутренней отделке сочетаются кожа, дерево и полированный алюминий, причем кожей декорирована и передняя панель. В качестве опции впервые предложены карбоновые вставки. Довольно необычно выглядит четырехспицевое рулевое колесо, а на нем – 18 кнопок, отвечающих за аудиосистему, круиз-контроль и телефон. Комбинация приборов состоит из циферблатов спидометра и тахометра, разделенных большим цветным экраном. В самом дорогом варианте Platinum показания проецируются и на лобовое стекло, а в салонное зеркало выводится изображение с камеры заднего вида.

V-образная центральная панель увенчана 8-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы CUE. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля также сенсорные, то есть срабатывают от легкого касания. Их, кстати, очень немного, а под ними появилась ниша для мелкой поклажи.

Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Передние сиденья широкие и комфортабельные, пусть боковая поддержка у них и не самая лучшая. Электропривод и подогрев кресел предусмотрены во всех Cadillac XT5. Поскольку стойки крыши стали тоньше, то обзорность улучшена. Селектор трансмиссии получил электронное управление, что позволило сделать его механизм компактнее, а под ним разместить нишу для мелкой поклажи. Это освободило больше места для подлокотника. Внутри его – бокс с беспроводным зарядным устройством для мобильных телефонов.

На втором ряду пространство для ног прибавило сразу 80 мм. А вот над головой места стало немного меньше, что ощутят пассажиры ростом свыше 185 см. Задние





сиденья оснащены горизонтальной регулировкой (сдвигаются назад на 140 мм), регулируется и угол наклона их спинок. Объем багажника остался на прежнем уровне: 849 л в обычном состоянии и 1784 л – со сложенными задними сиденьями. Пятая дверь оснащена электроприводом с сенсорным открытием – он срабатывает если провести ногой под задним бампером.

Базовое оснащение XT5 довольно широкое – система доступа без ключа, двухзонный климат-контроль, электропакет, датчики света и дождя, камера заднего вида, аудиосистема Bose с 8 динамиками, Wi-Fi. Также предусмотрены 7 подушек безопасности и система стабилизации. Но по-настоящему богата комплектация Platinum: трехзонный климат-контроль, электропривод рулевой колонки, обогрев руля, вентиляция передних и подогрев задних кресел, люк в крыше, камеры кругового обзора, технологии соблюдения полосы движения и слежения за "слепыми" зонами. Среди опций есть система автоматического замедления и парковочный автопилот.

В будущем Cadillac XT5 получит 2,0-литровый 272-сильный бензиновый турбомо-

тор, появится и гибридная версия. Поначалу же вседорожник будут оснащать только 3,6-литровым атмосферным V6 с непосредственным впрыском топлива. Это полностью новый двигатель, развивающий 310 л. с. при 6700 об/мин. "Шестерка" лучше проявляет себя на высоких оборотах и максимальные 367 Н•м крутящего момента достигаются только при 5000 об/мин. Поэтому она не слишком отзывчива и ее приходится постоянно раскручивать. Зато мотор тихий, а передачи в 8-ступенчатой автоматической трансмиссии переключаются плавно, пусть и не очень быстро. Вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 7,1 с и развивает 206 км/ч. Технология отключения цилиндров и система глушения двигателя при остановках позволили существенно снизить расход топлива – до 13,1 л/100 км в городском цикле и 9,0 л/100 км – в загородном. Кстати, для V6 подойдет бензин Аи-92.

Полный привод для XT5 предложен за доплату. Водитель может принудительно подключить заднюю ось, а система векторизации тяги имитирует дифференциал повышенного трения и помогает уменьшить недостаточную поворачиваемость.

Конечно, сцепление с дорогой у полноприводной версии лучше, но о выдающихся вседорожных способностях говорить не приходится.

Для Cadillac на первом месте всегда комфорт. Подвеска вседорожника мягкая и длинноходая, поэтому большинство дорожных неровностей легко поглощаются. Даже с 20-дюймовыми низкопрофильными шинами езду нельзя назвать жесткой. Вместе с тем, новая многорычажная задняя подвеска несколько улучшила и управляемость. Пониженный центр тяжести и адаптивные амортизаторы помогли уменьшить крены кузова в поворотах, но они все равно ощутимы. Рулевое управление очень легкое, но довольно точное, пусть обратной связи у него немного. Существенно улучшена шумоизоляция салона, что особенно ощутимо на скорости свыше 120 км/ч.

Cadillac XT5 сменил название, но сохранил характер предшественника. Вседорожник уже поступил в продажу на родине, в США. Там он стоит от 39 тыс. долларов.









Технические характеристики Cadillac XT5	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1928
Длина/ширина/высота, мм	4815/1903/1675
Колесная база, мм	2857
Колея передняя/задняя, мм	1638/1638
Клиренс (дорожный просвет), мм	200
Объем багажника, л	849/1784
Диаметр разворота, м	11,8
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	3649
Тип	бензиновый
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	310 при 6700
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	367 при 5000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/83
Трансмиссия	
Тип привода	подключаемый полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, StabiliTrak
Количество подушек безопасности, шт.	8
Размер шин	235/65 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,1
Максимальная скорость, км/ч	206
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	13,1
– загородный цикл	9,0
– смешанный цикл	11,2
Стоимость автомобиля в США, долларов	39 000 – 62 500
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Chevrolet Cruze

смена поколений



Тест-драйв:
ДЕБЮТАНТ

Cruze:





В 2008 году марка Chevrolet вернулась в С-класс с моделью Cruze. Она стала "глобальной", ведь продавалась не только в Америке, но и в Европе, Азии, Австралии. Cruze оказался весьма успешным – всего выпущено свыше 3 миллионов седанов, хэтчбэков и универсалов. Теперь этафету принимает второе поколение модели, которое также будут продавать по всему миру.

Первым в производство запустили седан, но совсем скоро к нему присоединится и хэтчбэк. Дизайн новичка стал ярче и более выразительным. Chevrolet Cruze теперь напоминает старших братьев Malibu и Impala. Его профиль стал стремительнее благодаря увеличенному углу наклона лобового стекла и более покатой линии крыши. Фирменная разделенная решетка радиатора соседствует с продолговатыми фарами. Появились и изогнутые светодиодные лампы дневного света. Передние крылья теперь мускулистые выпуклые, а боковины стали рельефными. Крышка ба-

гажника заострена, а задний бампер кажется своеобразным продолжением крыльев. По краям кузова размещены продолговатые фонари. Вариант Premiere RS легко отличить по аэродинамическому обвесу, заднему спойлеру и 18-дюймовым легкосплавным дискам вместо стандартных 16-дюймовых.

Cruze по-прежнему является близким родственником Opel Astra и, как и немецкий хэтчбэк нового поколения, построен на современной платформе D2XX. Седан подрос до 4665 мм в длину, а его колесная база увеличена до 2700 мм. Ширина осталась на прежнем уровне (1795 мм), а вот высоту уменьшили до 1458 мм. Массу автомобиля удалось снизить сразу на 113 кг – до 1284 кг в начальном исполнении. Жесткость кузова при этом выросла на 27%, а коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,29.

В салоне существенно улучшены материалы отделки. Передняя панель выпол-

нена V-образной. Трехспицевое рулевое колесо привлекает внимание стреловидной ступицей. Приборы Chevrolet Cruze помещены в отдельные колодцы. Между спидометром и тахометром установлены указатели остатка топлива в бака и температуры двигателя, а также 4,2-дюймовый цветной экран бортового компьютера.

Широкая центральная панель увенчала сенсорным дисплеем мультимедийной системы MyLink: в зависимости от уровня оснащения его диагональ составляет 7 либо 8 дюймов. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и удобные, а еще их стало меньше, чем у предшественника. Внутри всего размещено 6 подстаканников, а перчаточный ящик получился довольно большим.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья Chevrolet Cruze широкие и комфортабельные, но в то же время улучшена и их боковая поддержка. Подлокотник получил горизонтальную ре-

гулировку. Тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность во всех направлениях. Вопросы вызывает разве что расположение педалей: тормоз почему-то на 5 см выше, чем акселератор, что не очень удобно.

На втором ряду места для ног стало больше примерно на 50 мм. Вместе с тем, над головой пространство уменьшено, поэтому пассажирам ростом свыше 180 см сзади тесновато. Зато салон достаточно широкий в районе плеч, что позволяет без труда поместить троих пассажиров. Объем багажника немного уменьшен и составляет 419 л.

Базовое оснащение Chevrolet Cruze включает электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционер, аудиосистему, камеру заднего вида. Также установлены 10 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. В самом дорогом варианте Premiere RS добавлены кожаный салон, система бесключевого доступа, климат-контроль, электропривод кресла водителя, Интернет Wi-Fi, подогрев передних сидений и обода руля, круиз-кон-

троль. В перечне опций значатся люк в крыше, подогрев задних сидений, беспроводное зарядное устройство для мобильных телефонов, а также системы автоматического замедления, соблюдения полосы движения и слежения за "слепыми" зонами.

Поначалу седан будет доступен только с одним двигателем – 1,4-литровой бензиновой "четверкой" с турбонаддувом. После доработки она развивает 153 л. с. при 5600 об/мин. У мотора спокойный и покладистый характер, а главное преимущество – неплохая тяга в среднем диапазоне оборотов. Максимальные 240 Н•м крутящего момента доступны при 2000-4000 об/мин, что позволяет совершать обгон на трассе, не понижая передачу. Разгон до 100 км/ч занимает 8 с, а максимальная скорость составляет 212 км/ч. Громким двигатель также не назовешь. Система глушения мотора при остановках существенно уменьшила расход топлива Cruze: до 7,8 л/100 км в городском цикле и 5,6 л/100 км – в загородном. Впрочем, позже появится и более экономичный вариант с 1,6-литровым 136-сильным турбодизелем.

У 6-ступенчатой механической коробки переключения передач рычаг не очень удобный, а его ход слишком длинный. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия выглядит предпочтительнее, ведь демонстрирует быстрые реакции и работает плавно.

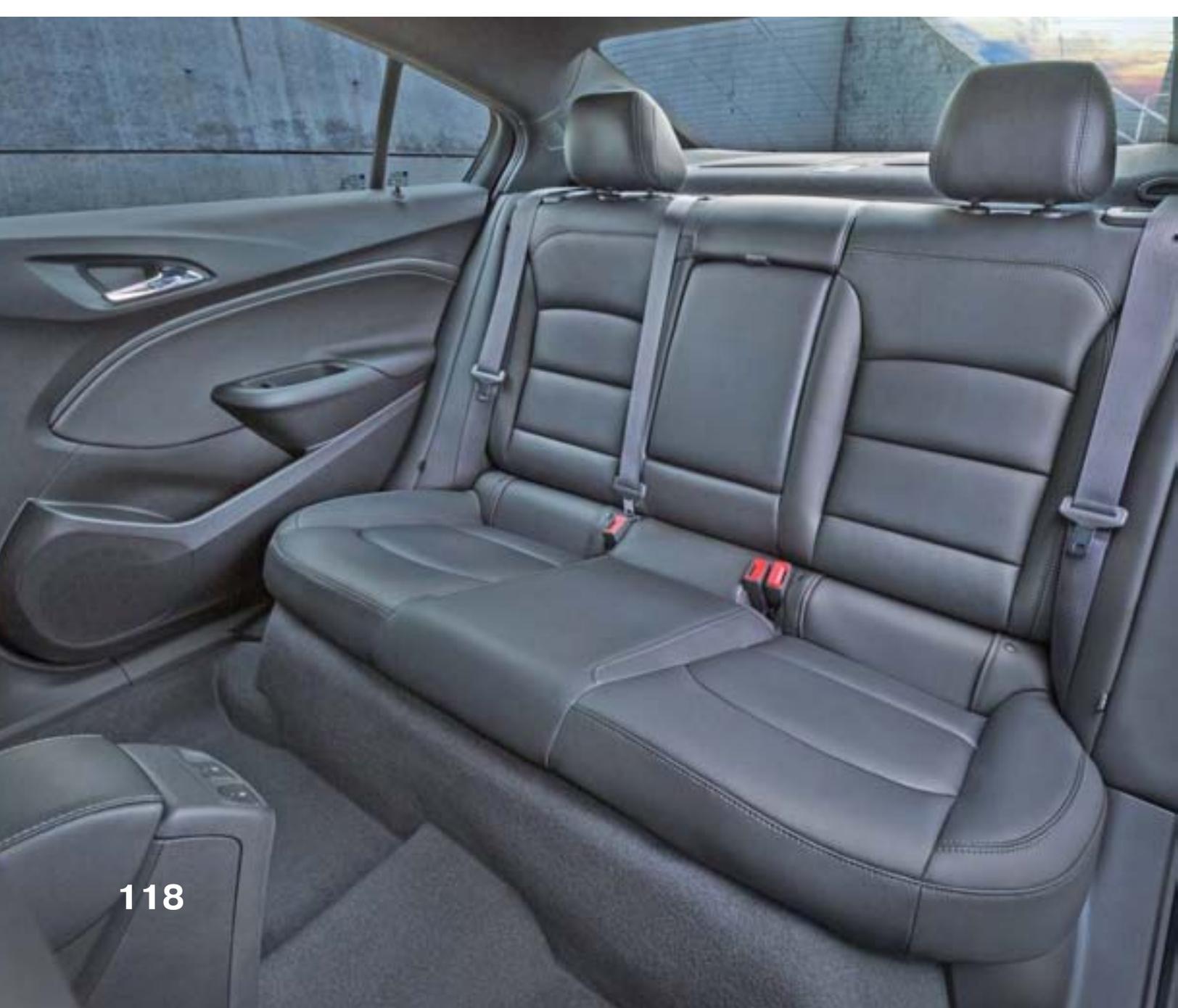
По примеру Opel Astra задняя полузависимая подвеска Cruze дополнена тягой Уатта, что улучшило управляемость седана. Недостаточная поворачиваемость реже дает о себе знать, а крены кузова уменьшены без ущерба комфорту езды. Подвеска седана довольно мягкая, разве что в версии Premiere RS с низкопрофильной 18-дюймовой резиной выбоины более ощутимы. Рулевое управление Cruze легкое, но точное и гораздо более информативное в оконулевой зоне, чем у предшественника. Кроме того, улучшена шумоизоляция салона, что особенно заметно после 120 км/ч.

Chevrolet Cruze второго поколения уже поступил в продажу на родине в США. Там седан стоит от 16 600 долларов. Вскоре должны начаться продажи модели и в других странах, в том числе и в Украине.









Технические характеристики Chevrolet Cruze	
Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Снаряженная масса, кг	1284
Длина/ширина/высота, мм	4665/1795/1458
Колесная база, мм	2700
Колея передняя/задняя, мм	1544/1557
Клиренс (дорожный просвет), мм	150
Объем багажника, л	419
Диаметр разворота, м	10,9
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1399
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	153 при 5600
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	240 при 2000-4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/52
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	6-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, StabiliTrak
Количество подушек безопасности, шт.	10
Размер шин	205/55 R16
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,0
Максимальная скорость, км/ч	212
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	7,8
– загородный цикл	5,6
– смешанный цикл	6,7
Стоимость автомобиля в США, долларов	16 600 – 29 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000



Maserati Levante:

проба непа

Все Maserati Levante оснащены системой доступа без ключа, адаптивными фарами, электропакетом, двухзонным климат-контролем, датчиками света и дождя, камерой заднего вида, аудиосистемой с 8 динамиками, связью Bluetooth, навигационной системой и круиз-контролем. Также установлены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. Levante S добавляет электроприводы рулевой колонки и кресла переднего пассажира. Широкий список опций включает панорамную крышу, вентиляцию передних сидений, регулируемый электроприводом pedalный узел, камеры кругового обзора, 1280-ваттную аудиосистему с 17 динамиками. Кроме того, предложены системы автоматического замедления, слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения.

Поначалу для вседорожника предложены только 3,0-литровые V6 с турбонаддувом, хотя в будущем возможно появления и модификации с V8. Бензиновая "шестерка" с двумя турбинами развивает 350 или 430 л. с. Вариант помощнее обладает более бодрым характером, отзывчив и очень быстро набирает обороты. При этом он эластичный, ведь пиковые 550 Н·м крутящего момента доступны всего с 1750 об/мин и в распоряжении вплоть до 5000 об/мин. А в режиме Sport при активации функции Overboost доступны и 580 Н·м. С 8-ступенчатой автомати-

ческой трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 5,2 с, а максимальная скорость – 264 км/ч. Специальный акустический синтезатор в выхлопной системе обеспечивает сочный звук двигателя, который становится громче при открытии перепускного клапана. Учитывая такие характеристики, расход топлива очень даже приемлемый – 15,0 л/100 км в городском цикле и 8,5 л/100 км в загородном.

Хотя есть и более экономичный вариант – 275-сильный турбодизель. Его козырь – небольшие 600 Н·м крутящего момента, которые достигаются при 2000 об/мин. Поэтому тяги всегда хватает и Levante способен буксировать 2,7-тонный прицеп. Двигатель работает плавно, хотя несколько шумный. Динамика, конечно, похуже, чем у бензиновой версии – 6,9 с до 100 км/ч и максимальные 230 км/ч. Но зато в смешанном цикле вседорожник расходует 8,2 л/100 км в городе и 6,6 л/100 км – на трассе.

Полный привод у Maserati Levante подключаемый, то есть по умолчанию вся тяга поступает на задние колеса. Но на бездорожье или скользкой дороге 50% крутящего момента направляется на переднюю ось. Автомобиль на удивление способен на бездорожье. Пневмоподвеска позволяет увеличить клиренс с 207 до 247 мм, а на крутом спуске помогает технология Hill Descent Control.

Хотя в Maserati не скрывают, что упор сделали на поведение Levante на асфальте. Двухтонный вседорожник по поведе-

нию больше напоминает горячий хетчбэк. Низкий центр тяжести и практически равное распределение веса по осям (51:49) сделали его очень послушным. Руль очень точный и информативный благодаря гидросилителю и автомобиль сразу реагирует на малейшее его движение. Поворачиваемость близка к нейтральной, а траекторию легко подправить, "играя" педалью акселератора. Сцепление с дорогой отличное. В режиме Sport система стабилизации вмешивается позже и допускает легкий занос задней оси. Кроме того, в этом случае дорожный просвет уменьшается до 187 мм. Levante на удивление мало кренится в поворотах благодаря адаптивным амортизаторам, но нужно учитывать, что подвеска немного жестковата. Следует отметить тормоза Brembo, обеспечивающие отличное замедление – 36 м со 100 км/ч в обычной версии и 34,5 м – в варианте S с увеличенными до 380 мм передними дисками. Шумоизоляция салона качественная, поэтому даже при 150 км/ч внутри тихо.

Maserati Levante – проба пера итальянской марки в сегменте вседорожников. И она оказалась весьма удачной, ведь автомобиль не только сохранил фирменную управляемость Maserati, но и обладает неплохими повадками на бездорожье. Стоимость Levante в Европе стартует с отметки в 70 500 евро за дизельный вариант, а 430-сильный Levante S обойдется в 88 000 евро.



Популярность вседорожников бьет рекорды, поэтому неудивительно, что подобные модели выпускают марки, от которых этого никто не ожидает. Лет 20 назад трудно было даже представить вседорожные Bentley, Jaguar или Porsche, а сейчас эти автомобили пользуются неплохим спросом. Еще один новичок в этой когорте – Maserati Levante. Итальянская марка прошла долгий путь к первому своему вседорожнику, ведь еще в 2003 году был представлен концепт-кар Maserati Kubang. Восемь лет спустя появилась более современная версия Kubang, но для запуска модели в производство понадобилось еще пять лет. Попутно ее переименовали в Levante – в честь ветра, дующего в Гибралтарском проливе, ведь в Maserati существует давняя традиция называть автомобили в честь ветров.

Внешне Maserati Levante очень схож с Kubang и выдержан в традиционном стиле марки. У него длинный капот и короткие свесы кузова, а салон сдвинут назад. Ниспадающая форма крыши и высокая оконная линия прибавляют профилю стремительности, а мускулы прибавляют выразительные раздутые крылья. Широкая "пасть" радиаторной решетки сочетается с раскосыми биксеноновыми фарами, дополненными светодиодными ходовыми огнями. В боковинах с каждой стороны заметны по три вентиляционных отверстия. Двери выполнены без рамок – как в купе. Пятая дверь сверху прикрыта изогнутым спойлером, а продолговатые фонари соединены хромированным молдингом. Из заднего бампера выгла-

дывают четыре наконечника выхлопных труб. Levante S можно отличить по аэродинамическому обвесу и 19-дюймовым литым дискам вместо стандартных 18-дюймовых.

Платформу для вседорожника позаимствовали у седана Maserati Ghibli. Levante получился немаленьким – 5004 мм в длину, 1968 мм в ширину и 1679 мм в высоту при колесной базе в 3004 мм. Двери, капот, крышка багажника и детали подвески выполнены из алюминиевых сплавов, в конструкции использован и магний, но автомобиль получился довольно-таки тяжелым – 2109 кг в начальной версии. Зато у него очень низкий, как для вседорожника, коэффициент лобового сопротивления – 0,31.

В отделке салона уже в базовой версии сочетаются кожа и полированный алюминий, а за доплату доступны вставки из дерева, карбона и даже дорогого шелка. Педали Maserati Levante украшены металлическими накладками. Компактное трехспицевое рулевое колесо обшито перфорированной кожей, а на его ободе в районе хвата рук расположены удобные напльвы. Для переключения передач предназначен не только селектор трансмиссии, но и подрулевые лепестки. Циферблаты спидометра и тахометра помещены в отдельные колодцы, а остальные данные выведены на цветной экран бортового компьютера.

Широкая центральная панель увенчана изящными аналоговыми часами. Ниже находится 8,4-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Он сенсорный, но для

навигации в меню предусмотрен и круглый джойстик. Благодаря ему клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь совсем немного, хотя некоторые из них слишком маленькие.

Передние сиденья Maserati Levante мягкие и комфортабельные, но при этом неплохо удерживают спину. Они оснащены подогревом, а у водительского кресла есть и электропривод. В версии Sport установлены сиденья с улучшенной боковой поддержкой. Высокая посадка обеспечивает хорошую обзорность. Водителя и пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Здесь под откидной крышкой размещены подстаканники, а подлокотники прячут бокс для мелкой поклажи. Кстати, для перчаточного ящика можно заказать кодовый замок.

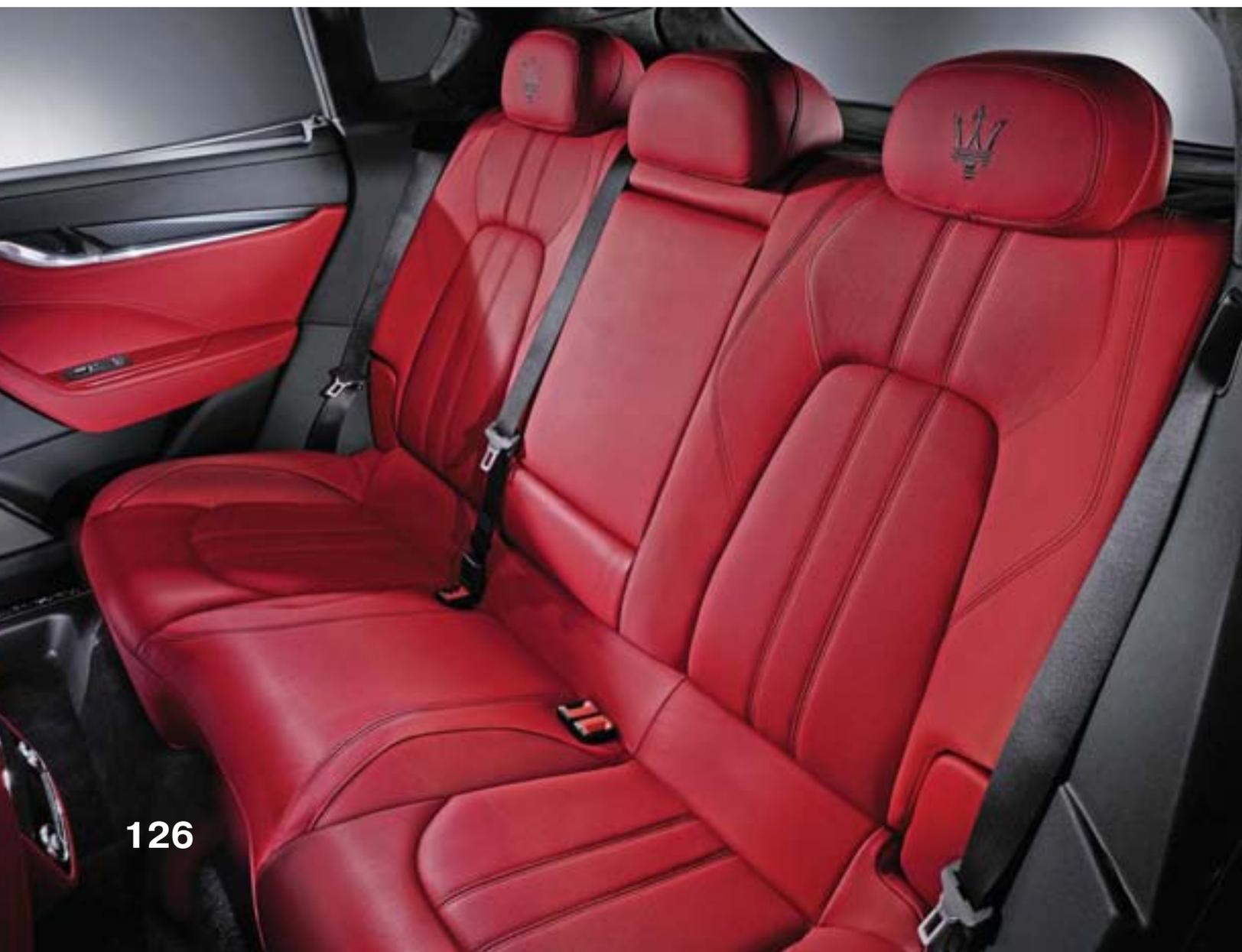
На втором ряду места для ног вполне достаточно, да и над головой пространство вполне приемлемое для пассажиров ростом 185 см. У кресел регулируется угол наклона спинки. Однако подушка дивана профилирована под два места, поэтому сидящий по центру пассажир будет немного стеснен. Очень приличный и объем багажника: 580 л в обычном состоянии и 1614 л – со сложенными задними сиденьями. Пятая дверь оснащена электроприводом во всех Levante, а дополнить его можно функцией сенсорного открытия.











Технические характеристики Maserati Levante		
Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	2109	2205
Длина/ширина/высота, мм	5003/1968/1679	
Колесная база, мм	3004	
Колея передняя/задняя, мм	1624/1676	
Клиренс (дорожный просвет), мм	187-247	
Объем багажника мин/макс, л	580/1614	
Диаметр разворота, м	11,7	
Двигатель		
Рабочий объем, см ³	2979	2987
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно	
Расположение и количество цилиндров	V6	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	430 при 5700	275 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	580 при 1750-5000	600 при 2000-2600
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/80	Дт/80
Трансмиссия		
Тип привода	подключаемый полный	
Коробка передач	8-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	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR, TPMS, HDC	
Размер шин	265/50 ZR19 спереди, 295/45 ZR19 сзади	255/60 ZR18
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,2	6,9
Максимальная скорость, км/ч	264	230
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	15,0	8,2
– загородный цикл	8,5	6,6
– смешанный цикл	10,9	7,2
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	70 000 – 88 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Porsche 71

переходит на турбо



8 Boxster:

Нагдув

Porsche прославились, в первую очередь, благодаря заднемоторному купе 911. Хотя, конечно, в истории марки были и знаменитые среднемоторные автомобили – Porsche 550, 914 и, конечно же, 718, дважды выигрывавший престижную гонку Targa Florio. Духовным наследником этих моделей является Porsche Boxster. Преемственность поколений решили еще больше подчеркнуть и при обновлении кабриолета добавили в название обозначение 718. Хотя только этим дело не обошлось и перемены весьма существенные.





Porsche 718 Boxster остается верен своей концепции – это компактный среднотонотный двухместный кабриолет. Он сохраняет знакомы силуэт и фирменный вогнутый капот, но большинство кузовных панелей полностью новые. "Нос" Boxster стал более заостренным, по-иному выглядят и каплевидные фары. Кстати, за доплату оптика может стать полностью светодиодной. Увеличены в размерах воздухозаборники как в переднем бампере, так и в задних крыльях. Боквины стали более профилированными. Сзади можно заметить новые каплевидные фонари с прозрачными колпаками. Выдвижной спойлер также заменен, причем теперь его украшает надпись Porsche. Более мощный вариант Boxster S можно узнать по двоянным выхлопным трубам и 19-дюймовым дискам вместо стандартных 18-дюймовых.

Кабриолет достигает 4379 мм в длину при колесной базе в 2475 мм. Он немного потяжелел по сравнению с предшествен-

ником – 1335 кг в начальном исполнении. Тканевая крыша складывается с помощью электропривода всего за 9 с, этот процесс можно проводить на скорости до 50 км/ч. За сиденьями размещены дуги, спасающие при переворачивании, а при сильном ветре между ними можно растянуть защитный экран.

В отделке салона Porsche 718 Boxster кожа сочетается с алькантарой и полированным алюминием. Передняя панель серьезно освежена, заметны и более аккуратные полукруглые дефлекторы вентиляционной системы. Новое трехспицевое рулевое колесо несколько меньше по диаметру и очень напоминает руль Porsche 918. Заменены и приборы, хотя их компоновка остается знакомой. Центральное место занимает серый циферблат тахометра с цифровым спидометром внутри. Слева от него – аналоговый спидометр, а справа – цветной экран бортового компьютера.

В версиях с пакетом Sports Chrono хронометр (со счетчиком кругов, пройденных

по автодрому) на центральной панели размещен несколько выше, чем ранее. Также заметен новый 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы PCM. А вот переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля остались прежними. Их очень много и они чересчур плотно сгруппированы. От этого центральная панель напоминает мобильный телефон.

Сиденья Boxster обладают хорошей боковой поддержкой и при этом достаточно широкие. Уже в базовой версии они регулируются с помощью электропривода. Посадка, как водится, низкая, хотя обзорность с опущенной крышей очень неплохая. На центральном тоннеле заметен небольшой подлокотник, прячущий бокс для мелкой поклажи.

Как и ранее, багажных отсеков у Porsche 718 Boxster сразу два. Объем переднего составляет 150 л, а заднего – 125 л.

Базовая комплектация включает систему доступа без ключа, адаптивные биксе-

новые фары, электропакет, кондиционер, связь Bluetooth, парктроник, 110-ваттная аудиосистема с CD-плеером. Также предусмотрены 4 подушки безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. В Boxster S добавлены, двухзонный климат-контроль, подогрев сидений, круиз-контроль. В списке опций значатся – обогрев рулевого колеса, вентиляция сидений, 820-ваттная аудиосистема с DVD-чейнджером и 12 динамиками.

Пожалуй, главное в обновлении это не смена названия, а новые четырехцилиндровые двигатели с турбонаддувом. Они оппозитные и созданы на базе турбированных "шестерок" Porsche 911 Carrera – грубо говоря, у них просто убрали два цилиндра. Начальный Boxster получил 2,0-литровый мотор мощностью 300 л. с., позволяющий разогнаться до 100 км/ч за 4,7 с и развивать 275 км/ч. Но предпочтительнее выглядит Boxster S с 2,5-литровой 350-сильной "четверкой". Она не только мощнее старого шестицилиндрового двигателя, но и обеспечивает гораздо большую тягу на малых оборотах. Максималь-

ные 420 Н·м крутящего момента доступны всего при 1900 об/мин. Благодаря турбине с изменяемой геометрией турбопауза практически отсутствует. Турбомотор очень нетипичный, ведь он легко раскручивается до 7500 об/мин. Пакет Sports Chrono при выборе трансмиссии с двумя сцеплениями PDK включает систему Launch control, помогающей побороть пробуксовку при резком старте. Так что хотя Boxster S и потяжелел, его динамика гораздо лучше – 4,2 с до 100 км/ч и максимальные 285 км/ч. При этом кабриолет еще и экономичнее стал – 9,5 л/100 км в городском цикле и 6,0 л/100 км – в загородном. Единственное, что разочаровывает, так это звук двигателя, который не столь рафинирован, как у старой "шестерки". Зато активные опоры двигателя позволяют избавиться от вибраций. А в версии с 6-ступенчатой "механикой" педаль сцепления стала легче.

У Porsche 718 Boxster доработана задняя подвеска, а рулевое управление сделали немного острее. Руль точный и вполне информативный, даже несмотря на

электроусилитель. Кабриолет демонстрирует отличную управляемость и прекрасно сбалансирован. Он уверенно чувствует себя на извилистых дорогах. Boxster S оснащен системой векторизации тяги PTV, обеспечивающей нейтральную поворачиваемость. Траекторию автомобиля в вираже легко подправить педалью акселератора. Сцепление с асфальтом – выше всяких похвал, хорошая и курсовая устойчивость. Опционные адаптивные амортизаторы способствуют уменьшению кренов кузова. Конечно, езда довольно упругая и даже небольшие выбоины ощутимы. Boxster S также получил увеличенные тормозные диски от Porsche 911 Carrera, а потому увереннее замедляется. В списке опций есть карбоново-керамические тормоза.

Porsche 718 Boxster начали продавать Европе как раз с весны, как и подает кабриолету. Начальная версия стоит 53 600 евро, а Boxster S оценен в 66 100 евро. Вскоре подобную модернизацию пройдет и родственное купе Cayman.













Технические характеристики Porsche 718 Boxster		
Тип кузова	кабриолет	
Число дверей/мест	2/2	
Снаряженная масса, кг	1335/1665	1355/1665
Длина/ширина/высота, мм	4379/1801/1281	
Колесная база, мм	2475	
Колея передняя/задняя, мм	1526/1536	
Клиренс (дорожный просвет), мм	110	
Объем багажника, л	275	
Диаметр разворота, м	11,1	
Двигатель		
Рабочий объем, см ³	1988	2497
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	
Расположение	в базе, продольно	
Расположение и число цилиндров	оппозитно, 4	
Количество клапанов/распредвалов	16/4	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	300 при 6500	350 при 6500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	380 при 1950	420 при 1900
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/54	
Трансмиссия		
Тип привода	задний	
Коробка передач	6-ст. механическая, 7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	
Ходовая		
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, PSM	
Количество подушек безопасности, шт	4	
Размер шин	235/45 ZR18 спереди 265/45 ZR18 сзади	235/45 ZR18 спереди 265/45 ZR18 сзади
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,1 (4,7)*	4,6 (4,2)
Максимальная скорость, км/ч	275 (275)	285 (285)
Расход топлива, л/100 км		
– городской цикл	9,9 (9,0)	10,7 (9,5)
– загородный цикл	6,0 (5,7)	6,5 (6,0)
– смешанный цикл	7,4 (6,9)	8,1 (7,3)
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	53 600 – 69 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

*В скобках – данные для версий с трансмиссией с двумя сцеплениями

Со вседорожным уклоном



Citroen C4 Cactus

Продолговатые фары Citroen C4 Cactus сочетаются с узкими ходовыми огнями



Fiat 500L

Круглые фары и хромированная накладка на "нос" Fiat 500L – черты классического стиля



Kia Soul

В массивном бампере Kia Soul заметен огромный воздухозаборник

Далеко не все покупают вседорожники ради поездок по бездорожью. Статистика говорит, что большая часть их владельцев зачастую не съезжает с асфальта и эксплуатирует автомобили преимущественно в городских условиях. Полный привод в этом случае не всегда нужен, зато приветствуются увеличенный дорожный просвет и высокая посадка за рулем. Преимуществом в городе являются малые размеры. Среди подобных автомобилей – мини-вэны Citroen C4 Cactus, Fiat 500L и Kia Soul, являющиеся героями нашего сравнительного тест-драйва.

Citroen C4 Cactus – новичок в тройке, ведь он сравнительно недавно появился на украинском рынке. Автомобиль привлекает 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.

Fiat 500L позиционируют, как родственника популярного хэтчбека 500 и это заметно невооруженным глазом. У него раздутые формы кузова, делающие дизайн милым и немного наивным. В знакомом ключе выполнена и передняя часть автомобиля: четыре большие круглые фары сочетаются с узким хромированным молдингом на "носу". Панорамное лобовое стекло по бокам дополнено небольшими треугольными окошками. Вместе с тем, у 500L высокий капот, малые свесы кузова, раздутые колесные арки и вседорожный обвес. Линия крыши отличается выраженным изломом в районе задних дверей. Сзади бросаются в глаза овальные фонари с серебристыми ободками.

Kia Soul недавно пережил смену поколений. Автомобиль сохраняет выраженный двухобъемный профиль с высоким капотом и практически вертикальными стойками крыши. В дизайне преобладают углы. Узкая решетка радиатора сочетается с огромным воздухозаборником в массивном переднем бампере. Раскосые фары растянуты на крылья. Колесные арки теперь расширены, а боковины дополнены небольшими "жабрами". Толстые задние стойки крыши украшены узкими вертикальными фонарями с С-образным узором, а пятая дверь выполнена рельефной.

C4 Cactus – немного больше своих соперников: 4157 мм в длину против 4147 мм – у 500L и 4140 мм – у Soul. Вместе с тем, у Fiat самая большая колесная база – 2612 мм тогда, как у Citroen – 2595 мм, а у Kia – 2570 мм. Интересно, что французский автомобиль, будучи самым крупным, заметно легче конкурентов – 1130 кг против 1395 кг у "итальянца" и 1482 кг – у "корейца".

Внутри Citroen преобладает лаконичный



Citroen самый легкий в тройке – 1050 кг



У Fiat самая большая колесная база – 2612 мм



Kia тяжелее соперников – 1482 кг



На крыше C4 Cactus размещен спойлер



Фонари 500L украшены хромированными ободками



Фонари Soul привлекают внимание С-образным узором

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

В салоне Fiat можно заметить черты классического стиля. В частности окрашенный в яркие цвета пластик на передней панели имитирует голый металл. Весьма необычно выглядит трехспицевое рулевое колесо, обод которого обшит кожей и немного приплюснут сверху и снизу. Крупные шкалы спидометра и тахометра привлекают оригинальным шрифтом в старинном стиле, а между ними размещен экран бортового компьютера. Центральную панель венчает 5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы UConnect. Благодаря экрану уменьшено количество клавиш блока аудиосистемы и климат-контроля. У 500L два вместительных перчаточных ящика и ниша в центральной консоли. Рулевая колонка регулируется по углу наклона и глубине, можно изменить высоту и у водительского кресла. Передние сиденья весьма мягкие, но их подушки немного коротковаты. Высокая посадка и тоненькие стойки обеспечивают лучшую обзорность, чем у соперников.

Во внутренней отделке Kia присутствуют черные лакированные вставки, а трехспицевое рулевое колесо декорировано кожей. Приборы глубоко врезаны в панель. Внутри спидометра установлен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре предусмотрен датчик температуры двигателя. По центру размещен цветной дисплей бортового компьютера. Выпуклая центральная панель повернута к водителю, а сверху на ней установлен 4,3-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Переключатели блоков аудиосистемы и климатической установки крупные, а потому ими удобно пользоваться. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Кресла первого ряда комфортабельные и обладают лучшей в тройке боковой поддержкой. Предусмотрен и их подогрев. На центральном тоннеле размещен подлокотник, прячущий вместительный бокс. Посадка в Soul весьма высокая, но при парковке обзорность немного ограничивают толстые зад-

ние стойки крыши.

На втором ряду больше всего места для ног в C4 Cactus. Впрочем, Soul не слишком ему уступает, а над головой у него пространство даже большее. Ширина салона в районе плеч приблизительно равна во всех трех автомобилях. В 500L сзади не так просторно, зато у его сиденья оснащены горизонтальной регулировкой, изменяется и угол наклона их спинок. Кроме того, у Fiat наиболее вместительный багажник – 400 л против 348 л у Citroen и 340 л – у Kia. Со сложенными задними сиденьями получается 1310, 1170 и 1401 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны комплектации приблизительно одинаковой стоимости – Citroen C4 Cactus 1,6D Shine, Fiat 500L 1,3 Multijet Trekking и Kia Soul 1,6 D Business. Все автомобили оснащены центральным замком, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контролем, CD-плеером, связью Bluetooth, датчиком света, парктроником, круиз-контролем, легкосплавными дисками, 6 подушками безопасности, системами стабилизации и контроля давления в шинах. C4 Cactus и 500L также получили датчик дождя, а в Citroen есть еще и камера заднего вида. Kia же получил обогрев руля.

Все три автомобиля оснащены четырехцилиндровыми турбодизелями. Под капотом C4 Cactus 1,6-литровый двигатель, развивающий 92 л. с. при 4000 об/мин. Он неплохо чувствует себя на малых оборотах и его не нужно раскручивать. Пиковый крутящий момент в 230 Н•м в распоряжении с 1750 об/мин, поэтому он и наиболее тяговит. Автомобиль демонстрирует лучшую в тройку разгоняется до 100 км/ч за 11,4 с и развивает 176 км/ч. Двигатель не очень громкий, хотя не всегда работает плавно, а вот 6-ступенчатая роботизированная трансмиссия порой переключает передачи с толчками. Зато Citroen самый экономичный – 3,8 л/100 км в городском цикле и 3,4 л/100 км – в загородном. C4 Cactus также предложен с 1,2-литровым 82-сильным бензиновым мотором

У турбодизеля 500L меньший рабочий объем – 1,3 л. Поэтому он и менее мощный – развивает 85 л. с. при 4000 об/мин. Максимальные 200 Н•м крутящего момента доступны всего с 1500 об/мин, что обеспечивает подхват с малых оборотов. Двигатель работает довольно тихо и без вибраций. Но динамика у автомобиля не самая лучшая: 16,1 с до 100 км/ч и максимальные 158 км/ч. Отчасти ее портит слишком "задумчивая" 5-ступенчатая роботизированная трансмиссия. Зато "аппетит" умеренный: Fiat расходует 4,7 л/100 км в городе и 3,9 л/100 км – на трассе. Также он предложен в Украине с 1,4-литровым 120-сильным бензиновым двигателем.

Soul получил 1,6-литровый турбодизель мощностью 128 л. с. при 4000 об/мин. Этот двигатель не только самый мощный, но и наиболее тяговитый. При 1900 об/мин доступен приличный крутящий момент в



Показания приборов Citroen выведены на дисплей



Руль Fiat приплюснут сверху и снизу



Приборы Kia глубоко врезаны в панель



Как на первом, так и на втором ряду в С4 Cactus установлены диваны



Задние сиденья 500L оснащены горизонтальной регулировкой



В Soul самое щедрое пространство над головой

265 Н•м. Двигатель эластичный и тяги более, чем достаточно. Правда, он немного шумноват, особенно на высоких оборотах. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия работает плавно, но не очень быстро. Это вкупе с приличным весом не дает Kia стать самым быстрым. Он разгоняется до 100 км/ч за 12,2 с и достигает 177 км/ч. К тому же, расход топлива побольше, чем у соперников – 7,5 л/100 км в городе и 5,2 л/100 км – на шоссе. Soul также предложен у нас с 1,6-литровой 126-сильной бензиновой "четверкой".

Citroen традиционно более ориентирован на комфорт. Его длинноходная подвеска легко поглощает большинство дорожных неровностей. Однако в скоростных поворотах автомобиль ощутимо кренится. Руль С4 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. При езде по автостраде в салоне слышны ветер и шины. Преимуществом является и немаленький (210 мм) дорожный просвет.

Fiat уверенно маневрирует, а на малых скоростях нажатием кнопки его руль можно сделать легче. Хотя из-за специфических настроек электроусилителя обратной связи практически нет. Мягкая подвеска без проблем справляется с большинством выбоин на дороге. Однако, вместе с тем высокий автомобиль ощутимо кренится в поворотах и чувствителен к боковому ветру на высоких скоростях – страдает курсовая устойчивость. Зато следует отметить, что 500L имеет очень неплохую шумоизоляцию, поэтому на больших скоростях в салоне. К тому же, он очень маневренный на малых скоростях: диаметр его разворота составляет 10,5 м против 10,6 м у Soul и 10,9 м – у С4 Cactus.

Kia Soul интереснее в управлении, чем соперники. Низкий центр тяжести способствует уверенному поведению автомобиля в поворотах и небольшим кренам кузова. Технология FlexSteer позволяет нажатием кнопки изменять тяжесть и остроту рулевого управления. Сам руль точный и весьма информативный. Подвеска довольно упругая, хотя дискомфорт ощутим разве что на дорогах низкого качества. Неплохая шумоизоляция позволила сделать ветер менее слышным на высоких скоростях, хотя шум шин все равно дает о себе знать после 120 км /ч.

Fiat 500L 1,3 Multijet Trekking самый доступный из трех автомобилей – 534 тыс. гривен. Еще одно его преимущество – вместительный багажник. Citroen С4 Cactus 1,6D Shine стоит 555 тыс. гривен и привлекает экономичностью и хорошей динамикой. Kia Soul 1,6 D Business несколько дороже – 570 тыс. гривен, зато у него богатое оснащение.



Объем багажника Citroen – 358 л



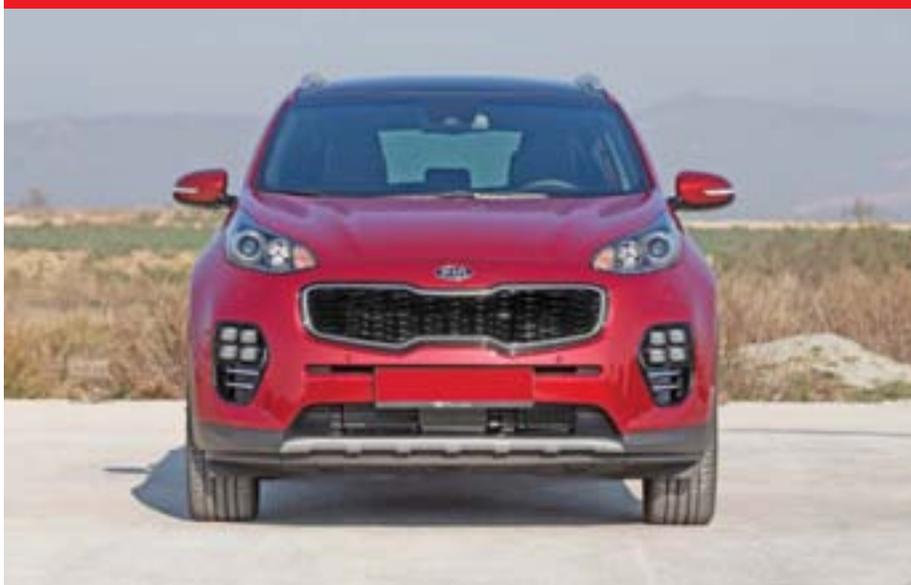
Багажник Fiat самый большой – 400 л



У Kia в распоряжении 340 л

Технические характеристики			
Модель	Citroen C4 Cactus	Fiat 500L	Kia Soul
Тип кузова	мини-вэн		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1130	1395	1482
Длина/ширина/высота, мм	4157/1729/1480	4147/1784/1665	4140/1800/1600
Колесная база, мм	2595	2612	2570
Колея передняя/задняя, мм	1475/1475	1522/1519	1575/1587
Клиренс (дорожный просвет), мм	210	145	150
Объем багажника мин/макс, л	358/1170	400/1310	340/1401
Диаметр разворота, м	10,9	10,5	10,6
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1560	1248	1582
Тип	бензиновый		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	92 при 4000	85 при 3500	128 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	230 при 1750	200 при 1500	265 при 1900
Топливо/емкость бака, л	Дт/50	Дт/50	Дт/54
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. роботизированная	5-ст. роботизированная	6-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	барабанные	дисковые	дисковые
Количество подушек безопасности, шт.	6		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	205/55 R16		
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,4	16,1	12,2
Максимальная скорость, км/ч	176	158	177
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	3,8	4,7	7,5
– загородный цикл	3,4	3,9	5,2
– смешанный цикл	3,5	4,2	6,0
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	555 000	534 000	570 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Сравнение дизельных вседорожников



Kia Sportage

Фары Kia Sportage высоко посажены



Mazda CX-5

Широкая радиаторная решетка Mazda CX-5 напоминает улыбку



Toyota RAV4

Тоненькая решетка радиатора Toyota RAV4 сочетается со светодиодными фарами

Вседорожники уже не первый год пользуются огромной популярностью в нашей стране. Высокий дорожный просвет, полный привод и вместительный салон играют свою роль при выборе подобной модели. Нередко автолюбители обращают внимание на небольшие вседорожники, которые более маневренные, а с дизельными двигателями – еще и весьма экономичные. Среди подобных автомобилей – и герои нашего сравнительного тест-драйва Kia Sportage, Toyota RAV4 и Mazda CX-5.

Kia Sportage четвертого поколения – новичок в этой тройке, ведь появился всего несколько месяцев назад. Он сохраняет знакомый силуэт с большим углом наклона лобового стекла и высокой оконной линией. Высоко посаженные фары сочетаются с фирменной продолговатой решеткой радиатора. В переднем бампере установлены оригинальные квадратные противотуманные фары со светодиодной оптикой. Капот и боковины выполнены профилированными, а колесные арки расширены. Пятая дверь выполнена рельефной, а сверху ее прикрывает немаленький спойлер. Узкие фонари соединены хромированным молдингом.

Mazda CX-5 дебютировал в 2012 году, а недавно был немного освежен. Вседорожник привлекает стремительным внешним видом с клиновидной оконной линией и приподнятой задней частью. Радиаторная решетка по форме напоминает улыбку, а по бокам размещены раскосые светодиодные фары. Они растянуты на мускулистые передние крылья. Нижняя часть кузова по периметру прикрыта пластиковыми защитными накладками. Заднее стекло панорамное, а сверху его прикрывает большой спойлер. Ширину "кормы" подчеркивают продолговатые фонари. Из бампера выглядывают два наконечника выхлопных труб.

Toyota RAV4 четвертой генерации также был представлен в конце 2012 года, а недавно прошел обновление. В его дизайне преобладают углы и строгие прямые линии. Тоненькая V-образная решетка радиатора окружена по бокам стреловидными светодиодными фарами. Передний бампер смотрится достаточно массивно, а в нем заметен огромный воздухозаборник. У вседорожника высокая оконная линия и треугольные задние стойки крыши. На верхней кромке пятой двери установлен спойлер. Крупные каплевидные фонари растянуты на крылья.

Sportage немного компактнее соперников – достигает 4480 мм в длину против 4555 мм у CX-5 и 4605 мм – у RAV4. У Mazda самая большая колесная база – 2700 мм против 2670 мм у Kia и 2660 мм – у Toyota. Sportage также ощутимо легче своих соперников – 1615 кг против 1644 кг у CX-5 и 1705 кг – у RAV4.

Салон Kia декорирован кожей, присутствуют в отделке и черные лакированные вставки, а на педалях заметны металлические накладки. Обод трехспицевого рулевого колеса плоский снизу. Циферблаты приборов разделены цветным дисплеем



Kia самый легкий в тройке – 1615 кг



У Mazda самая большая колесная база – 2700 мм



Toyota крупнее соперников – 4605 мм в длину



Узкие фонари Sportage соединены хромированным молдингом



Продолговатые фонари CX-5 визуально расширяют заднюю часть



Задняя оптика RAV4 высоко посажена

бортового компьютера. Внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре установлен датчик температуры двигателя. Широкая центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы UVO. Клавиши блоков аудиосистемы и климатической установки четко разделены друг от друга и довольно крупные, чтобы пользоваться ими на ощупь. Их подсветка – ярко-красная. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья несколько упругие, но зато обладают неплохой боковой поддержкой. Они оснащены электроприводом, подогревом и вентиляцией. Кресла разделены высоким трансмиссионным тоннелем, на котором установлены подстаканники и подлокотник с боксом внутри. Толстые задние стойки крыши несколько ограничивают обзорность.

Внутри CX-5 господствует спортивный стиль. В отделке преобладает кожа, наряду с ней присутствуют черные лакированные вставки и хромированные накладки. Эмоциональности добавляет ярко-красная подсветка. Трехспицевое рулевое колесо компактное, а в районе хвата рук на ободе предусмотрены напльвы. Циферблаты приборов помещены в три отдельных колодца с серебристыми ободками. По центру размещен спидометр, слева – тахометр, а справа – цветной дисплей бортового компьютера. Центральная панель увенчана 7-дюймовым сенсорным экраном мультимедийной системы. Переключатели аудиосистемы и климатической установки крупные и удобные в пользовании. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, а у водителя кресла предусмотрен электропривод. Сиденья первого ряда несколько упругие, зато обладают лучшей в тройке боковой поддержкой. Оснащены они и подогревом. На трансмиссионном тоннеле Mazda – пара подстаканников и подлокотник с боксом. Обзорность вперед и по сторонам хорошая, а вот при парковке она ограничена из-за небольшого заднего стекла.

Салон RAV4 обшит синтетической кожей и алькантарой. На трехспицевом рулевом колесе кожа натуральная, достаточно много внутри вставок, имитирующих алюминий и карбон. У приборов – нежно-синяя оплитронная подсветка. Внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре установлен датчик температуры двигателя. По центру размещен цветной дисплей бортового компьютера. Центральная панель небольшая и выполнена рельефной. Сверху на ней установлен 7-дюймовый сенсорный монитор мультимедийной системы Toyota Touch. Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля рационально упорядочены и удобны в пользовании на ощупь. Рулевая колонка регулируется по углу наклона и глубине, а водительское кресло получило электропривод. Передние сиденья Toyota мягкие и комфортабельные, но немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Предусмотрен и их подогрев. Между креслами установлен широкий

подлокотник с боксом внутри, а вот подстаканник здесь только один. Обзорность во всех направлениях хорошая.

На втором ряду места для ног у Mazda несколько больше, чем у соперников. Пространство над головой у трех вседорожников приблизительно одинаковое, а у Sportage и CX-5 салон шире в районе плеч, чем у RAV4. Также задние сиденья Kia и Toyota оснащены изменяемым углом наклона спинок. RAV4 и Sportage получили подогрев задних сидений. Toyota обладает самым вместительным багажником – 547 л против 466 л у Kia и 443 л – у Mazda. Со сложенными креслами второго ряда получается 1655, 1455 и 1560 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – Kia Sportage 2,0 CRDi GT Line, Mazda CX-5 2,2 Style+ и Toyota RAV4 2,2 Style. Все они оснащены электропакетом, двухзонным климат-контролем, датчиками освещения и дождя, CD-плеером, камерой заднего вида, легкосплавными дисками, связью Bluetooth, круиз-контролем и системами стабилизации и контроля давления в шинах. Sportage и CX-5 укомплектованы системой мониторинга "слепых" зон. Kia получил люк в крыше и электропривод пятой двери с сенсорным открытием, а у Mazda есть система автоматического замедления. Зато у Toyota 7 подушек безопасности, а у соперников – по 6.

Все три вседорожника получили четырехцилиндровые турбодизели. Двигатель Kia самый мощный в этой тройке, развивает 185 л. с. при 4000 об/мин. Максимальный крутящий момент также приличный – 400 Н·м при 1750 об/мин. Тяги достаточно, да и динамика неплохая – 9,5 с до 100 км/ч и максимальные 195 км/ч. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия отличается быстротой реакций. Однако, следует отметить, что этот турбодизель становится чересчур громким по мере того, как увеличиваются его обороты. В городском цикле расход топлива составляет 7,9 л/100 км, а в загородном – 5,3 л/100 км. Sportage также доступен у нас с бензиновыми двигателями объемом 1,6 л (132 л. с.) и 2,0 л (155 л. с.), турбодизелем объемом 1,7 л (115 л. с.).

Под капотом Mazda – 2,2-литровая "четверка" мощностью 175 л. с. при 4500 об/мин. Она обладает довольно небольшой, как для турбодизелей, степенью сжатия 14,0:1. Это позволило добиться лучшей плавности работы, а также повысить обороты. Мотор спокойно раскручивается до 5200 об/мин. Но максимальные 420 Н·м крутящего момента в распоряжении уже с 2000 об/мин, что делает "четверку" очень эластичной и самой тяговитой в тройке. Динамика CX-5 также лучше, чем у конкурентов: разгон до 100 км/ч занимает 9,4 с, а максимальная скорость – 204 км/ч. А 6-ступенчатый "автомат" демонстрирует быстрые реакции. Да и "аппетит" меньше – 7,0 л/100 км в городе и 5,3 л/100 км – на шоссе. Разве что двигатель шумоват. Вседорожник у нас также доступен с бензиновыми двигателями объемом 2,0 л (150 л. с.) и 2,5 л (192 л. с.).



Обод руля Kia плоский снизу



Циферблаты приборов Mazda помещены в три отдельных колодца



На центральной панели Toyota – 7-дюймовый сенсорный дисплей



Задние сиденья Sportage оснащены подогревом



На втором ряду CX-5 – самое большое пространство для ног



У задних сидений RAV4 регулируется угол наклона спинки

Рабочий объем двигателя Toyota – также 2,2 л, но мощность поменьше, чем у соперников – 150 л. с. при 3600 об/мин. Пиковый крутящий момент в 340 Н·м достигается в диапазоне 2000-2800 об/мин. Мотор работает довольно тихо и плавно, как для турбодизеля, под стать ему – и характер 6-ступенчатой автоматической трансмиссии. RAV4 разгоняется до 100 км/ч за 10,0 с и развивает 185 км/ч. Расход топлива составляет 8,1 л/100 км в городском цикле и 5,8 л/100 км – на трассе. Toyota также предложен в Украине с бензиновыми двигателями объемом 2,0 л (146 л. с.) и 2,5 л (180 л. с.).

У всех трех автомобилей полный привод подключаемый. Они лучше чувствуют себя на легком бездорожье, выдающихся способностей от них не стоит ожидать. У CX-5 дорожный просвет несколько больше – 210 мм против 190 мм у RAV4 и 182 мм – у Sportage. Kia и Toyota оснащены системой помощи на крутом спуске.

Настройки ходовой Kia являют собой баланс между комфортом и управляемостью. Подвеску сделали несколько комфортнее, чем у предшественника, хотя с 19-дюймовой низкопрофильной резиной дорожные неровности все же ощутимы. Вседорожник не слишком кренится в виражах, а недостаточная поворачиваемость у него редко проявляется. Рулевое управление весьма точное, но обратной связи у него немного. Курсовая устойчивость на больших скоростях очень хорошая. Также у Sportage качественная шумоизоляция, что особенно заметно после 120 км/ч.

Mazda более ориентирован на динамичную езду. Его рулевое управление порадует остротой и точностью. К тому же, оно более информативное, чем у конкурентов. Да и недостаточная поворачиваемость у автомобиля редко проявляется. Крены в поворотах у CX-5 небольшие – практически, как у обычной легковушки. Но нужно учитывать, что подвеска вседорожника достаточно упругая, особенно комфорт езды страдает на дорогах плохого качества. А на скорости 130 км/ч в салоне Mazda довольно-таки отчетливо слышны шумы ветра и шин.

Toyota – полная противоположность CX-5, ведь здесь на первом месте – комфорт. Поэтому мягкая подвеска плавно "глотает" даже сложные дорожные неровности. Конечно, обратной стороной таких настроек являются нежелательные движения кузова в поворотах, хотя критическими их и не назовешь. Руль RAV4 очень легкий и его можно вращать несколькими пальцами, хотя информативным его не назовешь. Вседорожник неплохо маневрирует: диаметр его разворота – 10,6 м. Также следует отметить качественную шумоизоляцию, что позволяет на больших скоростях разговаривать, не повышая голоса.

Kia Sportage 2,0 CRDi GT Line самый доступный в этой тройке – 953 тыс. гривен. При этом у него очень богатая комплектация. Toyota RAV4 2,2 Style стоит 960 тыс. гривен и привлекает вместительным багажником. Mazda CX-5 2,2 Style+ несколько дороже – 995 тыс. гривен, а его сильные стороны – динамика и экономичность.



Объем багажника Kia – 466 л

У Mazda в распоряжении – 443 л

Багажник Toyota самый большой – 547 л

Технические характеристики			
Модель	Kia Sportage	Mazda CX-5	Toyota RAV4
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1615/2250	1644/2140	1705/2190
Длина/ширина/высота, мм	4480/1855/1645	4555/1840/1670	4570/1845/1670
Колесная база, мм	2670	2700	2660
Колея передняя/задняя, мм	1585/1585	1585/1590	1570/1570
Клиренс (дорожный просвет), мм	182	210	190
Объем багажника мин/макс, л	466/1455	443/1560	547/1655
Диаметр разворота, м	10,6	11,2	10,6
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1998	2191	2231
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	185 при 4000	175 при 4500	150 при 3600
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	400 при 1750	420 при 2000	340 при 2000
Топливо/емкость бака, л	Дт/55	Дт/58	Дт/60
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный		
Коробка передач	6-ст. автоматическая		
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	6	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, HAC	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, VSC, HDC
Размер шин	245/45 R19	225/55 R19	235/55 R18
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,5	9,4	10,0
Максимальная скорость, км/ч	195	204	185
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	7,9	7,0	8,1
– загородный цикл	5,3	5,3	5,8
– смешанный цикл	6,3	5,9	6,6
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	953 000	995 000	960 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Сравнение хетчбэков В-класса



Ford Fiesta

Решетка радиатора Ford Fiesta декорирована хромом



Opel Corsa

Широкая радиаторная решетка Opel Corsa напоминает улыбку



Skoda Fabia

На "носу" Skoda Fabia – крупный логотип марки

Хетчбэки В-класса – одни из наиболее массовых автомобилей в мире. И это вполне объяснимо. Они экономичные, не занимают много места на парковке и маневренные в городских условиях. Но, пожалуй, главное их преимущество – невысокая цена. Особенно это актуально в Украине в нынешних условиях. Модели В-класса весьма успешно продаются, даже несмотря на сложную экономическую ситуацию. Среди них Ford Fiesta, Opel Corsa и Skoda Fabia.

Нынешний Ford Fiesta шестого поколения известен с 2008 года, а в 2013 году его слегка обновили. Хетчбэк отличается ярким стилем и воплощает собой динамизм, который подчеркивают детали вроде рельефных боковин, расширенных колесных арок и стремительного профиля с большим углом наклона лобового стекла. Вместе с тем автомобиль получил фирменную хромированную решетку радиатора и узкие фары. Панорамное заднее стекло сверху прикрыто большим спойлером, а по бокам в стойках размещены крупные каплевидные фонари.

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

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

С каждым годом модели В-класса становятся все крупнее. Так, тот же Corsa, являющийся самым большим в этой тройке, достигает 4021 мм в длину при колесной базе в 2510 мм. Длина Fiesta – 3969 мм, а расстояние между осями – 2489 мм. У Fabia эти показатели составляют 3992 и 2455 мм, соответственно. Ford несколько легче конкурентов: его масса равна 1091 кг, тогда как Skoda весит 1134 кг, а Opel – 1178 кг.

В салоне Fiesta преобладает спортивный дух. Пластик щедро разбавлен серебристыми вставками, а теперь к ним добав-



У лобового стекла Fiesta большой угол наклона



При длине в 4021 мм Corsa крупнее соперников



Оконная линия Skoda делает изгиб



На крыше Ford – большой спойлер



Крупные фонари Opel напоминают лепестки



По краям кузова Skoda размещены трапецевидные фонаи

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

Внутренняя отделка Corsa разбавлена черными лакированными деталями и вставками "под алюминий". Передняя панель по форме напоминает распростертые крылья, а небольшое трехспицевое рулевое колесо привлекает необычной стреловидной ступицей. Оно обшито кожей. Циферблаты приборов прикрыты изогнутым козырьком. Между спидометром и тахометром расположен экран бортового компьютера, указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. Узкая центральная панель наклонена, а сверху на ней установлен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы IntelliLink. Кнопок здесь немного и они крупные, что облегчает пользование ими на ощупь. Рулевая колонка регулируется по углу наклона и вылету, можно изменить и высоту водительского сиденья. Кресла первого ряда у Corsa широкие и удобные, но они удерживают спину немного хуже, чем у соперников. Толстые передние стойки крыши несколько ограничивают обзор по сторонам.

Внутри Skoda господствуют строгие прямые линии. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по старшему брату Octavia, а на его на ободке в районе хвата рук предусмотрены наплывы. Циферблаты приборов выполнены в классическом стиле. Внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру размещен экран бортового компьютера. Переключатели на центральной панели рационально упорядочены и четко отделены друг от друга. Они крупные и удобные при пользовании на ощупь. Рулевая колонка регулируется двух плоскостях, а у водительского кресла изменяется высота. Передние сиденья упругие, но зато обладают неплохой боковой поддержкой. Предусмотрен и их подогрев. Тоненькие стойки крыши обеспечивают лучшую в тройке об-

зорность во всех направлениях. Интересно, что под креслом водителя расположена специальная ниша, где спрятан светоотражающий жилет.

На втором ряду пространство для ног в Opel немного больше, чем в Ford и Skoda. А вот над головой просторнее всего в Fabia. Сзади комфортнее двоим пассажирам, но при надобности поместится и третий. Skoda обладает самым вместительным багажником – 330 л против 295 л у Ford и 265 л – у Opel. Со сложенными задними сиденьями получается 1150, 979 и 1120 л, соответственно.

Для сравнения выбраны версии моделей со схожим оснащением – Ford Fiesta 1,0 Comfort, Opel Corsa 1,4 Enjoy Plus, и Skoda Fabia 1,6 Ambition. У всех их есть центральный замок, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, бортовой компьютер, магнитола, подогрев сидений, система стабилизации. Opel получил климат-контроль, а два других хэтчбэка – кондиционер. Corsa также получил парктроник, круиз-контроль, Wi-Fi, 15-дюймовые легкосплавные диски, обогрев рулевого колеса. Кроме того, у него 6 подушек безопасности, а у соперников – по 2.

Четырехцилиндровый двигатель Corsa объемом 1,4 л развивает 90 л. с. при 6000 об/мин. Он уступает моторам соперников и по мощности, и по крутящему моменту. Максимальные 130 Н•м доступны только при 4000 об/мин, то есть тяги не всегда хватает. Порой этот мотор достаточно громкий, хотя вибраций нет. Да и 6-ступенчатая автоматическая трансмиссия работает плавно. Разгон до 100 км/ч занимает 13,9 с, а максимальная скорость составляет 170 км/ч. В городском цикле хэтчбэк расходует – 7,7 л/100 км, а в загородном – 4,9 л/100 км. Opel также предложен с бензиновыми двигателями объемом 1,0 л (100 и 115 л. с.) и 1,4 л (100 и 150 л. с.), а также 1,3-литровыми турбодизелями мощностью 75 и 95 л. с.

Fiesta получил 1,0-литровый трехцилиндровый турбомотор EcoBoost мощностью 100 л. с. У него бодрый нрав, хотя он довольно шумный. Мотор очень тяговитый на низких оборотах, ведь пиковые 170 Н•м крутящего момента в распоряжении уже с 1400 об/мин. А 6-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует очень быстрые реакции. Динамика лучшая в тройке – 10,8 с до 100 км/ч и максимальные 180 км/ч. Да и расход топлива у него самый небольшой – 6,6 л/100 км в городе и 3,9 л/100 км – на трассе. Также можно выбрать бензиновые моторы объемом 1,0 л (125 л. с.) и 1,2 л (82 л. с), турбодизель объемом 1,5 л (75 л. с.).

Атмосферная "четверка" Fabia объемом 1,6 л самая мощная в тройке – 110 л. с. при 5600 об/мин. Максимальный крутящий момент в 155 Н•м достигается при 3800 об/мин, что делает мотор достаточно резвым в среднем диапазоне оборотов. Кроме того, "четверка" самая тихая и плавная. Автоматическая 6-ступенчатая



Циферблаты приборов Fiesta помещены в отдельные колодцы



Приборы Corsa прикрыты изогнутым козырьком



Циферблаты приборов Fabia выполнены в классическом стиле



На втором ряду Ford достаточно места для двоих взрослых



В Opel – больше всего места для ног сзади



В Skoda на втором ряду самое щедрое пространство над головой

трансмиссия также работает без толчков и демонстрирует весьма быстрые реакции. Skoda разгоняется до 100 км/ч за 11 с и развивает 190 км/ч. Хэтчбэк расходует 8,0 л/100 км в городском цикле и 4,6 л/100 км – за городом. Fabia в Украине также доступен с бензиновыми двигателями объемом 1,0 л (75 л. с.) и 1,2 л (90 и 110 л. с.).

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

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

Настройки шасси Skoda являют собой баланс между комфортом и управляемостью. Его рулевое управление порадует точность и вполне информативное. Сцепление с дорогой также на высоте. Конечно, подвеска Fabia довольно-таки упругая (хотя мягче, чем у модели прошлого поколения), но по-настоящему побеспокоят только серьезные огрехи дорог. Да и нежелательные движения кузова в поворотах у хэтчбэка несколько меньше, чем у конкурентов. У автомобиля лучшая в этой тройке шумоизоляция, что особенно ощутимо при езде по автомагистрали на больших скоростях.

Ford Fiesta 1,0 Comfort самый доступный в тройке: его цена – 404 500 гривен. У него хорошие динамика и экономичность. Opel Corsa 1,4 Enjoy Plus лишь немногим дороже – 405 тыс. гривен, а его преимущество – богатая комплектация. Цена Skoda Fabia 1,6 Ambition – 430 тыс. гривен, он привлекает вместительными салоном и багажником.



Объем багажника Fiesta – 295 л

У Corsa в распоряжении – 265 л

Багажник Fabia самый большой – 330 л

Технические характеристики			
Модель	Ford Fiesta	Opel Corsa	Skoda Fabia
Тип кузова	хетчбэк		
Число дверей/мест	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1091/1545	1178/1605	1134/1589
Длина/ширина/высота, мм	3969/1722/1481	4021/1746/1481	3992/1732/1452
Колесная база, мм	2489	2510	2455
Колея передняя/задняя, мм	1473/1493	1472/1464	1463/1457
Клиренс (дорожный просвет), мм	150	140	133
Объем багажника мин/макс, л	295/979	265/1120	330/1150
Диаметр разворота, м	10,1	10,6	10,4
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	998	1398	1598
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и число цилиндров	3, в ряд	4, в ряд	4, в ряд
Количество клапанов/распредвалов	12/2	16/2	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	100 при 6000	90 при 6000	110 при 5600
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	170 при 1400	130 при 4000	155 при 3800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/45	Аи-95/44	Аи-95/45
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	6-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности	2	6	2
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, ESP, TPMS	ABS, EBD, ESP
Размер шин	195/50 R15	185/65 R15	185/65 R14
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,8	13,9	11,0
Максимальная скорость, км/ч	180	170	190
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	6,6	7,7	8,0
– загородный цикл	3,9	4,9	4,6
– смешанный цикл	4,9	5,9	5,9
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	404 500	405 000	430 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		



Bugatti Type 57:

**многотикий и очень
дорогой**

Легендарная французская марка Bugatti прославилась, прежде всего, благодаря своим эксклюзивным спортивным и роскошным моделям. "Золотой" эрой для предприятия из Эльзаса стали 20–30–е годы XX века, именно тогда появились модели, ставшие классическими. Одним из самых известных творений тех лет стал Bugatti Type 57. Сейчас он относится к когорте самых дорогих и роскошных автомобилей в мире.

В начале 30-х годов модельный ряд Bugatti был очень богатым. В нем были сверхдорогой исполинский лимузин Type 41 Royale, мощное туристическое купе Type 50, компактный и легкий спортивный кабриолет Type 55, начальная доступная модель Type 49. Такое разнообразие автомобилей, которых нельзя назвать массовыми, было весьма затратным с точки зрения производства. Поэтому Этторе Бугатти решил унифицировать линейку марки и создать единую базовую модель. В зависимости от мощности двигателя и типа кузова она могла бы быть как спортивной, так и роскошной. По сути, требовалось спроектировать универсальное шасси, на которое бы устанавливали самые разные кузова. За это и взялся сын Этторе, Жан Бугатти.

За основу взяли легкую раму Bugatti Type 49 с колесной базой в 3,3 м. Рядный восьмицилиндровый двигатель объемом 3,3 л серьезно модифицировали и снабдили головкой блока цилиндров с двумя распредвалами (и тремя клапанами на цилиндр) от гоночного болида Type 59. Мощность составила 135 л. с., чего вполне хватало, чтобы разогнать легкий (около тонны) автомобиль до 153 км/ч. Для Bugatti также разработали полностью новую 4-ступенчатую механическую коробку переключения передач. Жан Бугатти изначально разработал еще и независимую переднюю подвеску, но Этторе отказался от этой конструкции.



Bugatti Type 57 C Coupe Aerodynamique 1936 года принадлежал самому Этторе Бугатти



Bugatti Type 57 C Roadster с кузовом от Figoni & Falaschi, 1937 год

Bugatti Type 57 G Tank 1936 года дважды триумфовал в Ле-Мане





Bugatti Type 57 Gangloff Coupe 1935 года



Этот Bugatti Type 57C Cabriolet создан дизайнером украинского происхождения Яковом Савчиком



Bugatti Type 57 Gangloff Cabriolet 1938 года



Шасси для Type 57 позаимствовали у Bugatti Type 49

Новинка была готова к 1934 году и получила обозначение Type 57. На автосалоне в Париже показали отдельно голое шасси с мотором, а также низкий и стремительный кабриолет Grand Raid с кузовом от ателье Gangloff. Публика была в восторге. Позже, во время тест-драйвов модель продемонстрировала высокий уровень комфорта и неплохую управляемость на извилистых дорогах южной Франции.

На первых порах в Bugatti предложили четыре стандартных кузова: кабриолет Stelvio, спортивное купе Ventoux, туристические купе и седан Galibier. Впрочем, покупатель, конечно же, мог заказать для своего автомобиля эксклюзивное "платье" в любом кузовном ателье. Особо известными стали автомобили с дизайном от Figoni & Falaschi, Vanvooren, Vanden Plas и Corsica. Создавал кузова для 57-го и дизайнер из Украины Яков Савчик. В отделке салона традиционно использовали кожу и дорогое дерево.

Type 57 постоянно модернизировали, а его линейку расширяли. В дизайн стандартных кузовов вносили изменения чуть ли не каждый год. А уже в 1935 году появился вариант 57 C с механическим нагнетателем, поднимавшим мощность до 160 л. с., а максимальную скорость – до 180 км/ч. Именно такой автомобиль коллектив предприятия подготовил для Этторе Бугатти в подарок на день рождения, а сын Жан спроектировал изящный кузов.



Прототип Bugatti Type 57 C Aerolithe 1935 года



Седан Bugatti Type 57 C Galibier, 1936 год

Затем последовал Type 57 S с гоночной 175-сильной версией двигателя с сухим картером, а также заниженным и облегченным шасси. Он весил всего 950 кг и достигал 190 км/ч. Вершиной "семейства" стала компрессорная модификация 57 SC мощностью 210 л. с. Такой Bugatti достигал 210 км/ч и разогнался до 100 км/ч за 10 с, то есть считался на то время одним из самых быстрых серийных автомобилей в мире. Но и дешевым он не был, поэтому всего выпущено только 42 Type 57 S и 57 SC. Со временем был установлен усилитель тормозов и доработаны амортизаторы автомобиля.

Жан Бугатти продолжил дизайнерскую работу и представил на автошоу в Париже 1935 года обтекаемый прототип 57 C Aerolithe. Год спустя он превратился в серийное купе Bugatti Type 57 SC Atlantic. Пожалуй, это самая известная модель французской марки. Ее низкий кузов из алюминиевых и магниевых сплавов поражал аэродинамическими формами, обилием заклепок и оригинальным "плавником" на крыше. Atlantic чуть ли не сразу вошел в учебники по автомобильному дизайну, как один из шедевров стиля. Всего изготовили только четыре таких купе и три из них дошли до наших дней. Важная деталь: в 2011 году один из 57 SC Atlantic продали с аукциона за невероятные



На аукционе один из Bugatti Type 57 SC Atlantic продали за 30 млн. долларов



Купе Bugatti Type 57 Ventoux 1935 года



Первый Bugatti Type 57 Grand Raid от ателье Gangloff представили на Парижском автосалоне 1934 года



Рядную 3,3-литровую восьмерку снабдили двумя распредвалами в головке блока цилиндров



Жан Бугатти – создатель Bugatti Type 57



Bugatti Type 64 – доработанный Type 57 с 4,4-литровым двигателем



Bugatti Type 57C Atalante 1936 года



Bugatti Type 101 1951 года построен на платформе Type 57



В отделке салона использовали дорогие кожу и дерево

30 млн. долларов. То есть, это самый дорогой легковой автомобиль всех времен и народов!

Собственно, в 30-е годы Atlantic также стоил немало и был очень сложен в производстве, поэтому Жан Бугатти подготовил более доступную его версию Atalante. Она стала еще одним заводским вариантом, но нашла только 17 покупателей так, как все равно оставалась недешевой.

Конструкция Bugatti Type 57 оказалась настолько удачной, что помогла добиться неплохих успехов в соревнованиях. Специально для этого был разработан спортивный прототип 57 G. За характерный массивный дизайн он получил название Tank. Автомобиль отлично себя проявил: в 1937 и 1939 годах Жан-Пьер Вимиль и Пьер Вейрон выигрывали на нем легендарную 24-часовую гонку в Ле-Мане. Однако, он стал причиной трагедии: во время тестов один из 57 G попал в аварию, а находившийся за рулем Жан Бугатти погиб.

Смерть сына стала тяжким ударом для Этторе Бугатти. На Жана возлагались большие надежды, ведь успешный менеджер, талантливый конструктор и стилист мог бы поднять семейный бизнес на новые высоты. С этого времени начался упадок Bugatti. А тут еще и война вмешалась и не дала начать производство усовершенствованного 57-го – Type 64 с 4,4-литровой "восьмеркой". Дальше прототипов дело не пошло. В 1951 году шасси Type 57 использовали для создания новой модели Type 101. Мощность двигателя составила 135 л. с. в стандартной версии и 190 л. с. – в компрессорной. Но из-за высокой стоимости спрос был низким и выпустили всего 8 машин.



Bugatti Type 57C Aravis Cabriolet, 1938 год



Bugatti Type 57 C Cabriolet с кузовом Vanvooren, 1939 год

Bugatti Type 57 Ventoux 1938 года



Bugatti Type 57 Sports Saloon,
1934 год



Bugatti Type 57 Stelvio 1937 года



Bugatti Type 57 SC Roadster
1938 года с кузовом от Vanden Plas



Bugatti Type 57 Stelvio 1934 года



Bugatti Type 57 S Corsica
Roadster 1937 года

Bugatti Type 57 получился весьма успешным. Всего было собрано около 710 машин, что очень неплохо по меркам французской марки. Сейчас они стали объектом охоты автомобильных коллекционеров. Конечно, не все эти автомобили баснословно дорогие, как 57 SC Atlantic, но тем не менее сейчас достаточно трудно найти экземпляр дешевле 500 тыс. евро.



Bugatti Type 57 SC Atlantic 1936 года – шедевр автомобильного дизайна

COSMOLADY

Ж У Р Н А Ж Е Н Щ И Н

№05 | квітень 2016

МВЛ:
ТИПОВЕДЕНИЕ —
РЕВОЛЮЦІЯ
В ПСИХОЛОГІИ
І УПРАВЛЕННІИ

**НОВИЙ
ВЗГЛЯД:**
РЕШЕННЯ
ВОЗРАСТНИХ
ПРОБЛЕМ ЛИЦА

**УХОД
ЗА КОЖЕЮ**

**ФИТНЕС
І СНОВА О
СТРОЙНОСТІ
ФИГУРИ!**

**ТЕМА
НОМЕРА
К ОТПУСКУ
ГОТОВИ!**

**ПОРА В
ПУТЬ-ДОРОГУ**

**ОТДЫХАЕМ
ХОРОШО!**

**ТОПОВАЯ
ВЕЩЬ ЛЕТА**

**ORGANIC
JEWELLERY
BY KARPOV & KARPOVA
JEWELLERY® —
ЭНЕРГИЯ СОЛНЦА**

Анна Моррис

**ЕСЛИ БЫТЬ, ТО
БЫТЬ ПЕРВОЙ!**



**ЗАПИТУЙТЕ У МІСЦЯХ
РОЗПОВСЮДЖЕННЯ ПРЕСИ**