

Тест-Драйв

Апрель 2016



Женева Salon International de l'Auto-2016 • BMW Vision Next 100 • Jeep • Lincoln Navigator Concept
Chevrolet Camaro ZL1 • Mercedes-Benz GLC Coupe • Volkswagen Up • Bentley Mulsanne • McLaren 570GT
Fiat Toro • Ford Kuga • Audi SQ7 • Mercedes-Benz CLA • Audi R8 Spyder • Toyota GT86 • Ferrari F12tdf
Kia Optima • Mercedes-Benz E-Class • Rolls-Royce Dawn • Volkswagen Tiguan • Maserati Ghibli
Mercedes-Benz CLS и Porsche Panamera • Ford Focus, Kia Cee'd, Mazda 3 • Audi Q5, Jaguar F-Pace и
Mercedes-Benz GLC • Nissan Sentra, Peugeot 301 и Skoda Rapid • BMW

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

Апрель 2016

www.testdrive.com.ua



Над номером работали:

Брызгунов Тарас

Каратаев Вячеслав

Косоголов Александр

Фитисова Юлия

Главный редактор

Краев Василий

Свидетельство о регистрации КВ 7445 от 17.06.03.

Ежемесячный автомобильный журнал «Тест-Драйв» распространяется во всех без исключения регионах Украины, а также в России. Выходит с октября 2003 г.

Учредитель и издатель: ООО «Информационно-издательский центр «АвтоФотоПродажа».

Адрес редакции: 04136, г. Киев, а/я 88.

e-mail: editor@test-drive.kiev.ua www.testdrive.com.ua

Отдел распространения: (067) 547-85-20

Эксклюзивное право на размещение рекламы в журнале «Тест-Драйв» принадлежит ООО «Редакция ТЕСТ-ДРАЙВ»



4

Автосалон

Автосалон в Женеве Salon International de l'Auto-2016: весенние премьеры



40

Концепт-кар

BMW Vision Next 100:

взгляд в будущее



48

Концепт-кар

Семеро из ларца Jeep



56

Концепт-кар

Lincoln Navigator Concept:

в ожидании нового поколения



62

Премьера

Chevrolet Camaro ZL1:

мощь по демократичной цене



68

Премьера

Mercedes-Benz GLC Coupe:

вседорожное купе



76

Премьера

Volkswagen Up:

обновление



82

Премьера

Bentley Mulsanne:

модернизация флагмана



90

Премьера

McLaren 570GT:

туристический вариант



96

Премьера

Fiat Toro:

нетипичный пикап



102

Премьера

Ford Kuga:

обновление



108

Премьера

Audi SQ7:

экономная мощь



114

Премьера

Mercedes-Benz CLA:

модернизация



120

Премьера

Audi R8 Spyder:

смена поколений

**128**

Премьера
Toyota GT86:
обновление

**134**

Дебютант
Ferrari F12tdf:
трековый снаряд

**142**

Дебютант
Kia Optima:
эволюционный путь

**150**

Дебютант
Mercedes-Benz E-Class:
воплощение прогресса

**160**

Дебютант
Rolls-Royce Dawn:
новый рассвет

**168**

Дебютант
Volkswagen Tiguan:
второе пришествие

**176**

Сравнительный тест-драйв
Maserati Ghibli, Mercedes-Benz CLS и Porsche Panamera:
роскошные и быстрые

**182**

Сравнительный тест-драйв
Ford Focus, Kia Cee'd, Mazda 3:
яркие и недорогие

**188**

Сравнительный тест-драйв
Audi Q5, Jaguar F-Pace и Mercedes-Benz GLC:
сравнение внедорожников премиум-сегмента

**194**

Сравнительный тест-драйв
Nissan Sentra, Peugeot 301 и Skoda Rapid:
много автомобиля за разумные деньги

**200**

Страницы истории
BMW: столетие традиций и новаторства

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 Женеве Salon International de l'Auto-2016:

весенние премьеры



Приход весны в автомобильном мире обозначается масштабным событием – Женевским международным автосалоном Salon International de l'Auto. Это одна из самых крупных автомобильных выставок в мире и, в отличие от многих подобных шоу, проходит ежегодно. А ведь Швейцарию ну никак нельзя назвать лидером мирового автопрома.

Женевский автосалон впервые прошел в далеком 1905 году, а нынешнее автошоу уже 86-е по счету. Получилось оно на славу. Чтобы вместить всех участников, выделили семь огромных павильонов выставочного центра Palexpo общей площадью 77 тыс. кв. м. Всего в Женеве состоялось более 120 мировых и европейских премьер. Значительную их часть составили роскошные и спортивные автомобили. Aston Martin, Bentley, Bugatti, Ferrari, Lamborghini, Maserati порадовали скоростными и весьма недешевыми новинками. Спрос рожда-

ет предложение, ведь нефть дешевеет, а мировая экономика демонстрирует рост. Кроме того, весенняя Женева – традиционное время дебюта кабриолетов и их хватало среди новинок. Впрочем, доступные модели и экономичные гибриды в Швейцарии также были представлены.

По традиции все премьеры состоялись в первые два дня автосалона, когда доступ открыт только прессе и специалистам отрасли. Затем выставку открыли для публики, причем сделал это министр внутренних дел Швейцарии Ален Берсе. За десять дней с 3 по 13 марта организаторы Женевского автошоу планируют принять около 700 тыс. посетителей со всех уголков мира. К их вниманию – не только новинки автомобильного мира, но и экспозиции старинных автомобилей, экологических технологий, запчастей и аксессуаров, а также обширная развлекательная программа.

Alfa Romeo

Alfa Romeo вместе с кузовным ателье Touring Superleggera создали кабриолет Disco Volante Spyder. Своим оригинальным дизайном с заостренным "носом" автомобиль напоминает одноименную модель 50-х годов. Характерный "клюв" радиаторной решетки, каплевидные фары и круглые фонари также роднят Disco Volante со знаменитым предком. Панели крыши выполнены съемными. В отделке салона сочетаются кожа и полированный алюминий. Кабриолет построен на платформе модели 8C Spyder и использует его 4,7-литровый 450-сильный V8. С 6-ступенчатой роботизированной трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает около 4,5 с, а максимальная скорость равна 290 км/ч. Всего выпустят восемь Alfa Romeo Disco Volante Spyder.

Alfa Romeo Mi.To и Giulietta немного обновили. У них новые фары и решетка радиатора.



Alfa Romeo
Disco Volante Spyder



Alfa Romeo
Disco Volante Spyder



Alfa Romeo Giulietta

Aston Martin

Aston Martin DB11 – новая базовая модель британской марки. Купе сохраняет элегантный стиль предшественника DB9 с длинным капотом, изящным изгибом крыши и плавными обводами. Фирменная хромированная решетка радиатора сочетается с современными светодиодными фарами. Сохранены и характерные отверстия в боковинах, и широкие "плечи" задних крыльев. Впервые появился выдвижной спойлер. DB11 несколько крупнее предшественника, но массу снизили до 1770 кг. Салон декорирован кожей и полированным алюминием, а показания приборов выведены на дисплей. Появился и 8-дюймовый сенсорный экран на наклоненной центральной панели. Список опций дополнили 1000-ваттная аудиосистема и электропривод подлокотника. Aston Martin DB11 построен на новой платформе и получил современный 5,2-литровый V12 с двумя турбинами, созданный совместно с Mercedes-AMG. Он развивает 608 л. с. и работает в паре с 8-ступенчатой автоматической трансмиссией. Разгон до 100 км/ч занимает 3,9 с, а максимальная скорость – 322 км/ч. Цена Aston Martin DB11 – 205 тыс. евро.

Aston Martin DB11



Aston Martin DB11



Aston Martin DB11



Audi Q2

Audi

Audi Q2 – самый маленький представитель в линейке вседорожников марки. Его длина – 4190 мм, а колесная база – 2600 мм. Начальная версия весит 1205 кг. Q2 привлекает подтянутым дизайном с высокой оконной линией, расширенными задними крыльями и толстыми задними стойками крыши. Широкая решетка радиатора и крупные фары – фирменные черты Audi. В салоне приборной панелью служит 12,3-дюймовый дисплей, а центральная панель немного повернута к водителю. Объем багажника составляет 405 л. Среди опций – адаптивный круиз-контроль с функцией движения в пробках, технологии автоматического замедления и распознавания дорожных знаков. Q2 будут оснащать бензиновыми турбомоторами объемом 1,0 л (115 л. с.), 1,4 л (150 л. с.) и 2,0 л (190 л. с.), турбодизелями объемом 1,6 л (116 л. с.) и 2,0 л (150 и 190 л. с.). За доплату доступна трансмиссия с двумя сцеплениями, а вот полноприводными являются только 2,0-литровые модификации. Цена начального Audi Q2 составит 21 тыс. евро.

Кроме того, в Женеве показали более мощный Audi RS Q3 Performance с 2,5-литровым 367-сильным турбомотором, способный разогнаться до 100 км/ч за 4,4 с и развить 270 км/ч.



Audi Q2



Audi Q2



Bentley Mulsanne

Bentley

Флагманский Bentley Mulsanne претерпел обновление. Узнать его можно по увеличенной радиаторной решетке, также заметны светодиодные фары. Крылья и

капот также новые, как и фонари. Предложены удлиненный на 250 мм вариант Mulsanne Extended Wheelbase и даже лимузин от Mulliner. В салоне заменены клавиши на центральной панели и дисплей

мультимедийной системы. Установлены и улучшенные передние сиденья. Как и ранее, 6,75-литровый V8 с турбонаддувом доступен в вариантах мощностью 505 и 538 л. с.



Bentley Mulsanne

Bugatti

Одна из главных новинок Женевы-2016 – Bugatti Chiron, наследник легендарного Veyron. Это 4,5-метровое купе во многом похоже на предшественника: сохраняет и элегантный дизайн, и характерный каплевидный профиль. У него подковообразная решетка радиатора и вентиляционные отверстия в боковинах. Оптика теперь – полностью светодиодная. Выдвижное антикрыло служит и аэротормозом. Chiron тяжелее предшественника – 1995 кг, несмотря на обширное использование углеволокна. Во внутренней отделке сочетаются кожа, карбон и полированный алюминий. Обод руля плоский снизу, а комбинация приборов состоит из аналогового спидометра (размеченного до 500 км/ч) и двух дисплеев. Оригинально выглядит свертонкая центральная консоль. Новый 8,0-литровый W16, как и ранее, оснащен четырьмя турбинами. Теперь он развивает невероятные 1500 л. с. и выдает 1600 Н•м крутящего момента. С 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями разгон до 100 км/ч занимает 2,5 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 420 км/ч. Купе сохраняет полный привод, пневмоподвеску и карбоново-керамические тормоза. Всего выпустят 500 Bugatti Chiron стоимостью 2,4 миллиона евро.

Bugatti Chiron



Bugatti Chiron



Bugatti Chiron



Chevrolet Corvette Gran Sport



Chevrolet

Chevrolet Corvette Grand Sport – трековая версия купе. Автомобиль получил аэродинамический обвес, заостренный спойлер и вентиляционные отверстия на капоте, а также особые 19-дюймовые пок-

рышки Michelin. В отделке салона сочетаются кожа и алькантара. У Corvette Grand Sport новые пружины подвески и увеличенные тормозные диски, а оснащение включает дифференциал повышенного трения и адаптивные амортизаторы. Дви-

гатель остался прежним: 6,2-литровый 460-сильный V8 доступен с 7-ступенчатой механической или 8-ступенчатой автоматической трансмиссией.



Chevrolet Corvette Gran Sport

Ferrari

Ferrari FF после обновления сменил название на GTC4 Lusso. Четырехместное купе можно узнать по увеличенной решетке радиатора и вентиляционных отверстиях в боковинах, а сзади заметны четыре круглых фонаря. Массу автомобиля уменьшили до 1790 кг. В салоне заменены рулевое колесо и циферблат тахометра. На центральной панели установлены свежие переключатели и новый 10,25-дюймовый сенсорный экран. Кроме того, появился отдельный дисплей у переднего пассажира – он дублирует показания приборов. Атмосферный 6,3-литровый V12 теперь развивает 690 л. с., что вместе с 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями позволяет разогнаться до 100 км/ч за 3,4 с и развивать 335 км/ч. Новинкой стала система управляемых задних колес. Также Ferrari GTC4 Lusso оснащен адаптивными амортизаторами, полным приводом и карбоново-керамическими тормозными дисками. Стоимость купе – 300 тыс. евро.



Ferrari GTC4 Lusso



Ferrari GTC4 Lusso



Ferrari GTC4 Lusso



Citroen DS E-Tense

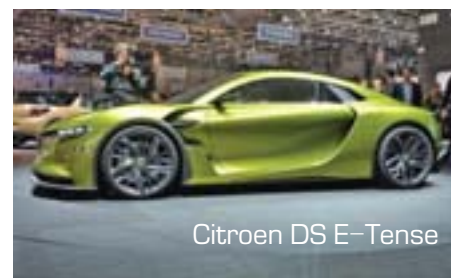


Citroen DS E-Tense

Citroen

Концептуальный DS E-Tense намекает на возможность появления спорткупе от Citroen. Этот мускулистый автомобиль с раздутыми крыльями и короткими свесами кузова достигает 4720 мм в длину и 2080 мм в ширину. Огромная хромированная решетка радиатора сочетается с узкими светодиодными фарами (оптика, кстати, адаптивная). Заднее стекло отсутствует: его и зеркала заменяют камеры заднего вида. Г-образные фонари соединены хромированной накладкой. В багажнике предусмотрены специальные крепления для гоночных шлемов, выполненные в виде ремней безопасности. DS E-Tense оснащен 420-сильным электромотором, позволяющим разогнаться до 100 км/ч за 4,5 с и развивать 250 км/ч, несмотря на массу в 1,8 тонны. Заряда аккумуляторных батарей достаточно, чтобы проехать до 360 км.

Citroen Space Tourer приходит на смену модели Jumpy. Его предложили в трех вариантах длины (4,6-5,3 м), в грузовом и пассажирском исполнениях. Дизайн стал выразительнее: с коротким высоким капотом и раздутыми колесными арками. Space Tourer просторнее предшественника. Сдвижные боковые двери могут быть оснащены электроприводом, также впервые в качестве опций доступны система проецирования данных на лобовое стекло, кожаный салон, 7,0-дюймовый сенсорный дисплей, камеры кругового обзора и даже системы автоматического замедления и распознавания дорожных знаков. На выбор предложены турбодизели объемом 1,6 л (95 и 115 л. с.) и 2,0 л (150 и 180 л. с.). За доплату доступна 6-ступенчатая автоматическая трансмиссия. Параллельно представили и концептуальную полноприводную версию Hyphen.



Citroen DS E-Tense



Citroen Space Tourer Hyphen



Fiat Tipo Estate



Fiat Tipo Hatchback



Fiat Fullback

Fiat

У Fiat 124 появился заряженный вариант от придворного ателье Abarth. Мощность 1,4-литрового турбомотора подняли до 170 л. с., а максимальный крутящий момент – до 250 Н•м. Разгон до 100 км/ч занимает 6,8 с, а максимальная скорость составляет 230 км/ч. Подвеска кабриолета перенастроена. Отличить Fiat 124 Abarth можно по аэродинамическому обвесу, капоту с воздухозаборниками и интегрированному в крышку багажника спойлеру. В салоне заметны новые приборы и спортивные сиденья. Стоимость кабриолета – 40 тыс. евро. Наряду с серийной версией показали и раллийную.

К седану Fiat Tipo присоединились хэтчбек и универсал. У них такая же широкая хромированная решетка радиатора, продолговатые фары и профилированные боковины. На крыше установлен маленький спойлер. Объем багажника хэтчбека составляет 440 л, а универсала – 550 л. На выбор предложены бензиновые двигатели объемом 1,4 л (95 л. с.) и 1,6 л (110 л. с.), турбодизели объемом 1,3 л (95 л. с.) и 1,6 л (120 л. с.).

Fiat Fullback – среднеразмерный рамный пикап на базе Mitsubishi L200. От собрата он отличается оптикой, передним бампером и решеткой радиатора. Автомобиль оснащен спутниковой навигацией и биксеноновыми фарами. Под его капотом – 2,4-литровый 180-сильный турбодизель.



Fiat 124 Spider Abarth



Fiat 124 Spider Abarth



Honda

Honda Civic десятого поколения представил в Женеве с кузовом хэтчбек. Пока это предсерийный концепт-кар, но он по сути готов к производству. Как и у седана, у него выражен клиновидный профиль и расширены колесные арки. Решетка ради-

атора украшена хромированной балкой, а продолговатые фары дополнены характерными "бровями". В V-образном бампере – сразу три небольших воздухозаборника, а на пятой двери – два спойлера. Предусмотрен и карбоновый обвес. Длина хэтчбека увеличена на 130 мм – до

4430 мм. Серийная модель получит новый 1,0-литровый турбомотор мощностью 127 л. с., а также уже знакомую 1,5-литровую 175-сильную "четверку" и 1,6-литровый 120-сильный турбодизель. Производство хэтчбека Honda Civic стартует в 2017 году.



Hyundai

На стенде Hyundai представили полную линейку новой модели Ioniq. Пятидверный хэтчбэк отличается большими углами наклона передних и задних стоек крыши. Широкая хромированная решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами. Заднее стекло состоит из двух секций. В салоне приборной панелью служит жидкокристаллический дисплей. Центральная панель повернута к водителю, а сверху на ней установлен сенсорный экран. Объем багажника составляет 750 л. Среди опций есть система автоматического замедления. В базовой гибридной версии 1,6-литровая бензиновая "четверка" мощностью 105 л. с. работает в паре с 43,5-сильным электромотором. У подключаемого гибрида мощность электрического двигателя увеличена до 61 л. с. и он может проехать 50 км на электротяге. Также предложен 120-сильный полноценный электрокар с дальностью пробега 250 км. Hyundai Ioniq начнут продавать с конца года по цене от 25 тыс. долларов.



Hyundai Ioniq



Hyundai Ioniq



Hyundai Ioniq



Italdesign GTZero



Italdesign GTZero

Italdesign

На стенде кузовного ателье Italdesign расположился GTZero – концептуальный спортивный универсал. Стильный автомобиль длиной почти 5 м обращает на себя внимание благодаря клиновидному профилю с заостренным "носом" и поднима-

ющимся вверх дверям. Салон декорирован кожей, карбоном и алькантарой, а в нем установлены четыре отдельных кресла. Приборной панелью служит дисплей, еще один экран заменяет клавиши на наклоненной центральной консоли. Два электромотора приводят в движение пе-

редние колеса, а третий вращает задние. Суммарно они развивают 483 л. с. и разгоняют GTZero до 250 км/ч. Заряда аккумуляторов хватает, чтобы проехать 500 км. Автомобиль также получил управляемые задние колеса.



Italdesign GTZero



Jaguar F-Type SVR

Jaguar

Купе и кабриолет Jaguar F-Type обзавелись заряженной версией SVR. Главное ее отличие – 5,0-литровый компрессорный V8 мощностью 575 л. с. и с максимальным крутящим моментом в 700 Н•м. С ним

разгон до 100 км/ч занимает 3,7 с, а максимальная скорость превышает 320 км/ч. Обязательными являются 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия и полный привод. Среди опций появились карбоново-керамические тормозные диски и крыша, титановая выхлопная система.

Отличить Jaguar F-Type SVR можно по аэродинамическому обвесу, 20-дюймовым легкосплавным дискам и выдвигаемому заднему антикрылу. В отделке салона появились карбоновые вставки. Цены стартуют с ометки в 125 тыс. долларов.



Jaguar F-Type SVR



Kia Optima Sportswagon

Kia

К седану Kia Optima присоединился универсал Sportswagon. С виду он очень напоминает концепт-кар Kia Sportspace, а поэтому выглядит весьма стремительно.

У него клиновидная оконная линия и большой спойлер на крыше. При этом автомобиль практичный – объем багажника составляет 553 л. Список дополнительного оборудования дополнили камеры кругового обзора и адаптивный круиз-контроль

с системой автоматического замедления. Для Optima Sportswagon на выбор предложены бензиновые двигатели объемом 2,0 л (163 и 250 л. с.), а также 1,7-литровый 141-сильный турбодизель.



Kia Optima Sportswagon



Koenigsegg Regera

Koenigsegg

Koenigsegg Regera – новая модель шведской компании. Стремительное клиновидное купе с панорамным лобовым стеклом получило светодиодную оптику и поднимающиеся вверх двери. В крыше заметна прозрачная вставка, а сзади уста-

новлено выдвижное антикрыло. Салон декорирован кожей и карбоном. Показания приборов выведены на дисплей, еще один экран заменяет клавиши на центральной панели. Гибридная силовая установка состоит из 5,0-литрового бензинового V8 с турбонаддувом и трех электромоторов общей мощностью 1500 л. с. Интересно, что

один из электрических двигателей исполняет роль вариаторной трансмиссии. Regera разгоняется до 100 км/ч за 2,8 с, а его максимальная скорость превышает 400 км/ч. Улучшить управляемость призвана активная подвеска.



Koenigsegg Regera



Lamborghini Centenario LP770-4



Lamborghini Centenario LP770-4



Lamborghini Centenario LP770-4

Lamborghini

У Lamborghini новый флагман – броский Centenario LP770-4. Его создали на основе Aventador и посвятили столетию со дня рождения основателя марки Феруччо Ламборгини. Клиновидное купе с карбоновым кузовом привлекает агрессивным граненым стилем и напоминает истребитель F-117 Stealth. У него заостренный "нос" и узкие светодиодные фары. Сзади на больших скоростях выдвигается антикрыло. Двери, конечно же, поднимаются вверх. Салон с цифровой приборной панелью и экраном на центральной консоли напоминает кабину звездолета. В отделке салона сочетаются карбон и алькантара. Как следует из названия, 6,5-литровый V12 развивает 770 л. с., что позволяет разогнаться до 100 км/ч за 2,8 с и развивать скорость свыше 350 км/ч. Centenario получил 7-ступенчатую роботизированную трансмиссию и полный привод. Новшеством стали поворачивающиеся задние колеса. Всего выпустят 20 купе и столько же кабриолетов стоимостью 2,38 миллиона долларов.



Maserati Levante



Maserati Levante



Maserati Levante

Maserati

Levante – первый вседорожник в истории Maserati. Путь от концепт-кара Kubang до серийной модели занял пять лет. Впрочем, основные черты прототипа сохранены – мускулистые пропорции с расширенными крыльями, огромная хромированная решетка радиатора, узкие фары. Боковины украшены вентиляционными отверстиями. В отделке салона сочетаются кожа и полированный алюминий. Приборы установлены в отдельных колодцах, а на центральной панели соседствуют аналоговые часы и 8,4-дюймовый сенсорный дисплей. Передние сиденья оснащены электроприводом, подогревом и вентиляцией. Levante использует платформу Maserati Ghibli и позаимствовал у него 3,0-литровые турбодвигатели: бензиновые мощностью 350 и 430 л. с. и 275-сильный турбодизель. Все Levante оснащены 8-ступенчатой автоматической трансмиссией и полным приводом с системой изменения вектора тяги, также предусмотрены адаптивные амортизаторы и пневмоподвеска. Стоимость базового Maserati Levante составит около 90 тыс. евро.



McLaren 570GT



McLaren 570GT

McLaren

Линейку McLaren Sports Seriesполнила туристическая модификация 570GT. Ее увеличенное заднее стекло открывается в сторону и прячет дополнительный 220-литровый багажник. В салоне улучшена отделка и усилена шумоизоляция. Новичок богаче укомплектован: электроприводы сидений и рулевой колонки, панорамная крыша, более мощная аудиосистема. Как следует из названия, турбомотор объемом 3,8 л развивает 570 л. с., что позволяет разогнаться до 100 км/ч за 3,4 с и развивать 328 км/ч. У McLaren 570GT более мягкие пружины подвески, перенастроены адаптивные амортизаторы и рулевое управление. Кроме того, установлены стальные (а не карбоново-керамические) тормозные диски. Стоимость купе – 195 тыс. евро.



McLaren 570GT



Mercedes-Benz C-Class Cabriolet

Mercedes-Benz

Линейку Mercedes-Benz C-Class пополнил кабриолет. Как и купе, он отличается стремительным дизайном с рельефными боковинами. Широкая решетка радиатора украшена большой трехлучевой звездой, а с ней сочетаются крупные фары. Мягкая

тканевая крыша складывается с помощью электропривода за 20 с на скорости до 50 км/ч. В салоне приборы установлены в отдельных колодцах, а по центру проходит высокий трансмиссионный тоннель. На выбор предложены бензиновые турбомоторы объемом 2,0 л (184, 211 и 245 л. с.) и 3,0 л (333 и 367 л. с.), турбодизели объе-

мом 2,1 л (170 и 204 л. с.). Кабриолет оснащен 9-ступенчатой автоматической трансмиссией, а за доплату предложены пневмоподвеска и адаптивные амортизаторы. Цена C-Class Cabriolet – от 37 тыс. евро.



Mercedes-Benz C-Class Cabriolet

Opel

Концептуальный Opel GT предваряет появление компактного купе. Своим элегантным силуэтом с длинным капотом и аркообразной формой крыши автомобиль напоминает одноименное купе 1969 года. Оригинально выполнена окраска Opel GT с черным капотом и ярко-красной окантовкой оконной линии. Решетка радиатора в виде улыбки сочетается со светодиодными фарами. Двери врезаны прямо в крылья. В салоне кресло водителя также красное, а вот пассажирское сиденье черное. Руль приплюснут сверху и снизу, как на болидах "Формулы-1", а циферблаты приборов и зеркала заднего вида заменены дисплеями. Вентиляционные дефлекторы напоминают авиационные турбины. Под капотом Opel GT – 1,0-литровый трехцилиндровый турбомотор мощностью 145 л. с. С 6-ступенчатой секвентальной трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает менее 8 с, а максимальная скорость составляет 215 км/ч.

Opel Mokka при обновлении получил букву X в названии. У него новая решетка радиатора, бамперы и оптика со светодиодными лампами. В салоне заметна полностью новая передняя панель, со свежими циферблатами приборов и более современным 7-дюймовым сенсорным дисплеем. Среди опций теперь есть система доступа без ключа. Бензиновый 1,4-литровый турбомотор теперь развивает 152 л. с., а система полного привода улучшена.



Opel Mokka X



Opel GT



Opel GT



Pagani Huayra BC



Pagani Huayra BC

Pagani

Эксклюзивный Pagani Huayra обзавелся заряженным вариантом BC. Его 6,0-литровый V12 с двумя турбинами стал мощнее и развивает 800 л. с., а максимальный крутящий момент вырос до невероятных 1100 Н•м. Новая 7-ступенчатая роботизированная трансмиссия переключает передачи вдвое быстрее. Разгон до 100 км/ч занимает 2,8 с, а максимальная скорость превышает 370 км/ч. У Huayra BC – новые рычаги подвески, также предусмотрены регулируемые амортизаторы и карбоново-керамические тормоза. Большинство кузовных панелей заменены, они выполнены из нового, более легкого сорта карбона. Благодаря этому массу удалось снизить до 1218 кг. Отличить купе можно по аэродинамическому обвесу и большому заднему антикрылу. Во внутренней отделке вместо алюминия теперь больше углеволокна. Также установлены новые спортивные сиденья. Всего выпустят 40 Huayra BC стоимостью 2,3 миллиона евро.



Pagani Huayra BC



Peugeot 2008

Peugeot

Peugeot 2008 претерпел небольшую модернизацию. Отличить его можно по увеличенной в размерах решетке радиатора и слегка измененным тонирован-

ным фарами. Сзади установлены иные фонари. Перечень опций пополнила система автоматического замедления. Для универсала доступны новые 1,2-литровые бензиновые турбомоторы мощнос-

тью 110 и 130 л. с., а также усовершенствованные 1,6-литровые турбодизели, развивающие 75, 100 и 120 л. с. Peugeot 2008 получил новую 6-ступенчатую автоматическую трансмиссию.



Peugeot 2008



Pininfarina H2 Speed

Pininfarina

Кузовное ателье Pininfarina представило в Женеве купе H2 Speed. Концепт-кар очень напоминает спортпрототипы из 24-часовой гонки в Ле-Мане. Стремительный клиновидный автомобиль привлекает

внимание панорамным лобовым стеклом и большим килем, соединяющим крышу и заднее антикрыло. Оптика – полностью светодиодная. Кузовные панели выполнены из карбона, поэтому немаленький 4,7-метровый H2 Speed весит 1420 кг.

Два электромотора развивают 503 л. с., что позволяет разогнаться до 100 км/ч за 3,4 с и развивать 300 км/ч. Электроэнергия для них вырабатывается в водородных топливных ячейках.



Pininfarina H2 Speed

Porsche

Porsche Boxster при модернизации получил приставку 718 в честь одноименной модели. Главное его новшество спрятано под капотом – новые оппозитные "четверки" с турбонаддувом. Двигатель объемом 2,0 л развивает 300 л. с., а 2,5-литровый 350 л. с. Более мощный вариант 718 Boxster S разгоняется до 100 км/ч за 4,2 с и развивает 285 л. с., а еще экономичнее предшественника – 7,3 л/100 км в смешанном цикле. Отличить новичка можно по оптике со светодиодными ходовыми огнями, увеличенным воздухозаборникам в переднем бампере и боковинах, новому заднему спойлеру. Также заменены панели крыльев и пороги. В салоне заметны новые приборы и трехспицевое рулевое колесо, а также 7,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Базовый Porsche 718 Boxster стоит 53 600 евро.

Porsche 911 R – облегченная альтернатива 911 GT3, его масса – 1370 кг. У него такой же 3,8-литровый атмосферный двигатель мощностью 500 л. с., однако установлена 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач. Разгон до 100 км/ч занимает 3,8 с а максимальная скорость – 323 км/ч. Купе получило аэродинамический обвес и карбоново-керамические тормоза, но разработчики отказались от громадного антикрыла GT3. Отделка салона выполнена в классическом стиле. Стоимость автомобиля – около 190 тыс. евро.



Porsche 911 R



Porsche 911 R



Porsche 718 Boxster



Renault Megane Grandtour

Renault Megane Grandtour

Renault

В Женеве Renault не привезли обещанное купе Alpine, зато представили новое поколение мини-вэна Scenic. Своим элегантным дизайном с большим углом наклона лобового стекла он напоминает собратьев Renault Captur и Espace. Решетка радиатора по центру украшена большим логотипом французской марки, а каплевидные фары растянуты на крылья. В салоне заметны цифровой спидометр и тахометр, а вот остальные приборы – аналоговые. На центральной панели появился 8,7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы R Link 2. Мини-вэн стал просторнее, а объем багажника вырос до 572 л. Scenic получил такие опции, как адаптивный круиз-контроль, парковочный автопилот, технологию проецирования данных на лобовое стекло, системы автоматического замедления и распознавания дорожных знаков. На выбор предложены бензиновые турбомоторы объемом 1,2 л (115 и 130 л. с.), турбодизели объемом 1,5 л (95 и 110 л. с.) и 1,6 л (130 и 160 л. с.). Помимо механической коробки переключения передач доступна трансмиссия с двумя сцеплениями, также можно выбрать поворачиваемые задние колеса. Renault будет стоить от 22 тыс. евро.

К новому хэтчбэку Renault Megane присоединился универсал. Он также выглядит весьма элегантно, а объем его багажника – 580 л. На выбор доступны двигатели мощностью от 90 до 205 л. с.



Renault Scenic



Renault Scenic

Seat

На стенде Seat представили первый вседорожник марки Ateca. Автомобиль длиной 4360 мм использует платформу Volkswagen Tiguan. Дизайн решен в традиционном стиле Seat – с рубленными поверхностями и гранями. Компактная решетка радиатора сочетается с огромным воздухозаборником в бампере, а стреловидные фары дополнены светодиодными ходовыми огнями. В салоне также преобладают прямые линии. Циферблаты приборов разделены цветным экраном бортового компьютера. Центральная панель повернута к водителю, а сверху на ней установлен 8-дюймовый сенсорный дисплей. Объем багажника составляет 510 л. Среди опций – камеры кругового обзора, адаптивный круиз-контроль с функцией движения в пробках, системы автоматического замедления, определения усталости водителя, распознавания дорожных знаков, соблюдения полосы движения и мониторинга "слепых" зон. На выбор предложены бензиновые турбомоторы объемом 1,0 л (115 л. с.) и 1,4 л (150 л. с.), а также турбодизели объемом 1,6 л (115 л. с.) и 2,0 л (150 и 190 л. с.). Будут доступны 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач или 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями, передний либо полный привод. Стоимость базового Seat Ateca – 24 тыс. евро.



Seat Ateca



Seat Ateca



Seat Ateca



Skoda VisionS

Skoda

Концепт-кар Skoda VisionS предваряет появление серийного семиместного вседорожника Kodiak, который представят в сентябре. Он достигает 4,7 м в длину, а его колесная база составляет 2,79 м. У него атлетичный дизайн с малыми углами наклона стоек крыши, раздутыми колесными арками и профилированными боковинами. В знакомом стиле выполнена широкая "зубастая" решетка радиатора, а по бокам – узкие светодиодные фары. Пятая дверь рельефная, а сверху ее прикрывает спойлер. В салоне – сразу три дисплея – у водителя, переднего пассажира и на центральной панели. На трех рядах сидений поместятся шестеро. Гибридная силовая установка состоит из 1,4-литрового бензинового турбодвигателя и двух электромоторов (по одному на каждую ось) общей мощностью 225 л. с. Разгон до 100 км/ч занимает 7,4 с, а максимальная скорость составляет 200 км/ч. Skoda VisionS расходует в среднем 1,9 л/100 км и способен проехать 50 км на электротяге.



Skoda VisionS



Skoda VisionS



Spyker C8 Preliator

Spyker

Spyker возрождается после банкротства с новым поколением модели C8, получившим название Preliator. В его дизайне преобладают плавные обводы. Вместе с тем, передняя часть с широкой "пастью" радиаторной решетки и узкими светодиодными фарами выглядит весьма грозно. Крыша выполнена прозрачной, как и крышка капота. В отделке салона преобладают кожа и полированный алюминий. Циферблаты приборов и переключатели выполнены в авиационном стиле, а у рычага трансмиссии – открытая кулиса. V8 объемом 4,2 л производства Audi развивает 525 л. с., что позволяет разогнаться до 100 км/ч за 3,7 с и развивать 320 км/ч. За доплату предложены карбоново-керамические тормоза. Стоимость Spyker C8 Preliator – 325 тыс. евро.



Spyker C8 Preliator



SsangYong SIV-2



SsangYong Tivoli XLV

SsangYong

Концепт-кар SsangYong SIV-2 показывает, каким будет новый Korando. Вседорожник привлекает мускулистым дизайном с выраженными крыльями и толстыми задними стойками крыши. Узкая радиаторная решетка сочетается с широким воздухо-

заборником в бампере. Заднее стекло прикрыто спойлером, а фонари соединены хромированной накладкой. В салоне установлены четыре отдельных спортивных кресла, а пол покрыт деревом. Комбинацией приборов служит дисплей, еще два экрана установлены на центральной панели. Бензиновый 1,5-литровый тур-

бодвигатель работает в паре с 14-сильным электромотором.

SsangYong Tivoli получил удлиненную на 238 мм версию XLV. При этом третий ряд сидений не появился, зато объем багажника вырос до 720 л.



Subaru XV Concept



Subaru XV Concept

Subaru

Subaru XV Concept дает понять, как будет выглядеть одноименная модель. Судя по концепт-кару, новичок будет более ярким и мускулистым на вид. У автомобиля выраженные передние крылья и рельефные боковины. Фирменная широкая решетка радиатора покрыта хромом и сочетается с С-образными светодиодными фарами. В переднем бампере заметен широкий воздухозаборник. Нижняя часть кузова по периметру прикрыта защитными пластиковыми накладками. На верхней кромке пятой двери установлен спойлер.



Subaru XV Concept

Toyota C-HR



Toyota

Toyota C-HR – младший брат RAV4. С виду вседорожник мало отличается от предсерийного концепт-кара и выглядит весьма атлетично. У него ниспадающая линия крыши и серьезно раздутые колесные арки. Раскосые фары растянуты на крылья. Ручки задних дверей спрятаны в стойках крыши. Наклоненное заднее стекло сверху прикрыто спойлером. Салон пока держат в секрете. Стандартное оснащение включает систему автоматического замедления. Платформу для C-HR позаимствовали у Toyota Prius. На выбор будут доступны бензиновые двигатели объемом 1,2 л (116 л. с.) и 2,0 л (150 л. с.). Также предложат 121-сильную гибридную силовую установку, состоящую из 1,8-литровой бензиновой "четверки" и электромотора. С ней средний расход топлива составляет 4,5 л/100 км. Все версии оснащены бесступенчатым вариатором, а полный привод доступен за доплату. Цена C-HR составит от 20 тыс. евро.

Toyota C-HR



Toyota C-HR

Volkswagen

Volkswagen наконец представили замену флагманскому Phaeton – Phideon. Седан длиной чуть более 5 м построен на платформе Audi A6. Строгости дизайну прибавляют широкая хромированная решетка радиатора, крупные светодиодные фары и рельефные боковины. Фонари разделены пополам хромированными вставками. Салон декорирован кожей и деревом, а передние сиденья оснащены электроприводом, подогревом, вентиляцией и функцией массажа. Показания приборов могут выводиться на лобовое стекло. Среди другого оборудования – камеры кругового обзора, парковочный автопилот, системы автоматического замедления, мониторинга "слепых" зон и соблюдения полосы движения. На первых порах предложат только вариант с 3,0-литровым турбированным V6 мощностью 300 л. с. и полным приводом. Позже появятся 2,0-литровая переднеприводная версия и гибридная модификация. Можно выбрать и пневмоподвеску. Volkswagen Phideon будет стоить от 60 тыс. евро.

Концептуальный Volkswagen T-Cross Breeze предвещает появление младшего брата Tiguan. Двухдверный вседорожный кабриолет длиной 4,1 м отличается весьма атлетичным дизайном с короткими свесами кузова, профилированными боковинами и расширенными колесными арками. Широкая радиаторная решетка и узкие светодиодные фары – черты нового "лица" Volkswagen. Внутри показания приборов выведены на экран, еще один дисплей установлен на центральной панели. Ориги-



Volkswagen Up



Volkswagen Phideon



Volkswagen Phideon



Volkswagen T-Cross Breeze

нально выглядит кнопочный селектор трансмиссии. В салоне T-Cross Breeze установлены четыре отдельных кресла, а объем багажника – 300 л. Трехцилиндровый 1,0-литровый турбомотор мощностью 110 л. с. позволяет разогнаться до 100 км/ч за 10,3 с и расходует в среднем 5,0 л/100 км.

Volkswagen Up прошел небольшое обновление. Он получил новую оптику, измененные зеркала заднего вида и передний бампер. Внутри бросаются в глаза новое рулевое колесо и увеличенный циферблат тахометра. Также заменены переключатели на центральной панели. Среди опций появились климат-контроль, 5,0-дюймовый сенсорный дисплей и 300-ваттная аудиосистема. Линейку двигателей пополнил 1,0-литровый 90-сильный бензиновый турбомотор.



Volkswagen T-Cross Breeze



Volkswagen
T-Cross
Breeze

Volvo

Volvo S90 получил версию с кузовом универсал – V90. У него также строгий дизайн с лаконичными формами. Протянутые фары украшены Т-образными светодиодными лампами дневного света. Пятая дверь прикрыта спойлером, а в стойках крыши установлены узкие фонари. Объем багажника достигает 1526 л. Список опций пополнил адаптивный круиз-контроль с функцией объезда препятствий. На выбор предложены 2,0-литровые двигатели – бензиновые мощностью 254 и 320 л. с. и дизельные, развивающие 190 и 235 л. с. Появится и 410-сильная гибридная версия. Кроме того, презентовали усовершенствованный 2,0-литровый турбодизель: он получил специальный баллон со сжатым воздухом, который при надобности засасывается в турбину. Предложат версии с передним и полным приводом. Стоимость Volvo V90 – от 47 тыс. евро.

Volvo V40 немного обновили. Теперь передняя часть хэтчбэка выполнена в стиле S90 и XC90. Кроме того, освежены фонари.

Volvo V90



Volvo V90



Volvo V40

COSMOLADY

ЖУРНАЛ ЖЕНЩИН

№04 | апрель | 2016 |

ТЕМА
НОМЕРА
ПОЗИТИВНЫЙ
АПРЕЛЬ

ЖИЗНЬ В
РАДОСТЬ!

МОЯ
ПОЛОВИНА
КРОВАТИ!

ГЛАВНЫЕ
ОТТЕНКИ
ВЕСНЫ

PYSANKA
JEWELLERY
BY KARPOV
& KARPOVA
JEWELLERY®

Лица Сливаковская

КУЛЬТУРА И БИЗНЕС – ЭТО
БУДУЩЕЕ НАШЕЙ СТРАНЫ



ПРОЕКТ
«КРАСИВЫЕ И
УСПЕШНЫЕ»

СЕНСАЦИОННАЯ
НОВИНКА —
JOUVENCE
ETERNELLE

ЮЛИАННА
ТКАЧЕНКО
СЧАСТЬЕ ЕСТЬ
У КАЖДОГО

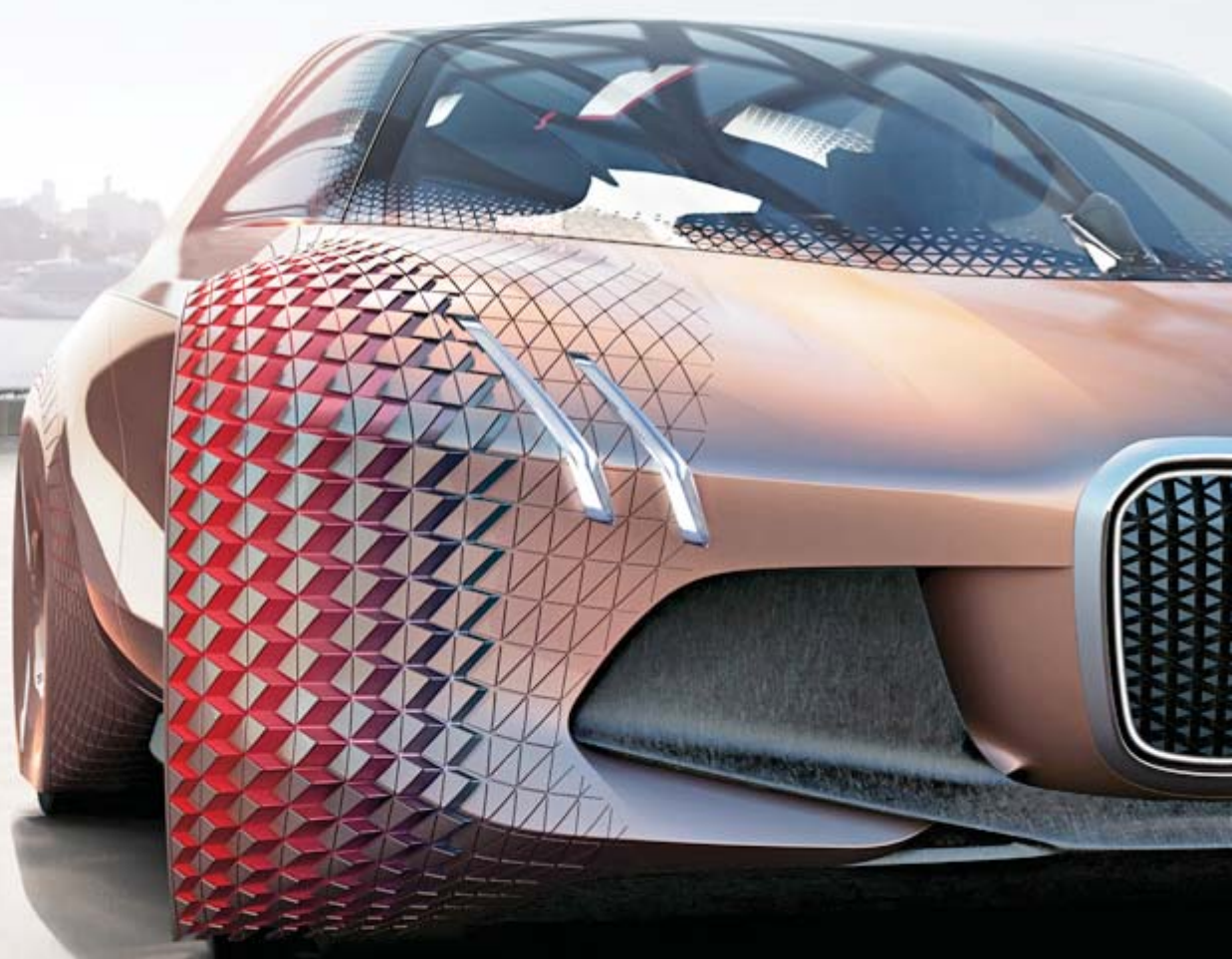
ИННА
ГОДУНОВА
О ЖИЗНИ И
ТВОРЧЕСТВЕ

**ЗАПИТУЙТЕ У МІСЦЯХ
РОЗПОВСЮДЖЕННЯ ПРЕСИ**

BMW

B3

Vision Next 10

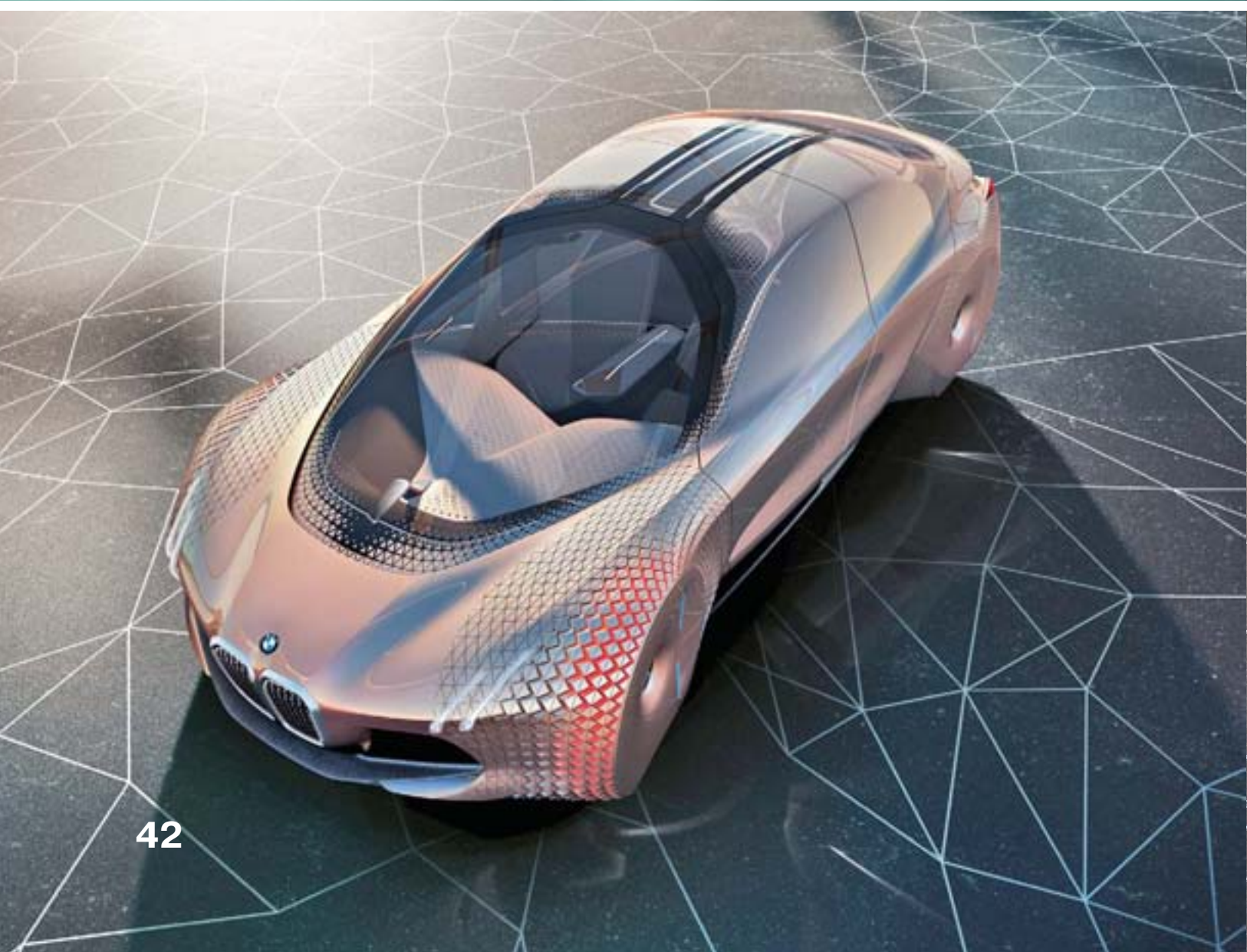


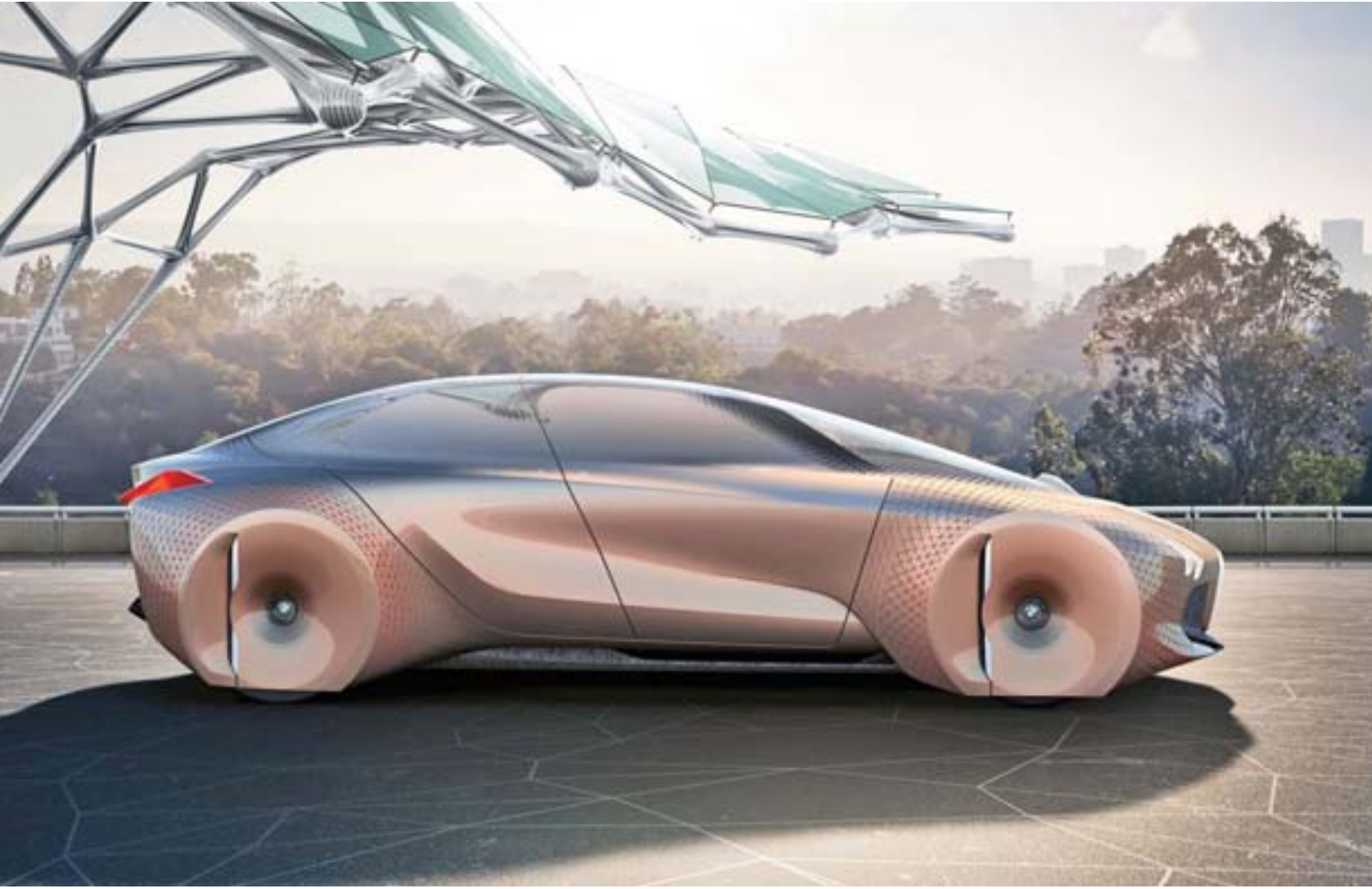
Загляд в будущее

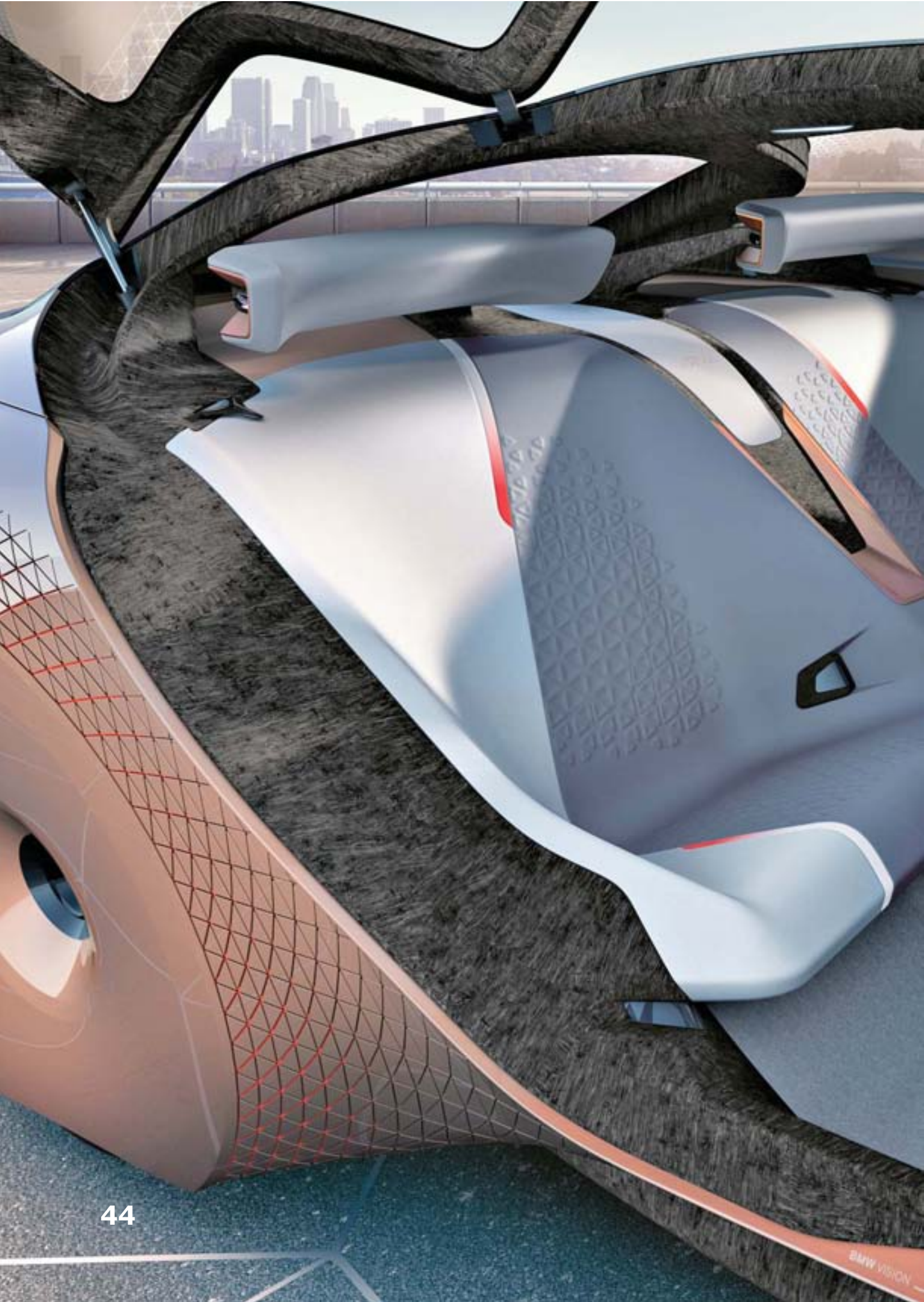
100:

В этом году компании BMW исполняется 100 лет. И хотя изначально она создавала авиадвигатели, а автомобильное подразделение появилось несколько позже, этот юбилей все равно решили отпраздновать. К знаменной дате выпустили концепт-кар BMW Vision Next 100, заглядывающий в будущее марки.



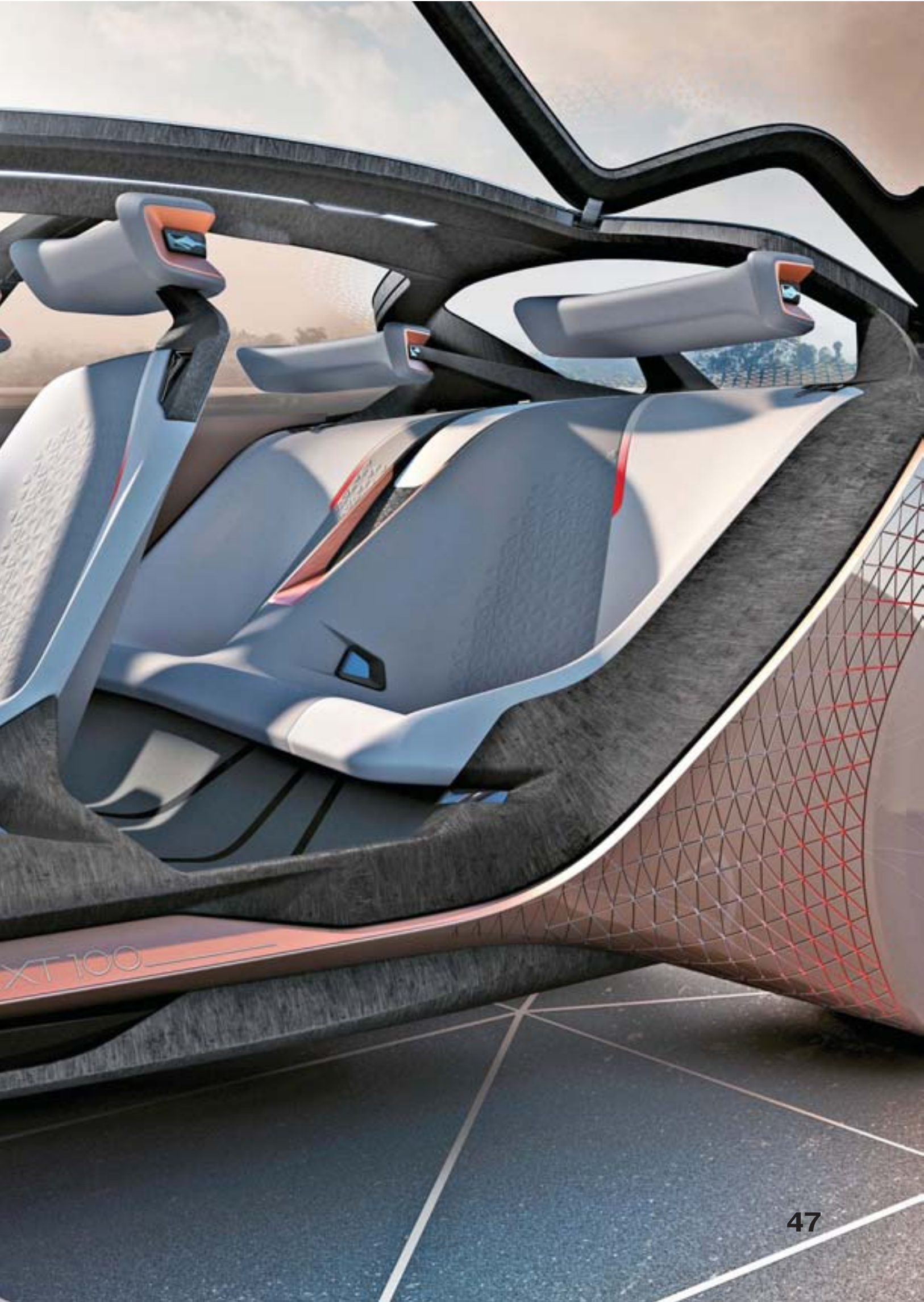












Семеро из ларца Jeep

Ежегодно на католическую Пасху в американской пустыне Моаб проходит слет фанатов Jeep – "вседорожное сафари". Традиционно к этому событию в Jeep и подразделении Chrysler Морар готовят серию оригинальных концепт-каров на основе серийных моделей. В этом году их представили целых семь и посвятили 75-летию Jeep.



Jeep Trailcat

Jeep Shortcut



Пять из семи концепт-каров созданы на основе Jeep Wrangler. Самый бесшабашный из них – Jeep Trailcat. Под его выпуклым капотом прячется могучий 6,2-литровый компрессорный V8 мощностью 707 л. с., позаимствованный у Dodge Charger Hellcat. В паре с ним работает 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач. Trailcat также получил мосты Dana 60, новые амортизаторы, и тормоза, а дорожный просвет увеличен на 50 мм (до 300 мм). Бросаются в глаза и 17-дюймовые колесные диски с огромными 37-дюймовыми всесезонными шинами BF Goodrich. Установлены минималистские трубчатые двери и каркас безопасности. Крылья выполнены из пластика, а бамперы заменены стальными балками. Оптика стала полностью светодиодной. В салоне появились спортивные кресла.

Jeep Shortcut – современная интерпретация классического Jeep CJ-5 60-х годов. У него отсутствуют двери, зато появились

стальные бамперы и дуга безопасности. Длина автомобиля уменьшена на 30 см по сравнению со стандартным Wrangler. Сиденья декорированы клетчатой тканью. Shortcut также получил новые мосты и 35-дюймовые высокопрофильные покрышки, а колесные диски окрашены в цвет кузова. Клиренс увеличен до 300 мм. Автомобиль оснащен бензиновым 3,6-литровым V6 мощностью 286 л. с. и 5-ступенчатой автоматической трансмиссией.

Пикап Jeep Crew Chief 715 также выполнен в классическом стиле, но внешне напоминает армейскую модель Kaiser M715. Собственно, поэтому у него и окрас цвета хаки. Всесезонник выглядит весьма оригинально благодаря прямоугольной решетке радиатора и круглым фарам. Установлены массивные стальные бамперы, а спереди добавлена еще и лебедка. Мягкая крыша складывается, а боковые окна отсутствуют. Борты грузовой платформы выполнены сетчатыми. В салоне сиденья

обшиты кожей и брезентом. Стальные 20-дюймовые диски "обуты" в огромные 40-дюймовые шины с глубоким протектором. Также заменены мосты и амортизаторы, а дорожный просвет достиг 350 мм. А вот 3,6-литровый V6 и 5-ступенчатый "автомат" остались без изменений.

В основе Jeep Trailstorm лежит длиннобазный Wrangler Unlimited. Концепт-кар получил стальные бамперы, пластиковые крылья, лебедку и капот с воздухозаборниками. У него также новая мягкая крыша и измененный каркас безопасности. Установлены более компактные двери, а сиденья обшиты искусственной кожей. Дорожный просвет достиг 300 мм, предусмотрены новые мосты Dana 44 и 37-дюймовые покрышки с грунтозацепами. Jeep Trailstorm также оснащен 3,6-литровым бензиновым V6 и 5-ступенчатой автоматической трансмиссией.

По Jeep FC 150 не скажешь, что он является родственником Wrangler, но он ис-



пользует его шасси. Внешне же бескапотный пикап длиной всего 3,3 м копирует одноименную модель 1960 года. Его оснастили современными мостами Dana и 33-дюймовыми всесезонными шинами BF Goodrich. В салоне можно заметить старинное радио и компас. Под капотом FC 150 установлена 4,0-литровая рядная "шестерка", а вместе с ней работает 6-ступенчатый "автомат".

Еще два концепт-кара являются версиями компактного Jeep Renegade. Особенно необычный пикап-кабриолет Comanche. Его колесную базу удлинители на 150 мм,

чтобы поместить 1,5-метровую грузовую платформу. Кроме того, можно заметить расширенные крылья, защитный пластиковый обвес и лебедку. Клиренс вырос до 270 мм, а 16-дюймовые колеса "обули" в 32-дюймовые шины с глубоким протектором. Турбодизель объемом 2,0 л развивает 170 л. с., установлена и 9-ступенчатая автоматическая трансмиссия.

У Jeep Renegade Commander изменения менее радикальны, чем у собратьев. Нижнюю часть кузова прикрывают защитные пластиковые накладки, дорожный просвет увеличен до 270 мм, предусмотрены 29,5-

дюймовые высокопрофильные покрышки. Капот украсили аэрографией. В салоне изменена отделка и появились новые влапоглощающие коврики. Renegade Commander получил стандартные 2,4-литровый 184-сильный бензиновый мотор и 9-ступенчатый "автомат".

Пусть некоторые концепт-кары и выглядят довольно необычно, большая часть установленных на них аксессуаров от Mopar находится в свободной продаже. Так что владельцы Jeep могут воссоздать эти автомобили.



Jeep FC 150



Jeep Comanche



Jeep Crew Chief 715





Jeep Renegade Commander



Lincoln Navigator

В ОЖИДАНИИ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ



or Concept:

ния

Нынешнее поколение вседорожника Lincoln Navigator выпускают с 2007 года, поэтому уже скоро должна появиться полностью новая модель. О том, какой она будет, нам подсказывает одноименный концепт-кар, подготовленный к Нью-Йоркскому автосалону.





Lincoln Navigator Concept сохраняет классический двухобъемный профиль с малыми углами наклона стоек крыши. Вместе с тем, он стал элегантнее на вид и не столь массивным. Вседорожник наделили чертами нового седана Continental. Широкая хромированная решетка радиатора выполнена в классическом стиле, а с ней сочетаются современные светодиодные фары с изогнутыми ходовыми огнями. Боковины выполнены рельефными, а пороги украшены хромированными молдингами. Фонари традиционно растянуты на всю ширину кузова. На крыше размещен

спойлер. Пожалуй, самая интересная деталь концепт-кара – огромные поднимающиеся вверх двери. А выдвижные подножки состоят сразу из трех ступенек.

Салон Navigator декорирован кожей и деревом. Показания приборов выведены на дисплей, еще один экран установлен на центральной панели. Монитор заменяет и зеркало заднего вида. Передние сиденья получили электропривод регулировок в 30 направлениях. Внутри установлены шесть отдельных кресел, разделенных высоким трансмиссионным тоннелем. В подголовниках сидений первого и вто-

рого рядов установлены экраны. А в багажнике предусмотрен небольшой шкаф для сменной одежды.

Под капотом Navigator установлен 3,5-литровый бензиновый V6 с двумя турбинами, развивающий свыше 400 л. с. Вседорожник также получил беспроводной Интернет, парковочный автопилот, камеры кругового обзора, системы автоматического замедления и соблюдения полосы движения. Все это оборудование появится и на серийном Lincoln Navigator, который представят в следующем году.







Chevrolet Camaro ZL1:

Мощь по демократичной цене



Линейка Chevrolet Camaro всегда была широкой и разнообразной. Она включала как бюджетные шестицилиндровые версии, так и эксклюзивные варианты со сверхмощными V8. Так, в 1969 году увидел мир могучий Camaro ZL1 с 7,0-литровым 430-сильным V8 под капотом. Тогда выпустили всего 69 этих автомобилей и сейчас они стали коллекционными. В 2011 году модификацию ZL1 решили возродить как флагманскую в линейке Camaro. А поскольку недавно представили шестое поколение модели, то теперь увидел мир и новый Chevrolet Camaro ZL1.

Пожалуй, главное достоинство Camaro ZL1 – его двигатель. Как и прежде, это 6,2-литровый V8 с механическим компрессором, знакомый также по Chevrolet Corvette Z06 и Cadillac CTS-V. После доработки его мощность достигла 640 л. с., а максимальный крутящий момент вырос до внушительных 868 Н·м. Динамические характеристики пока держат в секрете, но известно, что разгон до 100 км/ч занимает менее 4 с, а максимальная скорость превышает 300 км/ч. При резком старте с пробуксовкой борется технология Launch control, а регулировать громкость звука выхлопа помогает перепускной клапан.

Механическая 6-ступенчатая трансмиссия осталась прежней, а вот "автомат" полностью новый – 10-ступенчатый. Оснащение Chevrolet Camaro ZL1 включает дифференциал повышенного трения и адаптивные магнитологические аморти-

заторы. Подвеска и рулевое управление перенастроены. Двигатель и трансмиссия получили дополнительные радиаторы, призванные улучшить их охлаждение в экстремальных условиях – например, на гоночном треке. Также стандартными являются 20-дюймовые легкосплавные диски и тормозные механизмы Brembo.

Даже стандартный Chevrolet Camaro обращает на себя внимание в потоке машин, а вариант ZL1 выглядит еще ярче. Большинство изменений носят функциональный характер. У купе увеличен воздухозаборник в переднем бампере, дополнительные отверстия появились и в карбоновой вставке на капоте. Расширенные крылья указывают на увеличенную колею. Прижимную силу увеличивают аэродинамический обвес и заднее антикрыло. Из заднего бампера выглядывают четыре широких выхлопных трубы. К тому же, но-

вый Camaro ZL1 на 90 кг легче предшественника – весит 1775 кг.

Салон декорирован кожей и алькантарой с контрастными ярко-красными швами. Здесь можно заметить спортивные передние сиденья с улучшенной боковой поддержкой и новый рычаг трансмиссии.

Chevrolet Camaro ZL1 представят на автосалоне в Нью-Йорке, причем премьеру посвятят 50-летию первого Camaro. Купе поступит в продажу с лета по весьма демократичной цене примерно от 60 тыс. долларов. Вскоре к нему присоединится и кабриолет ZL1.









Технические характеристики Chevrolet Camaro ZL1	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2+2
Снаряженная масса, кг	1775
Длина/ширина/высота, мм	4783/1897/1349
Колесная база, мм	2812
Объем багажника мин/макс, л	255
Диаметр разворота, м	10,7
Двигатель	
Рабочий объем, см3	6162
Тип	Бензиновый, с механическим компрессором
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	640 при 6400
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	868 при 3600
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/60
Трансмиссия	
Тип привода	Задний
Коробка передач	10-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, StabiliTrak, Launch control
Размер шин	245/40 R20 спереди, 275/35 R20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Стоимость автомобиля в США, долларов	60 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Mercedes-Benz GLC

всегодорожное купе



C Coupe:





В последние годы линейку вседорожников Mercedes-Benz серьезно изменили. Сначала ввели новую систему названий и хорошо знакомые нам GL, ML и GLK стали GLS, GLE и GLC, соответственно. Затем появилось вседорожное купе GLE Coupe. Теперь же пришло время для его младшего брата – Mercedes-Benz GLC Coupe.

По названию нетрудно догадаться, что новичок является близким родственником Mercedes-Benz GLC. Поэтому колесная база у него такая же (2873 мм), хотя при этом автомобиль длиннее (4727 мм), шире (2000 мм) и заметно ниже (1593 мм). По сравнению с предсерийным концепт-каром GLC Coupe почти не изменился. Стремительный автомобиль позиционируют, как вседорожное купе, а это значит, что он сочетает аркообразный силуэт крыши и высокую оконную линию с короткими свесами кузова и немаленьким дорожным просветом. Широкая решетка радиатора по дизайну напоминает бриллиантовую пыль, а по центру ее – большая трехлучевая звезда. Крупные фары за доплату могут быть полностью светодиодными.

Боковины выполнены рельефными, а "корма" дополнена заостренным спойлером. Продолговатые фонари украшены хромированными "бровями".

Салон декорирован кожей уже в начальной версии. Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы и разделены цветным дисплеем бортового компьютера. К наклоненной центральной панели прикреплен 8,0-дюймовый экран мультимедийной системы Comand. Селектор трансмиссии расположен на рулевой колонке. Установлены спортивные передние сиденья с улучшенной боковой поддержкой. Объем багажника составляет 491 л, а пятая дверь во всех Mercedes-Benz GLC Coupe оснащена электроприводом. Базовая комплектация также включает 18-дюймовые легкосплавные диски, систему доступа без ключа, двухзонный климат-контроль, датчики света и дождя, камеру заднего вида, CD-плеер, 7 подушек безопасности, системы автоматического замедления и определения усталости водителя. За доплату доступны камеры кругового обзора, Wi-Fi, парковочный ав-

топилот, система распознавания дорожных знаков.

Поначалу на выбор предложат четыре двигателя с турбонаддувом. Это бензиновые моторы объемом 2,0 л (211 л. с.) и 3,0 л (367 л. с.), а также 2,1-литровые турбодизели, развивающие 170 и 204 л. с. Самый мощный GLC Coupe разгоняется до 100 км/ч менее, чем за 5 с. Позже линейку расширит 320-сильная гибридная модификация, способная проехать 30 км на электротяге.

Вседорожник получил 9-ступенчатую автоматическую трансмиссию и постоянный полный привод. Его подвеска более жесткая, чем у стандартного GLC, установлены и адаптивные амортизаторы. Кроме того, среди опций есть пневмоподвеска с изменяемым дорожным просветом.

Mercedes-Benz GLC Coupe представят на Нью-Йоркском автосалоне. В продажу вседорожник поступит с сентября, а начальная версия будет стоить 47 тыс. евро.









Технические характеристики Mercedes-Benz GLC Coupe	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1710
Длина/ширина/высота, мм	4727/2000/1593
Колесная база, мм	2873
Колея передняя/задняя, мм	1657/1687
Объем багажника мин/макс, л	491/1205
Двигатель	
Рабочий объем, см3	2996
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	367 при 5500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	520 при 1800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/66
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	9-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	Дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	Дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	255/55 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,8
Максимальная скорость, км/ч	250
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	47 000 – 60 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Volkswagen Up:

обновление



Volkswagen Up появился в 2011 году, как наследник моделей Lupo и Fox. Хетчбэк А-класса стал довольно популярным и обзавелся даже вариантом повышенной проходимости CrossUp. Пять лет спустя пришло время освежить автомобиль.



Внешние изменения не слишком радикальны. У Volkswagen Up по-прежнему весьма оригинальный дизайн с большим углом наклона лобового стекла и практически вертикальными задними стойками крыши. Хэтчбэк получил новые каплевидные фары, дополненные светодиодными ходовыми огнями. Несколько изменен и массивный передний бампер. У автомобиля также свежие зеркала заднего вида и оригинальные вертикальные фонари.

В салоне предложены новые варианты отделки, среди которых – яркие цветовые комбинации. В базовой версии теперь

присутствуют черные лакированные вставки. Сразу заметно новое рулевое колесо с плоским ободом снизу. На приборной панели увеличен в размерах циферблат тахометра. Кроме того, несколько видоизменены клавиши на центральной панели. Список опций пополнила мощная 300-ваттная аудиосистема, что немного в диковинку в А-классе. Также теперь можно выбрать климат-контроль и мультимедийную систему с 5,0-дюймовым сенсорным дисплеем.

Бензиновые 1,0-литровые двигатели мощностью 60 и 75 л. с. остались в пред-

ложении. Но теперь можно выбрать и версию с турбонаддувом, развивающую 90 л. с. Она способна разогнаться до 100 км/ч за 10 с и развить 185 км/ч, а расход топлива составляет 4,4 л/100 км в смешанном цикле. Как и прежде, мелкими сериями будут выпускать 82-сильный электромобиль e-Up.

Обновленный Volkswagen Up покажут на Женевском автосалоне, а в продажу он поступит с лета.









Bentley Mulsan

модернизация флага



ne:

Bentley Mulsanne второго поколения известен с 2010 года и является флагманской и самой дорогой моделью британской марки. Шесть лет спустя седан поддали основательной модернизации.





Массивный, монументальный стиль – черта практически всех Bentley. Свойственен он и седану Mulsanne: в его дизайне преобладают строгие прямые линии. Передняя часть выглядит серьезнее благодаря увеличенной в размерах радиаторной решетке, выполненной в стиле Bentley 30-х годов. Четыре круглых фары также стали немного больше и теперь полностью светодиодные. Капот, передние крылья и бамперы седана новые. Сзади заметны свежие фонари с хромированными ободками. Как и прежде, помимо стандартной версии можно выб-

рать удлиненный на 250 мм Mulsanne Extended Wheelbase.

Салон традиционно декорирован кожей, дорогим деревом и гофрированным алюминием. Здесь можно заметить новые дверные карты, измененные клавиши на центральной панели и 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Кроме того, установлены более современные передние сиденья с улучшенными подлокотниками. Список опций пополнили 10,2-дюймовые планшеты для задних пассажиров.

Под капотом Bentley Mulsanne – 6,75-литровый бензиновый V8 с двумя турбинами. В стандартной версии он развивает 505 л. с., а в Mulsanne Speed – 537 л. с. Более мощная модификация разгоняется до 100 км/ч за 4,9 с и развивает 305 км/ч. Стандартное оснащение включает 8-ступенчатую автоматическую трансмиссию, адаптивные амортизаторы и пневмоподвеску.

Модернизированную линейку Bentley Mulsanne представят на автосалоне в Женеве. Вскоре после этого седан поступит в продажу по цене от 270 тыс. евро.











McLaren 570

туристический вариант



GT:

В начале прошлого года McLaren представили новую линейку Sports Series. Первыми появились модели 570S и 540C – чистокровные спорткупе. Теперь же модельный ряд пополнил более комфортабельный туристический вариант McLaren 570GT.





С виду 570GT не очень отличается от собратьев. У него такой же силуэт со сдвинутым вперед салоном и выраженным "носом". Изогнутые светодиодные фары, тоненькие С-образные фонари и воздухозаборники в боковинах – также черты современного стиля McLaren. Двери традиционно поднимаются вверх. Разве что заднее стекло стало заметно больше да спойлер увеличен.

Это самое стекло открывается в сторону и прячет главную отличительную черту McLaren 570GT – дополнительный 220-литровый багажник. Передний 150-литровый отсек также сохранен. Изменения в конструкции, конечно, увеличили массу купе, но оно все равно легкое – 1350 кг.

Салон декорирован кожей и полированным алюминием. Обод рулевого колеса плоский снизу, а показания приборов выведены на дисплей. На узкой центральной панели размещен 7-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Комплектация 570GT богаче, чем у собратьев – ее дополнили панорамная крыша, электроприводы сидений и рулевой колонки, а также подогрев кресел и более мощная аудиосистема.

Обозначение 570GT указывает на мощность 3,8-литрового турбированного V8 – 570 л. с. при 7400 об/мин. Максимальный крутящий момент в 600 Н·м достигается при 5000 об/мин. С 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями разгон до

100 км/ч занимает 3,4 с, а максимальная скорость составляет 328 км/ч. Расход топлива в смешанном цикле составляет 10,7 л/100 км.

У купе более мягкие пружины подвески, перенастроенные адаптивные амортизаторы и рулевое управление. А вместо карбоново-керамических тормозных дисков установлены стальные – они обеспечивают не столь резкое замедление, что облегчает использование 570GT в городских условиях.

McLaren 570GT представят на Женевском автосалоне, а в продажу он поступит в конце года. Стоимость купе составит 195 тыс. евро.







Fiat Toro:

нетипичный пикап



В истории Fiat были и компактные хетчбэки, и представительские седаны, и мини-вэны, и спорткупе. А вот с пикапами как-то не срослось – просто марка была сориентирована на другие рынки. Но в последние годы Fiat при поддержке новых партнеров Chrysler активизировался на американском континенте. Итальянцы взялись расширять линейку и подготовили пикап Торо, что в переводе с итальянского означает "бык".



Fiat Toro – нетипичный пикап. У него нет рамы, а построен он на удлинённой платформе Jeep Renegade и Cherokee. Он достигает 4915 мм в длину при колесной базе в 2800 мм. Дизайн также довольно необычный: у пикапа "двухэтажная" оптика. "Нос" украшен хромированным молдингом с логотипом марки, а ниже расположена широкая решетка радиатора. Грузовая платформа рассчитана на поклажу весом до тонны. Ее задний борт выполнен распашным, а ручка спрятана за большой надписью Fiat.

В салоне бросаются в глаза циферблаты приборов с хромированными ободками и большое трехспицевое рулевое колесо. Широкая центральная панель в более дорогих вариантах увенчана 5,0-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы UConnect. За доплату для Fiat Toro доступны ксеноновые фары, 18-дюймовые легкосплавные диски, двухзонный климат-контроль, датчики света и дождя, камера заднего вида, панорамная крыша.

На первых порах для Toro предложат на выбор два двигателя. Бензиновый 1,8-

литровый мотор развивает 132 л. с. и способен также работать на этаноле. Альтернатива – 2,0-литровый турбодизель мощностью 170 л. с. Пикап можно оснастить 6-ступенчатой механической или 9-ступенчатой автоматической трансмиссией. Полный привод является обязательным, а при желании можно выбрать специальные всесезонный пакет, включающий систему помощи на крутом спуске.

Fiat Toro уже поступил в производство на заводе в Бразилии. Стоимость пикапа составит примерно от 22 тыс. долларов.









Ford Kuga:

Ford Kuga представляет марку в классе компактных вседорожников с 2008 года, а в 2012 году появилось его второе поколение. Четыре года спустя автомобиль немного обновили.

обновление





Корпоративный стиль Ford претерпел изменения, а ярким примером нововведений является вседорожник Edge второго поколения. Именно на него ориентировались стилисты, освежая внешний вид Kuga. Вот почему он обрел широкую решетку радиатора и новые продолговатые фары. Изменен и передний бампер, а воздухозаборник в нем уменьшен. У Kuga также новая пятая дверь, а фонари стали несколько компактнее и получили прозрачные колпаки. Предложены и свежие легкосплавные диски диаметром до 19 дюймов.

В салоне, прежде всего заметны новые трехспицевое рулевое колесо и рычаг трансмиссии. Центральная панель теперь увенчана 8-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы SYNC 3. Кроме того, заменены клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля. Kuga получил усовершенствованные парковочный автопилот и систему автоматического замедления.

Ford Kuga оснастили новыми 1,5-литровыми бензиновыми турбомоторами, развивающими 120, 150 и 182 л. с. Такой же

объем и у 120-сильного турбодизеля, расходующего 4,4 л/100 км в смешанном цикле. А 2,0-литровые дизельные двигатели теперь развивают 150 и 180 л. с. Как и прежде, на выбор предлагают 6-ступенчатые механическую трансмиссию и "робот" с двумя сцеплениями, передний либо полный привод.

Модернизированный Ford Kuga представили на мероприятии в Барселоне. Цена базового вседорожника в Европе составляет около 24 тыс. евро.









Audi SQ7:

ЭКОНОМНАЯ МОЩЬ



Спортивные модификации с обозначением S есть фактически у каждой модели Audi. До недавнего времени такой версии не было разве что у большого внедорожника Q7, хотя в модели первого поколения все же был заряженный вариант с 6,0-литровым 500-сильным дизельным V12. Теперь же так появился Audi SQ7.

Главное отличие Audi SQ7 – новый турбодизельный V8 объемом 4,0 л и мощностью 435 л. с. Его особенность в технологии электрического наддува: турбины приводятся в движение не только отработанными выхлопными газами, но и электромотором. Такое решение позволяет сделать двигатель более отзывчивым и сгладить турбопаузу. К тому же, это добиться большей тяги на малых оборотах: немалый крутящий момент в 900 Н·м доступен уже с 1000 об/мин. С 8-ступенчатой автоматической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 4,7 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. При этом в смешанном цикле расход топлива составляет всего 7,4 л/100 км. Кстати, внедрение электрического турбонадду-

ва заставило перейти на 48-вольтовое электрооборудование.

Конечно, SQ7 полноприводной, а в добавок установлен активный дифференциал повышенного трения с функцией векторизации тяги. Обязательными являются адаптивные амортизаторы и пневмоводвеска с изменяемым дорожным просветом. Кроме того, за доплату предложены активные стабилизаторы поперечной устойчивости и управляемые задние колеса.

Отличить Audi SQ7 от стандартной модели можно по новой решетке радиатора и увеличенным воздухозаборникам в бампере. Оснащение включает светодиодные фары и 20-дюймовые легкосплавные диски.

Салон декорирован кожей и алькантарой, а за доплату предложены карбоновые

вставки. У вседорожника новое рулевое колесо с плоским ободом снизу и измененная графика цифровой приборной панели. Кроме того, установлены спортивные сиденья с улучшенной боковой поддержкой. SQ7 предложен в версиях на 5 либо 7 мест.

Audi SQ7 начнут продавать с лета. Стоимость вседорожника в Европе составляет 90 тыс. евро.











Mercedes-Benz

модернизация



CLA:

Mercedes-Benz CLA появился в 2013 году, как седан на базе A-Class, а позже представили и универсал. Модель позиционируют, как четырехдверное купе, младшего брата Mercedes-Benz CLS. Поскольку недавно A-Class прошел обновление, то теперь модернизация затронула и CLA.







Освежили как седан, так и универсал. Обе версии Mercedes-Benz CLA отличаются весьма динамичным дизайном с аркообразной формой крыши и рельефными боковинами. Внешние изменения больше всего заметны в передней части. Новая решетка радиатора своим узором напоминает бриллианты. Фары также обновлены и теперь за доплату могут быть полностью светодиодными. В переднем бампере теперь три больших воздухозаборника. Сзади освежены фонари, а стоп-сигналы стали адаптивными – мигают при резком замедлении. Заряженный CLA45 AMG можно отличить по аэродинамическому обвесу и 18-дюймовым легкосплавным дискам.

В салоне, как и ранее преобладает спортивный стиль с небольшим рулевым колесом и приборами в отдельных колодцах. Перечень вариантов отделки расширен, а сиденья в начальной версии обшиты новой тканью. На центральной панели размещен новый 8,0-дюймовый дисплей мультимедийной системы Comand. Базовую комплектацию пополнила технология автоматического торможения, а среди опций теперь есть электропривод крышки багажника (или пятой двери универсала) с сенсорным открытием.

Линейку двигателей расширили 1,6-литровый бензиновый мотор мощностью 122 л. с. и 1,5-литровый 109-сильный турбодизель. Как и прежде, доступны бензи-

новые турбированные "четверки" объемом 1,6 л (156 л. с.) и 2,0 л (184 и 211 л. с.), турбодизели объемом 2,1 л (136 и 170 л. с.). Особняком стоит Mercedes-Benz CLA45 AMG, чей 2,0-литровый турбомотор теперь выдает 381 л. с., что позволяет разгоняться до 100 км/ч за 4,2 с. Как и прежде, на выбор предложены 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач и 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Предложены версии с передним или полным приводом.

Модернизированный Mercedes-Benz CLA представят на автошоу в Нью-Йорке. Вскоре после этого он поступит в продажу по цене от 30 тыс. евро.





Audi R8 Spyder

смена поколений



Audi R8 стал одним из самых успешных среднеторговых спортивных моделей. Всего выпущено уже свыше 27 тыс. купе и кабриолетов, а в прошлом году появилась модель второго поколения. Теперь к купе присоединился и новый Audi R8 Spyder.







R8 Spyder сохраняет знакомый дизайн со сдвинутым вперед салоном и небольшими воздухозаборниками в боковинах. Впрочем, как и у купе, во внешнем виде стало больше граненых линий. Широкая решетка радиатора сочетается с продолговатыми светодиодными фарами. У кабриолета новая рельефная крышка капота и выдвижное заднее антикрыло. Мягкая тканевая крыша складывается с помощью электропривода за 20 с на скорости до 50 км/ч. В конструкции широко использованы алюминиевые сплавы и карбон, что позволило уменьшить массу автомобиля на 50 кг – до 1612 кг. Кстати, при длине в 4426 мм R8 Spyder немного короче предшественника.

В салоне создан своеобразный кокон вокруг водителя, отделяющий его от переднего пассажира. В отделке использованы кожа, алькантара, углеволокно и полированный алюминий. На руле установлена клавиша запуска двигателя, а его обод плоский снизу. Показания приборов выведены на дисплей, он же отображает и данные мультимедийной системы, поэтому на компактной центральной панели экрана нет.

На первых порах Audi R8 Spyder будут оснащать только одним двигателем – бензиновым 5,2-литровым V10 мощностью 540 л. с. В паре с ним работает 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями.

Разгон до 100 км/ч занимает 3,6 с, а максимальная скорость составляет 318 км/ч. Позже появится 610-сильная версия этого мотора, а в перспективе купе и кабриолет R8 получат еще и 3,0-литровый V6 с двойным турбонаддувом.

Все R8 Spyder получили полный привод, электроусилитель руля и адаптивные амортизаторы. В перечне опций значатся карбоново-керамические тормозные диски.

Audi R8 Spyder представили на Нью-Йоркском автосалоне. С лета кабриолет поступит в продажу по цене примерно от 170 тыс. евро.









Toyota GT86



30.

обновление





В Toyota компактные купе выпускают еще с 60-х годов. Особенно прославилась модель Celica. Ее не производят уже, но в 2012 году у нее появился преемник – Toyota GT86, созданный совместно с Subaru. Теперь автомобиль решили немного обновить.

У Toyota GT86 классические пропорции с длинным капотом, сдвинутым назад салоном и слегка приподнятым багажником. Внешние изменения не слишком радикальны. У купе новые раскосые фары со светодиодной оптикой и более выраженный "нос". Кроме того, увеличен воздухозаборник в переднем бампере, а изгибы

напоминают клыки зверя. По бокам заметны стильные "жабры". Сзади заметны новые фонари.

В салоне улучшены материалы отделки, а передняя панель теперь может быть обшита алькантарой. Заменены и дверные карты. GT86 получил новое трехспицевое рулевое колесо, которое является мультифункциональным – с переключателями аудиосистемы. Сиденья в начальной версии обшиты новой тканью.

GT86 – первый Toyota с оппозитным двигателем. Эта 2,0-литровая "четверка" с непосредственным впрыском разработана специалистами Subaru. Ее мощность

немного выросла – до 205 л. с. при 7000 об/мин, а крутящий момент увеличен до 212 Н•м при 6400 об/мин.

Как и ранее, заднеприводной Toyota GT86 предложен с 6-ступенчатыми механической или автоматической трансмиссиями, но их передаточные числа немного изменены. Кроме того, перенастроены пружины подвески и амортизаторы.

Обновленный Toyota GT86 представят на Нью-Йоркском автосалоне. С лета купе поступит в продажу, а его начальная стоимость в Европе составит 29 тыс. евро.







Ferrari F трековый снаряд

На счету Ferrari – сотни побед в самых различных гоночных сериях. Красные "жеребцы" из Маранелло добыли 15 чемпионских титулов в "Формуле-1", 9 триумфов в 24-часовой гонке в Ле-Мане и еще множество других успехов. В частности, итальянская команда пять раз выигрывала сложную гонку Tour de France (не путать с одноименным веломарафоном). Именно этому достижению посвящен новый Ferrari F12tdf.



12tdf:





По названию нетрудно догадаться, что в основе новинки лежит купе Ferrari F12 Berlinetta. Купе сохраняет классический силуэт с длинным капотом, сдвинутым назад салоном и небольшими свесами кузова. У него выраженные расширенные передние колесные арки, рельефные боковины и капот. Узкие фары дополнены вереницами светодиодных ламп. Впрочем, у F12tdf большинство кузовных панелей новые. Увеличенная "пасть" решетки радиатора и дополнительные отверстия на капоте призваны улучшить охлаждение моторного отсека. Дополнительную прижимную силу на передней оси создает технология Aerobridge – специальный канал, по которому поток воздуха проходит под капотом и выходит из боковин. Аэродинамику также улучшают новый передний спойлер и накладки на боковинах. Купе получило новое заднее стекло с увеличенным углом наклона и увеличенный заостренный спойлер. Благодаря вышеперечисленным доработкам прижимная сила выросла на 87% – до 230 кг при 200 км/ч. В задних крыльях появились "жабры", улучшающие охлаждение тормозов. Сзади заметны традиционные для Ferrari круглые фонари, а из диффузора выглядывают четыре сопла выхлопных труб.

По сравнению с моделью-донором Ferrari F12tdf стал немного длиннее (4656 мм) и шире (1961 мм). При этом массу его удалось снизить на 110 кг – до 1415 кг. Бамперы, крылья и двери теперь изготовлены из карбона. Также предусмотрены более широкие покрышки размером 275/35 ZR20 спереди и 315/35 ZR20 сзади.

Следы "диеты", прописанной инженерами из Маранелло, видны и в салоне. В отделке на смену коже и алюминию пришли алькантара и углеволокно. В частности, дверные панели теперь карбоновые, исчезли коврики и даже перчаточный ящик. Хотя климат-контроль, магнитола и мультимедийная система сохранены. Круглые дефлекторы вентиляционной системы напоминают по форме турбины. Перфорированная кожа заметна разве что на трехспицевом рулевом колесе. На него вынесены клавиши управления фарами, указателями поворотов, стеклоочистителями, а еще кнопка запуска двигателя и переключатель manettino, отвечающий за изменение настроек шасси и мотора.

На приборной панели F12tdf из традиционных аналоговых циферблатов сохранен лишь расположенный по центру желтый спидометр с индикатором выбранной передачи внутри. Остальные показания выведены на жидкокристаллические экра-

ны. Справа проецируется изображение спидометра, а слева демонстрируются данные навигационной системы либо бортового компьютера, указателей температуры двигателя и остатка топлива в баке. Интересно, что у пассажира есть свои приборы – на узком жидкокристаллическом экране, дублируется в цифровом виде информация спидометра и тахометра.

Переключатели управления аудиосистемой размещены по бокам от рулевого колеса, а вот кнопки климат-контроля тесно сгруппированы на компактной центральной панели. Оригинально расположены клавиши селектора трансмиссии – их поместили на специальный выступ в виде рога.

Посадка за рулем в Ferrari F12tdf очень низкая. Ковшеобразные спортивные кресла более упругие, чем сиденья стандартной модели, и не получили электропривод, но зато обладают образцовой боковой поддержкой. Обзорность назад не самая лучшая, но это можно исправить с помощью опционной камеры заднего вида.

За сиденьями предусмотрена ниша для поклажи. Перегородка между ней и багажником складывается, что помогает увеличить объем последнего с 350 до 500 л.

Знакомый по F12 Berlinetta 6,3-литровый атмосферный V12 с непосредствен-

ным впрыском топлива немного доработали. Новые клапаны и впускной коллектор позволили увеличить мощность до внушительных 780 л. с. при 8500 об/мин. То есть с каждого литра рабочего объема "снимается" 125 л. с. без помощи турбонаддува! Конечно, в духе Ferrari этот двигатель увереннее всего ведет себя на высоких оборотах. Стрелка тахометра очень быстро доходит до максимальных 8900 об/мин и салон наполняет симфония двенадцати итальянских цилиндров. Максимальный крутящий момент в 705 Н·м доступен при высоких 6750 об/мин, хотя 80% его в распоряжении с 2000 об/мин. А это значит, что мотор очень даже эластичный и при этом невероятно отзывчивый.

При резком старте помогает технология Launch control: можно сколько угодно давить акселератор "в пол", она сама подберет идеальные обороты двигателя и поборет пробуксовку. Хорошему разгону способствует и 7-ступенчатая трансмис-

сия с двумя сцеплениями, переключения в которой происходят на 30% быстрее (пусть и с толчками в спортивном режиме). Результат – 2,9 с до 100 км/ч и всего 7,9 с до 200 км/ч. Максимальная скорость превышает 340 км/ч.

Купе отлично сбалансировано и совладать с ним не так уж и сложно. Широкие покрышки демонстрируют отличное сцепление с дорогой. При этом недостаточная поворачиваемость практически полностью исчезла благодаря новой системе подруливания задними колесами. Ferrari F12tdf демонстрирует завидную маневренность. А электронный задний дифференциал повышенного трения E-Diff не дает сорвать "корму" в занос даже с отключенной системой стабилизации. Поэтому итальянский жеребец сдержанный и послушный и можно добиться разве что легкого скольжения задней оси. Руль неизменно острый – делает всего два оборота от упора до упора, а F12tdf мгновен-

но реагирует на малейшее его движение. Следует отметить, что пружины подвески стали жестче на 20%, перенастроены и адаптивные амортизаторы. Поэтому даже в комфортном режиме езды не назовешь мягкой – ощутима каждая кочка на асфальте. Зато о кренах кузова в виражах можно забыть. Карбоново-керамические тормозные диски Brembo диаметром 398 мм спереди и 380 мм сзади позаимствованы у LaFerrari. Они обеспечивают очень резкое замедление и позволяют останавливаться со 100 км/ч на отрезке длиной всего 30,5 м.

В Ferrari отмечают, что F12tdf – чисто трековый снаряд, в отличие от спортивно-туристического F12 Berlinetta. Отсюда и отсутствие многих атрибутов комфорта. Всего выпускают лишь 799 этих купе, причем предложат их давним клиентам Ferrari. Интересно, что все эти автомобили уже раскуплены, несмотря на цену в 380 тыс. евро.









Технические характеристики Ferrari F12tdf	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1415
Длина/ширина/высота, мм	4656/1961/1273
Колесная база, мм	2710
Колея передняя/задняя, мм	1665/1618
Клиренс (дорожный просвет), мм	100
Объем багажника мин/макс, л	350/500
Двигатель	
Рабочий объем, см3	6262
Тип	Бензиновый
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V12
Количество клапанов/распредвалов, шт.	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	780 при 8500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	705 при 6750
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/92
Трансмиссия	
Тип привода	Задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, CST, F1-Trac
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	275/35 ZR20 спереди, 315/35 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,9
Максимальная скорость, км/ч	340
Расход топлива, л/100 км	
Смешанный цикл	15,4
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	380 000
Первое ТО, км	10 000
Периодичность ТО, км	10 000

Kia Optima



Тест-драйв:
ДЕБЮТАНТ

ЭВОЛЮЦИОННЫЙ ПУТЬ



В 2010 году Kia Optima пришел на смену модели Magentis. Одним названием дело не ограничилось – изменился характер автомобиля, да и дизайн стал ярче. Результат оказался очень даже успешным. Теперь пришло время для нового Kia Optima и на этот раз разработчики решили пойти эволюционным путем.

Действительно, в дизайне – никаких революций. В силуэте с аркообразной формой крыши, высокой оконной линией и приподнятой задней частью однозначно угадывается Kia Optima. Издали седан можно принять за предшественника, хотя при более детальном осмотре внешние отличия сразу бросаются в глаза. Фирменная решетка радиатора несколько увеличена в размерах, а над продолговатыми фарами появились хромированные "брови". Сама оптика дополнена изогнутыми ходовыми огнями. В профиль Optima кажется длиннее благодаря дополнительным окошкам у задних стоек. Ширину "кормы" подчеркивают узкие светодиодные фонари. Появилась и спортивная версия GT Line, которую можно отличить по

аэродинамическому обвесу, спойлеру на крышке багажника и 18-дюймовым легкосплавным дискам вместо стандартных 16-дюймовых.

Новый Kia Optima несколько крупнее предшественника. Его длина и колесная база прибавили по 10 мм – до 4855 и 2805 мм, соответственно. Ширина увеличена на 25 мм (до 1860 мм), а высота – также на 10 мм – до 1485 мм. За счет применения высокопрочных сортов стали жесткость кузова выросла сразу на 50%.

В салоне существенно улучшено качество материалов отделки. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей во всех Optima, а в GT Line его обод плоский снизу. Циферблаты приборов глубоко врезаны в панель и разделены цветным экраном бортового компьютера. Их подсветка – оптическая. Внутри спидометра находится датчик уровня топлива в баке, а в тахометре установлен указатель температуры двигателя.

Широкая центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней размещен сенсорный дисплей мультимедий-

ной системы: в зависимости от уровня оснащения, его диагональ – 7 или 8 дюймов. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля несколько меньше, чем у предшественника, что облегчает пользование ими. Подсветка кнопок – ярко-красная.

Во всех Kia Optima рулевая колонка регулируется по углу наклона и вылету, а у водительского кресла изменяется высота. Передние сиденья остаются довольно упругими, зато неплохо удерживают спину. В версии GT Line они оснащены электроприводом, подогревом и вентиляцией, обогрывается и обод руля. По центру проходит высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлены подстаканники и подлокотник с боксом внутри. В нем за доплату может быть установлено беспроводное зарядное устройство для смартфонов. Высокая задняя часть несколько ограничивает обзорность.

На втором ряду пространство для ног увеличено на 25 мм, а вот места над головой остается не слишком много. Зато салон на 17 мм шире в районе плеч, поэтому троим пассажирам сзади свободнее, чем





ранее. Объем багажника вырос до 510 л, а его крышку за доплату можно дополнить функцией сенсорного открытия.

Начальная версия оснащена электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонным климат-контролем, аудиосистемой с 6 динамиками, связью Bluetooth, а также 6 подушками безопасности и системой стабилизации. Самый дорогой Kia Optima GT Line оснащен очень богато: кожаный салон, система доступа без ключа, электропривод передних сидений, датчики света и дождя, подогрев задних сидений, камера заднего вида, люк в крыше и круиз-контроль. В перечне опций – камеры кругового обзора, парковочный автопилот, системы автоматического замедления, мониторинга "слепых" зон, соблюдения полосы движения и распознавания дорожных знаков.

Линейка двигателей Optima довольно широкая и отличается на разных рынках. Новичком в линейке стал 1,6-литровый 178-сильный турбомотор. По предшественнику хорошо знакомы бензиновые атмосферные "четверки" объемом 2,0 л (163 л. с.) и 2,4 л (188 л. с.). Они стали мощнее, а 2,4-литровый вариант еще и более тяговитый теперь – 241 Н•м при 4000 об/мин. Правда, он по-прежнему вы-

сокооборотистый и его приходится постоянно раскручивать. Динамика немного улучшена – 9,1 с до 100 км/ч и максимальные 210 км/ч. Расход топлива остался на прежнем уровне – 12,0 л/100 км в городском цикле и 6,2 л/100 км – в загородном.

Для европейского рынка теперь будет доступен 2,0-литровый 245-сильный турбомотор, устанавливают его на Optima GT Line. Приличный крутящий момент в 350 Н•м достигается уже с 1400 об/мин, поэтому в тяге нет недостатка. "Четверка" эластичная и отзывчивая, а еще не слишком громкая. Седан с ней разгоняется до 100 км/ч за 7,4 с и развивает 240 км/ч. При этом его "аппетит" умеренный: 12,5 л/100 км в городе и 6,3 л/100 км – на трассе.

Турбодизель объемом 1,7 л также стал мощнее – 141 л. с. при 4000 об/мин. Его преимущество – эластичность и приличный подхват на малых оборотах, ведь 340 Н•м крутящего момента в распоряжении с 1750 об/мин. После доработки этот мотор работает гораздо тише, пропали и вибрации. Разгон до 100 км/ч занимает 10 с, а максимальная скорость составляет 195 км/ч. Конечно, козырь турбодизеля – экономичность: он расходует 5,1 л/100 км в городском цикле и 3,7 л/100 км – на шоссе.

Для турбодизельного Kia Optima и 1,6-литровой бензиновой версии предложат трансмиссию с двумя сцеплениями, остальным вариантам доступны 6-ступенчатые "механика" и "автомат".

Усовершенствованная задняя подвеска с большим количеством рычагов существенно улучшила поведение седана на дороге. Он стал более послушным, увереннее держит траекторию на извилистых дорогах, а недостаточная поворачиваемость менее выражена. Уменьшены и крены в виражах. Правда, рулевое управление остается не слишком информативным, пусть оно точнее и больше наполнено тяжестью, чем у предшественника. Подвеска остается весьма упругой, но комфорт езды несколько улучшен. Разве что в варианте GT Line с более жесткими пружинами дорожные выбоины более ощутимы, хотя в этом случае и управляемость интереснее. Кроме того, следует отметить гораздо лучшую шумоизоляцию нового Optima: в салоне стало гораздо тише.

Kia Optima начнут продавать в Европе с весны, а через несколько месяцев к седану присоединится и универсал. Стоимость начинается с отметки в 25 тыс. евро. В Украине новая модель появится летом.







Технические характеристики Kia Optima			
Тип кузова	седан		
Количество дверей/мест, шт.	4/5		
Снаряженная масса, кг	1685	1755	1605
Длина/ширина/высота, мм	4855/1860/1485		
Колесная база, мм	2805		
Колея передняя/задняя, мм	1607/1614		
Клиренс (дорожный просвет), мм	155		
Объем багажника мин/макс, л	510		
Диаметр разворота, м	10,9		
Двигатель			
Рабочий объем, см3	2359	1998	1685
Тип	Бензиновый	Бензиновый, с турбонаддувом	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	188 при 6000	245 при 6000	141 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	241 при 4000	350 при 1400	340 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/70		Дт/70
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая	6-ст. механическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR		
Размер шин	215/60 R16	235/45 R18	215/60 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,1	7,4	10,0
Максимальная скорость, км/ч	210	240	195
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	12,0	12,5	5,1
– загородный цикл	6,2	6,3	3,7
– смешанный цикл	8,3	8,5	4,2
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	25 000 – 32 000		
Первое техобслуживание, км	20 000		
Периодичность техобслуживания, км	20 000		

Mercedes-Benz

воплощение прогресса



E-Class:

Тест-драйв:
ДЕБЮТАНТ





С момента появления первого Mercedes-Benz Ponton в 1953 году линейка моделей E-класса была очень важной для немецкой марки. За шесть десятилетий их выпущено свыше 13 миллионов, что делает их самыми массовыми в истории немецкой марки. С 1993 года эти автомобили носят обозначение E-Class. И хотя Mercedes-Benz у многих ассоциируется, прежде всего с флагманским S-Class, своеобразным воплощением прогресса является именно E-Class. Он не только приносит технологии старшего брата в массы, но и нередко сам является полигоном для испытания новых систем. Это в полной мере относится и к новому Mercedes-Benz E-Class W213, представленному на Детройтском автошоу.

В основе E-Class W213 лежит новейшая модульная платформа MRA, которую также используют C-Class и S-Class. Седан подрос на 43 мм в длину (до 4923 мм), а его колесная база прибавила 65 мм – до 2939 мм. При этом его массу удалось снизить сразу на 100 кг (до 1605 кг в начальном исполнении), ведь капот, передние крылья и крышка багажника теперь выполнены из алюминиевых сплавов. А коэффициент лобового сопротивления снижен до почти рекордных 0,23.

Внешне новичок также очень схож с собратьями C-Class и S-Class. Граненый дизайн окончательно ушел в прошлое, теперь во внешнем виде господствуют изящные плавные линии. У Mercedes-Benz E-Class длинный капот и укороченные свесы кузова, а салон сдвинут назад. Широкая решетка радиатора доступна в двух вариантах исполнения: хромированная или с большой трехлучевой звездой по центру. Крупные фары украшены изогнутыми ходовыми огнями, а в качестве опции предложена полностью светодиодная оптика с активной матрицей. Боковины украшены элегантными штампованными линиями. Каплевидные фонари за доплату они могут быть дополнены узором в виде созвездий. Крышку багажника украшает хромированная накладка.

В начальной комплектации салон декорирован искусственной кожей, разбавленной черными лакированными деталями и алюминиевыми накладками. Хотя, конечно, предложены несколько видов натуральных кожи и дерева, а на рулевом колесе кожа настоящая во всех E-Class. Интересно, что помимо кнопок на руль вынесены и небольшие сенсорные панели – чтобы облегчить навигацию в меню мультимедийной системы. Селектор автома-

тической трансмиссии вынесен на рулевую колонку. Подсветка салона осуществляется с помощью светодиодов, причем нажатием кнопки можно выбрать один из 64 цветов. Для седана доступны два типа комбинации приборов. В базовой версии аналоговые спидометр и тахометр разделены цветным экраном бортового компьютера, а в более дорогих вариантах данные выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей. Водитель может выбирать его конфигурацию, хотя изображения спидометра и тахометра там присутствуют постоянно. Можно заказать и систему проецирования данных на лобовое стекло.

Наклоненная центральная панель увенчана монитором мультимедийной системы Comand. В зависимости от уровня оснащения, его диагональ может составлять 8,0 либо 12,3 дюйма. Для управления меню установлена еще одна сенсорная панель, также установлен и более традиционный джойстик. Среди немногочисленных переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля заметны аналоговые часы.

Передние сиденья Mercedes-Benz E-Class оснащены электроприводом регулировок и подогрева. Они широкие и комфорта-

бельные. За доплату доступны спортивные сиденья с улучшенной боковой поддержкой, также можно выбрать функции вентиляции и массажа с четырьмя различными программами. Обзорность довольно хорошая благодаря тоненьким стойкам крыши. В подлокотнике на трансмиссионном тоннеле появилось беспроводное зарядное устройство для мобильных телефонов.

На втором ряду стало больше места для ног, хотя и у предшественника его вполне хватало. Салон E-Class также немного шире, что особенно чувствуется, если сзади сидят трое. Объем багажника остался на прежнем уровне – 540 л.

Базовое оснащение включает электропакет, двухзонный климат-контроль, аудиосистему, датчики освещения и дождя, связь Bluetooth. Также предусмотрены 9 подушек безопасности, системы стабилизации, контроля давления в шинах, автоматического замедления и определения усталости водителя. В перечне опций – система бесключевого доступа (с возможностью завести двигатель со смартфона), панорамная крыша, парковочный автопилот с дистанционным управлением, Wi-Fi, трехзонный климат-контроль, камеры кругового обзора, подогрев рулевого колеса и задних сидений, планшеты для задних пассажиров, навигационная система, подушки безопасности в ремнях. Конечно, доступны системы соблюдения полосы движения, мониторинга "слепых" зон и ночного видения. Технология распознавания дорожных знаков теперь способна подстраивать скорость автомобиля под ограничения на дороге. Система Steer Assist подруливает автомобиль, если водитель резко объезжает препятствия. Но

главным новшеством стала технология полуавтономного движения Drive Pilot – первый шаг к автопилоту. Это продвинутый адаптивный круиз-контроль, позволяющий автомобилю фактически самостоятельно двигаться по автобану, соблюдая при этом полосу движения и дистанцию до впереди идущих машин. Единственное требование – держать руки на рулевом колесе, иначе E-Class остановится.

Все доступные для Mercedes-Benz E-Class двигатели оснащены турбонаддувом, непосредственным впрыском топлива и функцией глушения при остановках. Бензиновые двигатели пока только четырехцилиндровые 2,0-литровые, мощностью 184 и 245 л. с. Они очень эластичны и неплохо проявляют себя с малых оборотов. Конечно, крупному автомобилю больше подойдет 245-сильный вариант. У него максимальные 370 Н•м крутящего момента доступны уже с 1300 об/мин. При этом двигатель резвый и быстро набирает обороты. С ним седан разгоняется до 100 км/ч за 6,3 с и развивает 250 км/ч. Расход топлива весьма небольшой – 6,6 л/100 км в смешанном цикле. Позже линейку расширят 3,0-литровые V6, развивающие 333 и 400 л. с. Также появится 280-сильная гибридная модификация.

Полностью новый 2,0-литровый турбодизель предложен в вариантах на 150 и 195 л. с. Он гораздо тише, чем 2,1-литровый мотор предшественника и обладает большей тягой. Пиковые 400 Н•м крутящего момента в распоряжении с 1400 об/мин. "Четверка" очень эластична и позволяет передвигаться со скоростью 130 км/ч при всего 2000 об/мин. Динамика также лучше – 7,3 с до 100 км/ч и максимальные 240 км/ч. При этом такой E-Class еще и

экономичный: 4,7 л/100 км в городе и 4,1 л/100 км – за городом.

Проверенный 3,0-литровый турбодизельный V6 развивает 258 л. с. и обладает немалым крутящим моментом – 620 Н•м при 1600 об/мин. Конечно, он работает более плавно, чем четырехцилиндровый дизель. К тому же, он позволяет разгон до 100 км/ч за 5,9 с. Учитывая такие характеристики, расход топлива умеренный: 6,6 л/100 км в городском цикле и 4,9 л/100 км – на трассе.

Новая 9-ступенчатая автоматическая трансмиссия переключает передачи практически незаметно, хотя и не очень быстро. Как и прежде, есть версии с задним и полным приводом.

E-Class традиционно на первое место ставит комфорт. Даже стандартная версия очень мягкая, а с опционными адаптивными амортизаторами и пневмодорожной дорожные неровности кажутся сглаженными. Кроме того, у седана улучшена шумоизоляция, поэтому несколько сотен километров по автострате ничуть не покажутся утомительными. Сцепление с дорогой и курсовая устойчивость также на высоте. Вместе с тем, недостаточная поворачиваемость менее выражена, чем у предшественника. В спортивном режиме подвеска не становится жестче, зато крены кузова менее выражены. Рулевое управление точное и наполнено тяжестью, хотя информативность оно не отличается.

Mercedes-Benz E-Class уже поступил в продажу в Европе, там он стоит от 45 тыс. евро. Со временем линейку расширят универсал, купе и кабриолет, появятся и заряженные версии от AMG.













Технические характеристики Mercedes-Benz E-Class			
Тип кузова	седан		
Количество дверей/мест, шт.	4/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1605/2245	1680/2320	1800/2440
Длина/ширина/высота, мм	4686/1852/1468		
Колесная база, мм	2939		
Колея передняя/задняя, мм	1619/1619		
Клиренс (дорожный просвет), мм	140		
Объем багажника мин/макс, л	540		
Диаметр разворота, м	11,6		
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1991	1950	2987
Тип	Бензиновый, с туронаддувом	Дизельный, с турбонаддувом	
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	245 при 5500	195 при 3800	258 при 3400
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	370 при 1300-4000	400 при 1600-2800	620 при 1600-2400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/57	Дт/57	
Трансмиссия			
Тип привода	задний		
Коробка передач	9-ст. автоматическая		
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	9		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR, TPMS		
Размер шин	225/55 R17		
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,3	7,3	5,9
Максимальная скорость, км/ч	250	240	250
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	8,8	4,7	6,6
– загородный цикл	5,5	4,1	4,9
– смешанный цикл	6,6	4,3	5,5
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	45 000 – 70 000		
Первое техобслуживание, км	20 000		
Периодичность техобслуживания, км	20 000		

Rolls-Royce новый рассвет



e Dawn:





Подавляющее большинство Rolls-Royce – большие седаны представительского класса. Встречаются и двухдверные модели, хотя они довольно редки. Так, за последние полвека в линейке британской марки было всего два кабриолета – Corniche и Phantom Drophead Coupe. Теперь появилась третья модель со складывающейся крышей – Rolls-Royce Dawn. Ее название (в переводе с английского это значит "рассвет") относит нас в 1952 год, когда увидел мир элегантный Rolls-Royce Silver Dawn – символ послевоенного возрождения марки.

Dawn является близким родственником и седана Rolls-Royce Ghost и особенно купе Wraith, хотя 80% кузовных панелей у него новые. Стилистически автомобиль повторяет своих собратьев. Перед нами настоящий аристократ, своими массивными формами напоминающий роскошную океанскую яхту. У кабриолета традиционно длинный капот и высокая оконная линия, по периметру обрамленная хромированным молдингом. Фирменная прямоугольная решетка радиатора декорирована хромом, а с ней сочетаются узкие светодиодные фары. В бампере появился немаленький воздухозаборник. Двери открываются против движения, а подчеркивают это огромные хромированные ручки. В общий стиль отлично вписываются огромные 20-дюймовые полированные диски, а за доплату доступны и 21-дюймовые колеса. Сзади по краям кузова уста-

новлены небольшие фонари с хромированными ободками, а из бампера выглядывают узкие серебристые наконечники выхлопных труб.

Мягкая тканевая крыша состоит из шести слоев. Она складывается с помощью электропривода за 20 с, а процедуру эту можно проводить на скорости до 50 км/ч. В сложенном состоянии она прикрыта специальной крышкой, декорированной деревом, как палуба корабля. При желании можно установить дефлектор, защищающий от ветра, но в этом случае доступ на задние сиденья будет закрыт.

Механизм складывания крыши и дополнительные элементы жесткости, конечно, сделали Rolls-Royce Dawn довольно-таки тяжелым – 2560 кг. Хотя нужно учитывать, что кабриолет немаленький – 5285 мм в длину при колесной базе в 3112 мм.

Чтобы попасть в салон, не нужно прикладывать большие усилия, ведь есть не только система бесключевого доступа, но и электропривод дверей. Внутри – царство кожи, дорогого дерева и полированного алюминия. Даже коврики сшиты из натуральной овечьей шерсти. О тщательности подбора материалов специалистами Rolls-Royce уже ходят легенды. Например, узор на дереве для дверных карт подбирают таким образом, чтобы справа и слева он был симметричен. Трехспицевое рулевое колесо с очень тоненьким ободом традиционно окрашено в черный цвет. Оно выполнено в классическом сти-

ле, но на нем предусмотрены современные клавиши управления аудиосистемой, телефоном и круиз-контролем. На рулевой колонке установлен селектор трансмиссии. Приборы выполнены в классическом стиле и напоминают старинные хронометры. Интересно, что место рядом со спидометром занимает не тахометр, а указатель мощности двигателя. Данные также могут проецироваться на лобовое стекло.

На широкой центральной панели сверху установлен 10,25-дюймовый дисплей мультимедийной системы. В неактивном состоянии его прикрывает деревянная заслонка. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика и сенсорной панели, распознающей начертания букв пальцем. Справа от экрана расположены изящные часы. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля покрыты хромом. Они удобные в использовании, хотя некоторые кнопки слишком мелкие.

Передние сиденья Dawn широкие и мягкие, как королевский трон. Естественно, предусмотрены их электропривод регулировок и подогрев. Разделяет кресла широкий трансмиссионный тоннель с удобным подлокотником. Нужно учитывать, что длинный капот ограничивает обзор вперед при парковке.

На втором ряду также размещены два отдельных кресла. Rolls-Royce Dawn – полноценный четырехместный автомобиль и места сзади вполне хватит для

взрослых. А вот багажник небольшой – 295 л с поднятой крышей и 244 л – со сложенной.

Естественно, модель подобного класса просто обязана быть очень богато оснащена. Комплектация включает электропакет, двухзонный климат-контроль, аудиосистему с 16 динамиками и DVD-чейнджером, датчики освещения и дождя, камеры кругового обзора, навигационную систему с жестким диском на 20,5 Гб, адаптивный круиз-контроль. Обязательными являются 6 подушек безопасности и система стабилизации. Среди опций есть система ночного видения.

Под капотом Dawn – 6,6-литровый бензиновый V12 с двумя турбинами, знакомый по седану Ghost. Он развивает 563 л. с. при 5250 об/мин, а внушительный максимальный момент в 780 Н•м доступен уже с 1500 об/мин и в распоряжении вплоть до 5000 об/мин. Поэтом двигатель очень

эластичен и обеспечивает неплохую тягу с малых оборотов. Под рукой всегда остается достаточный запас мощности, который может понадобиться, например при обгоне. Мотор работает практически неслышно, хотя если нажать педаль акселератора посильнее, то он отзывается рафинированным рыком. Разгон до 100 км/ч занимает всего 4,9 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия отличается плавностью работы, но при этом переключения происходят быстро. Между прочим, она работает в тандеме с навигационной системой и изменяет свои настройки в зависимости от дорожных условий. Конечно, "аппетит" у кабриолета маленький – 21,4 л/100 км в городском цикле и 9,9 л/100 км – в загородном.

Как и все Rolls-Royce, Dawn ставит на первое место комфорт. Его пневмоподвеска плавно поглощает большинство вы-

боин на дороге. Поэтому купе действительно движется подобно яхте – будто плывет по дороге. Конечно, большой автомобиль ощутимо кренится в повороте, но нежелательные движения кузова у него меньше, чем у других Rolls-Royce – помогают активные стабилизаторы поперечной устойчивости. Пусть кабриолет и весит свыше двух тонн, но он очень послушен и легок в управлении. Руль можно вращать несколькими пальцами и при этом он весьма точный. Не вызывает вопросов и курсовая устойчивость. Мягкая крыша в поднятом состоянии обеспечивает отличную шумоизоляцию, поэтому даже при 150 км/ч в салоне очень тихо.

Rolls-Royce Dawn поступает в продажу аккурат к весне, как и подобает кабриолету. Стоимость новинки в Европе составит 350 тыс. евро.









Технические характеристики Rolls-Royce Dawn	
Тип кузова	кабриолет
Количество дверей/мест, шт.	2/4
Снаряженная масса, кг	2560
Длина/ширина/высота, мм	5285/1947/1502
Колесная база, мм	3112
Колея передняя/задняя, мм	1622/1660
Клиренс (дорожный просвет), мм	150
Объем багажника мин/макс, л	244/295
Диаметр разворота, м	13,4
Двигатель	
Рабочий объем, см3	6592
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V12
Количество клапанов/распредвалов, шт.	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	563 при 5250
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	780 при 1500-5000
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/82
Трансмиссия	
Тип привода	Задний
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, с пневмоэлементами со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC,
Количество подушек безопасности, шт.	8
Размер шин	255/45 R21
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,9
Максимальная скорость, км/ч	250
Расход топлива, л/100 км:	
– городской цикл	21,4
– загородный цикл	9,9
– смешанный цикл	14,1
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	350 000
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000



Volkswagen Tiguan:

Первые эксперименты с внедорожниками в Volkswagen начали проводить еще в 40-х годах. Но по-настоящему этим классом автомобилей занялись уже в XXI веке. Сначала в 2002 году появился Volkswagen Touareg, а пять лет спустя представили и его младшего брата Tiguan. Последний оказался довольно успешным – выпущено свыше 2,6 млн. этих внедорожников. Теперь пришло время полностью нового Volkswagen Tiguan второго поколения.

второе пришествие

Новый Tiguan сохраняет знакомый двухобъемный силуэт, но стал гораздо солиднее на вид и теперь больше схож со старшим Touareg. Его капот и боковины стали более профилированными, а колесные арки расширены. Широкая хромированная решетка радиатора сочетается с крупными прямоугольными фарами. Оптика, кстати, теперь за доплату может быть полностью светодиодной. В версии с пакетом Off-road передний бампер несколько скошен снизу, что увеличивает угол въезда с 18,3° до 25,6°. Пакет R-Line, наоборот, подразумевает аэродинамический обвес и 19-дюймовые легкосплавные диски. На порогах появились хромированные молдинги, а нижняя часть кузова прикрыта защитными пластиковыми накладками. Спойлер на крыше увеличен в размерах, а ширину задней части подчеркивают Г-образные фонари.

Вседорожник построен на более современной модульной платформе MQB, которую также используют Volkswagen Golf VII и Passat B8. Он несколько крупнее предшественника: длина выросла на 60 мм (до 4486 мм), а колесная база прибавила 77 мм – до 2681 мм. Volkswagen Tiguan

стал шире (1830 мм) и ниже (1643 мм). При этом его массу удалось снизить на 50 кг. Аэродинамика также улучшена – коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,31.

В салоне значительно улучшены материалы отделки. Пластик качественнее, стало больше вставок "под алюминий" и черных лакированных деталей. Ушли в прошлое круглые дефлекторы вентиляционной системы, здесь теперь преобладают строгие прямые линии. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Обод трехспицевого рулевого колеса плоский снизу и обшит кожей во всех Tiguan. В начальной версии аналоговые спидометр и тахометр разделены цветным экраном бортового компьютера. В более дорогих вариантах показания приборов выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей, конфигурацию которого можно изменять. Например, он может показывать даже карту навигационной системы. Есть возможность выбрать и технологию проецирования данных на лобовое стекло.

Центральная панель Tiguan повернута к водителю, а венчает ее сенсорный экран

мультимедийной системы с диагональю 5 либо 8 дюймов. При желании можно выбрать и функцию распознавания жестов пальцами. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля немного, они крупные и рационально упорядочены.

У рулевой колонки изменяются угол наклона и вылет, а водительское кресло регулируется по высоте. Передние сиденья традиционно достаточно упруги, но зато хорошо удерживают спину. В базовой версии они дополнены подогревом, а электропривод и функция массажа предложены в качестве опций. Высокая посадка обеспечивает хорошую обзорность во всех направлениях. Подлокотник на центральном тоннеле прячет бокс с 12-вольтовой розеткой.

На втором ряду пространство для ног увеличено на 29 мм, стало больше места и над головой. У задних кресел предусмотрена горизонтальная регулировка (они



сдвигаются назад на 180 мм), изменяется и угол наклона их спинок. Салон стал шире, поэтому троим взрослым сзади комфортнее. Существенно вырос и багажник: его объем теперь составляет 615 л в обычном состоянии и 1655 л – со сложенными задними сиденьями. Проем пятой двери стал шире, а при желании ее теперь можно дополнить электроприводом с функцией сенсорного открытия.

Базовая комплектация включает электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционер, аудиосистему. Также предусмотрены 7 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии соблюдения полосы движения и автоматического замедления. В самом дорогом варианте Highline добавлены климат-контроль, датчики освещения и дождя, обогрев лобового стекла, система определения усталости водителя и адаптивный круиз-контроль с функцией движения в пробках. В перечне дополнительного оборудования – кожаный салон, панорамная крыша, камеры кругового обзора, парковочный автопилот, система слежения за "слепыми" зонами.

Все доступные двигатели оснащены турбонаддувом, непосредственным впрыском топлива и системой глушения при остановках, а также соответствуют экологическим нормам Евро-6. Боль-

шинство из них знакомы: линейку открывают 1,4-литровые турбомоторы объемом 1,4 л (125 и 150 л. с.), выше в иерархии – 2,0-литровая 180-сильная "четверка". Она весьма резвая, да и тяги на низких оборотах достаточно, ведь приличные 320 Н·м крутящего момента в распоряжении всего с 1500 об/мин. Двигатель достаточно тихий даже на высоких оборотах. С ним Volkswagen Tiguan разгоняется до 100 км/ч за 7,7 с и развивает 208 км/ч. А его расход топлива уменьшен до 9,1 л/100 км в городском цикле и 6,4 л/100 км – в загородном. Позже появится еще и 220-сильная версия этого мотора.

Турбодизель объемом 2,0 л развивает 115 либо 150 л. с. Конечно, более мощный вариант выглядит предпочтительнее. Эта "четверка" эластичная и тяговитая. При 1750 об/мин в распоряжении пиковый крутящий момент в 340 Н·м, позволяющий буксировать 2,5-тонный прицеп. Двигатель на удивление тихий, да и вибрации не беспокоят. Разгон до 100 км/ч занимает 9,3 с, а максимальная скорость составляет 200 км/ч. Такой Tiguan очень даже экономичный – 6,8 л/100 км в городе и 5,1 л/100 км – на трассе. Со временем представят модификации этого турбодизеля мощностью 190 и даже 240 л. с. Также в планах – 215-сильный гибридный Tiguan GTE.

На выбор предложены 6-ступенчатая механическая коробка переключения пе-

редач или 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Вскоре появятся переднеприводные модификации, но пока все Volkswagen Tiguan полноприводные, с муфтой типа Haldex. На бездорожье помогает новая технология 4MOTION Active Control с режимами для различных типов дорожного покрытия. Например, при езде по снегу педаль акселератора становится менее чувствительной, а система стабилизации вмешивается раньше.

На асфальтовых дорогах автомобиль демонстрирует уверенную безопасную управляемость. Его рулевое управление с адаптивным электроусилителем стало точнее и информативнее. Технология XDS+ имитирует межколесный дифференциал повышенного трения и сводит на нет недостаточную поворачиваемость. Подвеска стала мягче, чем у предшественника, что положительно сказывается на комфорте езды. При этом крепны кузова в поворотах остаются небольшими. Шумоизоляция в Tiguan и так была неплохой, но теперь ее улучшили и в салоне еще тише.

Volkswagen Tiguan второго поколения поступает в продажу с весны. В Европе цены начинаются с отметки в 26 тыс. евро. Интересно, что позже появятся длиннобазный семиместный вариант Tiguan и даже вседорожное купе.











Технические характеристики Volkswagen Tiguan		
Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная/полная масса, кг	1645/2160	1673/2220
Длина/ширина/высота, мм	4486/1839/1643	
Колесная база, мм	2681	
Колея передняя/задняя, мм	1582/1572	
Клиренс (дорожный просвет), мм	200	
Объем багажника мин/макс, л	615/1655	
Диаметр разворота, м	11,5	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1984	1968
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно	
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	180 при 3950	150 при 3500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	320 при 1500-3900	340 при 1750-3000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/60	Дт/60
Трансмиссия		
Тип привода	подключаемый полный	
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	
Ходовая		
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые	
Количество подушек безопасности, шт.	7	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESP	
Размер шин	215/55 R17	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,7	9,3
Максимальная скорость, км/ч	208	200
Расход топлива, л/100 км		
– городской цикл	9,1	6,8
– загородный цикл	6,4	5,1
– смешанный цикл	7,4	5,7
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	26 000 – 38 500	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Роскошные и быстрые



Maserati Ghibli

Мaserati Ghibli щеголяет широкой "зубастой" решеткой радиатора



Mercedes-Benz CLS

Радиаторная решетка Mercedes-Benz CLS украшена большой трехлучевой звездой



Porsche Panamera

Каплевидные фары роднят Porsche Panamera с 911

Долгое время в автомобильном премиум-классе существовало четкое разделение: спортивными были исключительно купе и кабриолеты, а седаны ставили на роскошь и комфорт. Впрочем, со временем ситуация начала меняться. Постепенно появились спортивные седаны – такие, как Maserati Quattroporte. Сейчас палитра еще шире: можно выбрать и "четыrehдверные купе" вроде Mercedes-Benz CLS, и скоростные дорогие хетчбэки, как Porsche Panamera. Впрочем, присутствуют и традиционные седаны вроде Maserati Ghibli. Об этих трех моделях и пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

Maserati Ghibli обозначил возвращение итальянской марки в Е-класс. У него изящный профиль с аркообразной линией крыши и длинным рельефным капотом. В фирменном стиле выполнена широкая "зубастая" радиаторная решетка. Передние крылья выпуклые, а на них растянута изогнутые фары со светодиодными лампами дневного света. В боковинах с каждой стороны размещены по три небольших отверстия – как на классических Maserati. Оконная линия делает изящный изгиб в районе задних дверей. В крышку багажника интегрирован небольшой спойлер, а широкие "плечи" задних крыльев подчеркнуты продолговатыми фонарями.

Второе поколение Mercedes-Benz CLS известно с 2010 года, а недавно претерпело обновление. Своим элегантным профилем с ниспадающей формой крыши и высокой оконной линией седан действительно напоминает купе. Широкая хромированная решетка радиатора украшена большой трехлучевой звездой. Каплевидные фары – полностью светодиодные и дополнены изогнутыми лампами дневного света. Передний бампер выполнен V-образным. Капот и боковины рельефные, а задние крылья серьезно расширены. Их подчеркивают каплевидные фары, соединенные хромированной накладкой.

В отличие соперников, Porsche Panamera – пятидверный. Хетчбэк также немного освежили недавно. Он привлекает стремительным дизайном с аркообразной линией крыши. Крупные каплевидные фары и слегка вогнутый капот роднят Panamera с Porsche 911. В переднем бампере размещен широкий воздухозаборник. На боковинах заметны штампованные линии и стильные вентиляционные "жабры". У задних стоек – большой угол наклона, а крылья серьезно расширены. Украшают их небольшие светодиодные фонари в виде лепестков цветов.

Panamera несколько крупнее соперников – 5015 мм против 4971 мм у Ghibli и 4937 мм – у CLS. Вместе с тем, колесная база самая большая у Maserati – 2998 мм тогда, как у Porsche она составляет 2923 мм, а у Mercedes-Benz – 2874 мм. Ghibli и Panamera весят по 1870 кг, а CLS – 1940 кг.

Салон Maserati декорирован кожей и полированным алюминием. Трехспицевое рулевое колесо небольшое, а на его ободе предусмотрены наплывы в районе хвата



У Maserati самая большая колесная база – 2998 мм



Mercedes-Benz тяжелее соперников – 1940 кг



Porsche самый крупный в тройке – 5015 мм



В крышку багажника Ghibli интегрирован спойлер



Каплевидные фары CLS соединены хромированной накладкой



В отличие от соперников, Panamera – хетчбэк

рук. Циферблаты спидометра и тахометра находятся в отдельных глубоких колодцах, а остальная информация выведена на цветной дисплей, установленный между приборами. Широкую центральную панель, как водится у Maserati, венчают аналоговые часы. Под ними – 8,4-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы Maserati Touch Control. А вот переключатели здесь несколько мелковаты, что затрудняет пользование ими на ощупь. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Передние сиденья несколько упругие, зато обеспечивают отличную боковую поддержку. Они оснащены электроприводом и подогревом. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель с двумя подлокотниками, прячущими охлаждаемый бокс. Обзорность неплохая во всех направлениях.

Внутри Mercedes-Benz преобладают строгие грани и прямые линии. Кожа в отделке разбавлена вставками из полированного алюминия и лакированного дерева. Обод компактного рулевого колеса плоский снизу, а на рулевой колонке находится селектор трансмиссии. Циферблаты приборов CLS размещены в трех отдельных колодцах. Центральное место занимает спидометр с экраном бортового компьютера внутри, справа от него – тахометр, а слева – датчики остатка топлива в баке и температуры двигателя. К вертикальной центральной панели сверху прикреплен новый 8-дюймовый дисплей мультимедийной системы Comand. Ниже находятся квадратные аналоговые часы. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля довольно много и нужно учить, что некоторые из них слишком мелкие. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Кресла первого ряда мягкие и комфортабельные. Предусмотрены их электропривод и подогрев. На высоком трансмиссионном тоннеле установлен подлокотник с большим боксом внутри. Приподнятая задняя часть несколько ухудшает обзорность.

В салоне Porsche также сочетаются кожа и полированный алюминий. Трехспицевое рулевое колесо несколько приплюснуто снизу. Типичная для Porsche комбинация приборов состоит из пяти циферблатов в отдельных колодцах. По центру размещен тахометр с цифровым спидометром внутри. Слева от него – аналоговый спидометр, а справа – 4,8-дюймовый экран бортового компьютера. По краям приборной панели находятся датчики уровня топлива, температуры охлаждающей жидкости, давления масла. Наклоненная центральная консоль, увенчанная цветным дисплеем, по дизайну немного похожа на мобильный телефон. Различных кнопок и переключателей здесь весьма много, а потому потребуется время, чтобы разобраться с ними. У рулевой колонки изменяются угол наклона и вылет. Передние кресла Panamera комфортабельные и наделены отличной боковой поддержкой. Они оснащены подогревом и электроприводом регу-

лировок. Посадка за рулем ниже, чем у соперников. Это, а также маленькое заднее стекло, ограничивает обзорность.

На втором ряду в Ghibli и CLS места для ног больше, чем в Panamera, а их салон шире в районе плеч. Porsche и Mercedes-Benz, кстати, предложены в четырехместном исполнении. В CLS пространство над головой меньше, чем у соперников. Зато у него самый вместительный багажник – 520 л против 500 у Maserati и 445 л – у Porsche.

Конечно, автомобили такого класса богато укомплектованы. Для сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – Maserati Ghibli S Q4, Mercedes-Benz CLS500 4Matic и Porsche Panamera 4S. Все они оснащены системой доступа без ключа, электропакетом, двухзонным климат-контролем, мощной аудиосистемой, датчиками освещения и дождя, связью Bluetooth, камерой заднего вида, литыми дисками, адаптивным круиз-контролем. У Mercedes-Benz – 9 подушек безопасности, у Porsche – 8, а у Maserati – 6. CLS также оснащен технологиями автоматического замедления и определения усталости водителя.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми двигателями с турбонаддувом. У Ghibli под капотом – 3,0-литровый V6, развивающий 410 л. с. при 5500 об/мин. Он обладает резвым характером и очень быстро раскручивается. Вместе с тем, он эластичный, ведь пиковые 550 Н·м крутящего момента доступны при 1750-5000 об/мин. С 8-ступенчатой автоматической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 4,8 с, а максимальная скорость – 284 км/ч. Специальный акустический синтезатор в выхлопной системе обеспечивает сочный звук двигателя. Правда "аппетит" самый большой в тройке: 15,2 л/100 км в городском цикле и 7,8 л/100 км – в загородном. У нас также можно выбрать 330-сильную версию этого мотора или 3,0-литровый 275-сильный турбодизель.

В отличие от соперников, CLS500 оснащен 4,7-литровым V8. Правда, по мощности он уступает соперникам – 408 л. с. при 5000 об/мин. Зато крутящий момент у него огромен – 600 Н·м при низких 1600 об/мин, то есть тяги на "низах" более, чем достаточно. О турбояме также можно забыть. По мере набора оборотов мотор радует слух низкочастотным рыком. С новым 9-ступенчатым "автоматом" седан разгоняется до 100 км/ч за 4,8 с, а его максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. В городе расход топлива составляет 12,7 л/100 км, а на трассе – 7,5 л/100 км. В Украине Mercedes-Benz можно выбрать с 3,0-литровым 333-сильным бензиновым турбомотором, турбодизелями объемом 2,1 л (204 л. с.) и 3,0 л (258 л. с.). Особняком стоит 585-сильный CLS63 AMG.

Panamera 4S недавно сменил V8 на турбированный 3,0-литровый V6. Он самый мощный в тройке – 420 л. с. при 6000 об/мин. "Шестерка" тяговита с низких оборотов, ведь 520 Н·м крутящего момента доступны всего с 1350 об/мин.



Центральная панель Maserati украшена традиционными часами



Селектор трансмиссии Mercedes-Benz вынесен на рулевую колонку



Центральная панель Porsche напоминает мобильный телефон



На втором ряду Ghibli довольно много места для ног и над головой



В CLS меньше всего места над головой



На втором ряду Panamera – два места

Вместе с тем она способна достичь высоких 6700 об/мин. Этот мотор очень эластичный и работает тихо. Динамика разгона такая же, как у соперников – 4,8 с до 100 км/ч. Максимальная скорость составляет 286 км/ч. Трансмиссия с двумя сцеплениями PDK работает очень быстро, пусть и не столь плавно, как традиционный "автомат". Porsche самый экономичный из трех автомобилей – 12,2 л/100 км в городском цикле и 7,2 л/100 км – на шоссе. В предложении также бензиновые двигатели объемом 3,6 л (310 л. с.) и 4,8 л (520 и 550 л. с.), 3,0-литровый 250-сильный турбодизель и 333-сильный гибридный вариант.

Все три автомобиля полноприводные, поэтому демонстрируют хорошее сцепление с дорогой, несмотря на немалую мощность. Maserati сохраняет заднеприводный уклон, чтобы добиться увлекательной управляемости. Седан на удивление маневренный, а с недостаточной поворачиваемостью отлично борется механический дифференциал повышенного трения. Рулевое управление – необычайно острое и точное, а благодаря гидроусилителю еще и очень информативное. Подвеска Ghibli довольно упругая, особенно если выбрать спортивный режим адаптивных амортизаторов. На больших скоростях в салоне очень тихо, ведь шумоизоляция отлично выполнена.

Mercedes-Benz более настроен на комфорт, а потому его подвеска мягче и выбоины на дороге менее ощутимы. Конечно, крены кузова присутствуют, но они очень небольшие. С ними неплохо борются адаптивные амортизаторы. Руль очень легкий, но при этом и точный, хотя обратной связи у него меньше, чем у Maserati. Курсовая устойчивость на высоте, а недостаточная поворачиваемость проявляется только на больших скоростях. Шумоизоляция салона хорошая, на больших скоростях шины практически не слышны, а ветер не дает о себе знать.

Porsche сочетает комфорт с отличной управляемостью. Он не настолько мягкий, как CLS, но лучше в этом плане, чем Ghibli. Рулевое управление радует своей остротой и информативностью. В поворотах адаптивные амортизаторы становятся жестче, что позволяет избежать больших кренов кузова. Panamera способен легко поддерживать очень высокую скорость на автомагистрали без ущерба курсовой устойчивости. В салоне при этом тихо, ведь шумоизоляция не вызывает вопросов. Также крупный хэтчбек неплохо маневрирует на малых скоростях: диаметр его разворота – 11,2 м против 11,3 м у Mercedes-Benz и 11,5 м – у Maserati.

Mercedes-Benz CLS500 4Matic самый доступный в тройке – 2 856 000 гривен, еще одно его преимущество – вместительный багажник. Стоимость Maserati Ghibli S Q4 – 2 893 000 гривен, он привлекает вместительным салоном. Porsche Panamera 4S несколько дороже – 3 071 000 гривен. Его сильные стороны – экономичность и управляемость.



Объем багажника Maserati – 500 л

Багажник Mercedes-Benz самый вместительный – 520 л

У Porsche в распоряжении – 445 л

Технические характеристики			
Модель	Maserati Ghibli	Mercedes-Benz CLS500	Porsche Panamera 4S
Тип кузова	седан	седан	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	4/5	4/5	5/4
Снаряженная масса, кг	1870	1940	1870
Длина/ширина/высота, мм	4971/1945/1461	4937/1881/1418	5015/1931/1418
Колесная база, мм	2998	2874	2923
Колея передняя/задняя, мм	1635/1653	1596/1626	1658/1662
Клиренс (дорожный просвет), мм	120	140	120
Объем багажника мин/макс, л	500	520	445/1250
Диаметр разворота, м	11,5	11,3	11,2
Двигатель			
Рабочий объем, см3	2979	4663	3604
Тип	бензиновый, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	V6	V8	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4	32/4	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	410 при 5500	408 при 5000	420 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	550 при 1750-5000	600 при 1600	550 при 1350-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/80	Аи-98/70	Аи-98/80
Трансмиссия			
Тип привода	постоянный полный		
Коробка передач	8-ст. автоматическая	9-ст. автоматическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	9	8
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, PSM
Размер шин	235/50 R18 спереди, 275/45 R18 сзади	255/40 R18	245/550 ZR18 спереди 275/45 ZR18 сзади
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,8	4,8	4,8
Максимальная скорость, км/ч	284	250	286
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	15,2	12,7	12,2
– загородный цикл	7,8	7,5	7,2
– смешанный цикл	10,5	9,3	8,9
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	2 893 000	2 856 000	3 071 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Яркие и недорогие



Ford Focus

Отличительная черта обновленного Ford Focus – узкая решетка радиатора



Kia Cee'd

Фары Kia Cee'd растянуты на крылья



Mazda 3

Радиаторная решетка Mazda 3 напоминает улыбку

Автомобильный С-класс большой и многоликий. Оно и неудивительно: ежегодно с конвейера сходят миллионы таких автомобилей. Впрочем, то что эти модели массовые и весьма не дорогие, не значит, что они безликие. В С-классе немало ярких эмоциональных хэтчбэков, привлекающих всеобщее внимание и демонстрирующих неплохую управляемость. И это не дорогие модели, а весьма доступные хэтчбэки – такие, как Ford Focus, Kia Cee'd и Mazda 3.

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

Kia Cee'd недавно также немного освежен. Он привлекает внимание динамичным стилем с клиновидной оконной линией. Капот хэтчбэка рельефный, а лобовое стекло наклонено на большой угол. Раскосые фары со светодиодными ходовыми огнями растянuty на крылья, а решетка радиатора обрамлена хромом. Увеличенный воздухозаборник в переднем бампере напоминает улыбку. Силуэт крыши выполнен аркообразным, а верхняя кромка пятой двери украшена большим спойлером. Заднее стекло панорамное, а крупные продолговатые фонари высоко посажены.

Mazda 3 третьего поколения – новичок в этой тройке, у нас его начали продавать с прошлого года. Он выглядит весьма необычно, по меркам С-класса, благодаря длинному капоту и сдвинутому назад салону. Широкая решетка радиатора по форме напоминает улыбку и обрамлена хромом, а с ней сочетаются узкие фары. Оконная линия отличается элегантным изгибом, а боковины украшены штампованными линиями. Задняя часть немного приподнята, а на крыше установлен спойлер. Расширенные "плечи" Mazda подчеркнуты продолговатыми фонарями.

Mazda 3 немного крупнее своих соперников – достигает 4456 мм в длину при колесной базе в 2700 мм. У Ford эти показатели составляют 4358 мм и в 2648 мм, соответственно. Длина Kia равна 4310 мм, а расстояние между осями – 2650 мм. Интересно, что "тройка" при этом самая легкая – 1240 кг против 1268 кг у Cee'd и 1280 кг – у Focus.

В салоне Ford заметны черты спортивного стиля. В отделке сочетаются ткань и кожа, а пластик разбавлен серебристыми вставками, имитирующими полированный алюминий. На ободе четырехспицевого рулевого колеса заметны наплывы в райо-



Большой угол наклона лобового стекла делает профиль Ford более динамичным



Kia самый компактный – 4310 мм



Mazda самый легкий в тройке – 1240 кг



На крыше Focus установлен большой спойлер



Фонари Cee'd высоко посажены



Заднее стекло Mazda 3 прикрыто спойлером

не хвата рук, а сам он обшит кожей. Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы. Между спидометром и тахометром установлены указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя, а также цветной экран бортового компьютера. Наклоненная центральная панель увенчана еще одним дисплеем – 4,2-дюймовым, сенсорным. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля рационально упорядочены и четко разделены, то есть привыкание к ним не займет много времени. У рулевой колонки изменяются угол наклона и глубина, а водительское кресло получило электропривод. Передние сиденья Focus комфортабельные и обладают лучшей, чем у конкурентов, боковой поддержкой. Они также оснащены подогревом. На центральном тоннеле установлен подлокотник с боксом внутри. Обзорность вперед и по сторонам неплохая, однако при парковке ее ограничивает слишком маленькое заднее стекло.

Во внутренней отделке Kia пластик щедро разбавлен черными лакированными вставками, а трехспицевое рулевое колесо обшито кожей. Установлена фирменная "трехцилиндровая" комбинация приборов, то есть циферблаты размещены в трех желобах. По центру размещен большой спидометр с экраном бортового компьютера внутри, слева от него – тахометр, а справа – указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. Довольно небольшая центральная панель немного повернута к водителю, а сверху ее – небольшой монохромный дисплей часов и термометра. Кнопки здесь рационально упорядочены и разобратся с ними нетрудно. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Кресла первого ряда комфортабельные, но боковая поддержка у них хуже, чем у сидений соперников. Они получили функцию подогрева. Предусмотрен центральный подлокотник с боксом внутри. Обзорность вперед и по сторонам хорошая, а вот при парковке немного мешают толстые задние стойки.

В салоне Mazda 3 господствует спортивный стиль. В отделке присутствуют накладки, имитирующие полированный алюминий и даже вставки "под карбон". Трехспицевое рулевое колесо имеет небольшой диаметр и декорировано кожей. На приборной панели центральное место занимает аналоговый тахометр с цифровым спидометром внутри. По бокам от него установлены два цветных дисплея, на которые выведены остальные показания. Центральная панель достаточно широкая и немного повернута к водителю, а сверху на ней – 7-дюймовый сенсорный экран. Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля несколько мелковаты, поэтому требуют некоторого времени для привыкания. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету. Передние сиденья обладают лучшей в тройке боковой поддержкой, хоть и довольно-таки упругие. Предусмотрен и их подогрев. Центральный

подлокотник прячет внутри бокс для мелкой поклажи. Обзорность назад несколько ограничена из-за маленького стекла.

На втором ряду пространство над головой приблизительно одинаковое во всех трех автомобилях. Больше всего места для ног – у Mazda, а вот салон самый широкий у Cee'd, что позволяет троим пассажирам чувствовать себя свободнее сзади. Багажник наиболее вместительный у Kia: его объем составляет 380 л тогда, как у Mazda – 350 л, а у Ford – 316 л. Со сложенными задними сиденьями он возрастает до 1318, 1250, 1215 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны варианты моделей приблизительно одинаковой стоимости – Ford Focus 1,0 Business, Kia Cee'd 1,6 Business Mazda 3 1,5 Touring. Все они оснащены электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонным климат-контролем, легкосплавными дисками, аудиосистемой, связью Bluetooth, круиз-контролем, системами стабилизации и контроля давления в шинах, 6 подушками безопасности. Ford и Kia также получили обогрев лобового стекла, а у Cee'd еще есть подогрев руля, датчики света и дождя.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми двигателями. Трехцилиндровый турбомотор Focus объемом 1,0 л развивает 125 л. с. при 6000 об/мин. 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. Роботизированная трансмиссия с двумя сцеплениями Powershift с двумя сцеплениями демонстрирует очень быстрые переключения передач, что способствует неплохой динамике – 12,0 с до 100 км/ч и максимальным 192 км/ч. Хэтчбек самый экономичный в тройке: 7,4 л/100 км в городском цикле и, 4,4 л/100 км – в загородном. Также Ford в Украине предложен со 100-сильной версией этого мотора.

Атмосферная 1,6-литровая "четверка" Cee'd выдает 130 л. с. при 6300 об/мин. Она высокооборотистая, а потому постоянно приходится раскручивать. Пик крутящего момента в 157 Н·м доступен только при 4200 об/мин. Двигатель отзывается приятным и не слишком громким звуком. Kia разгоняется до 100 км/ч за 11,5 с и способен развить 192 км/ч. Правда, "аппетит" у него побольше: в городе расход топлива составляет 9,5 л/100 км, а на трассе – 5,4 л/100 км. Автоматическая 6-ступенчатая коробка переключения передач отличается плавностью работы, но ее реакции не столь быстрые, как у соперников. Хэтчбек у нас также может быть оснащен 1,6-литровым турбодизелем мощностью 128 л. с.

Двигатель Mazda также атмосферный: при рабочем объеме 1,5 л он развивает 120 л. с. при 6000 об/мин. Он неплохо проявляет себя в среднем диапазоне оборотов. Максимальные 150 Н·м крутящего момента достигаются при 4000 об/мин,



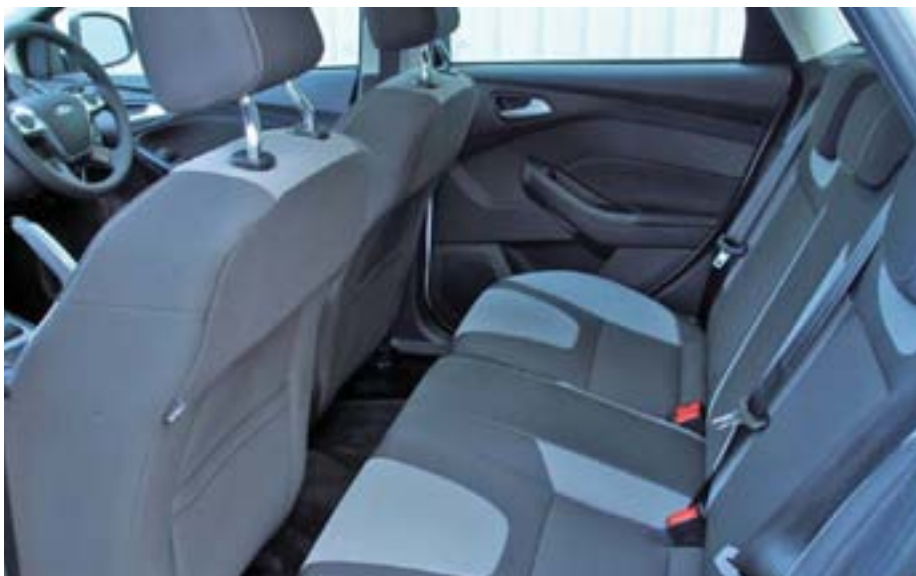
Циферблаты приборов Ford помещены в отдельные колодцы



Центральная панель Kia немного повернута к водителю



Тахометр Mazda соседствует с двумя дисплеями



У Focus места для ног меньше, чем у соперников



Салон Cee'd самый широкий в районе плеч



Mazda 3 обладает самым щедрым пространством для ног сзади

хотя 90% его в распоряжении уже при 2000 об/мин. По мере разгона эта "четверка" становится достаточно шумной. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия работает быстро. Разгон до 100 км/ч занимает 11,7 с, а максимальная скорость – 186 км/ч. Хетчбэк расходует 7,4 л/100 км в городском цикле и 4,9 л/100 км – на шоссе. Также модель на украинском рынке можно выбрать с 2,0-литровым 150-сильным бензиновым двигателем.

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

Kia также неплох в управлении, хотя и не столь интересен, как соперники. Дело в том, что задняя подвеска Cee'd – торсионная, а не многорычажная, как у Focus и Mazda 3. Хотя автомобиль хорошо держит дорогу: курсовая устойчивость и сцепление с асфальтом на высоте. Его рулевое управление порадует точностью, хотя немного больше обратной связи ему не помешало бы. Но нередко проявляется недостаточная поворачиваемость. В городе автомобиль неплохо маневрирует, а диаметр его разворота – 10,3 м против 10,6 м у Mazda 3 и 10,9 м – у Focus. Большинство дорожных неровностей поглощаются плавно, хотя крены кузова у Cee'd выражены больше, чем у двух других хетчбэков.

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

Kia Cee'd 1,6 Business самый доступный в тройке – 514 800 гривен, – и при этом у него наиболее богатое оснащение. Цена Ford Focus 1,0 Business – 546 600 гривен, он также привлекает экономичностью. Mazda 3 1,5 Touring несколько дороже соперников – 556 тыс. гривен. Но зато у него лучшая управляемость.



Объем багажника Ford – 316 л

Багажник Kia самый большой – 380 л

У Mazda в распоряжении 350 л

Технические характеристики			
Модель	Ford Focus	Kia Cee'd	Mazda 3
Тип кузова	хетчбэк		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1280	1268	1240
Длина/ширина/высота, мм	4358/1823/1484	4310/1780/1470	4460/1795/1450
Колесная база, мм	2685	2650	2700
Колея передняя/задняя, мм	1544/1558	1563/1576	1525/1520
Клиренс (дорожный просвет), мм	160	140	155
Объем багажника мин/макс, л	316/1215	380/1318	350/1250
Диаметр разворота, м	10,9	10,3	10,6
Двигатель			
Рабочий объем, см3	999	1591	1496
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 3	в ряд, 4	в ряд, 4
Количество клапанов/распределов, шт.	12/2	16/2	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	125 при 6000	130 при 6300	120 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	170 при 1400	157 при 4200	150 при 4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/53	Аи-95/53	Аи-95/51
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	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, ESC	ABS, EBD, DSC
Размер шин	205/55 R16	195/65 R15	205/60 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	12,0	11,5	11,7
Максимальная скорость, км/ч	192	192	186
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	7,4	9,5	7,4
– загородный цикл	4,4	5,2	4,9
– смешанный цикл	5,5	6,8	5,8
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	546 600	516 800	556 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Сравнение вседорожников премиум-сегмента



Audi Q5

Широкая радиаторная решетка
Audi Q5 обрамлена хромом



Jaguar F-Pace

Широкая решетка радиатора
Jaguar F-Pace сочетается
с раскосыми фарами



Mercedes- Benz GLC

По центру решетки радиатора
Mercedes-Benz GLC – большая
трехлучевая звезда

Когорта вседорожников на рынке с каждым годом становится все больше. Появляются все новые модели, причем этот класс постепенно открывают для себя все новые марки. Так, с 2016 года началось производство первого вседорожного Jaguar – F-Pace. Причем британцы сразу нацелились на премиум-сегмент, где конкуренция серьезная. Рассмотрим же, как Jaguar F-Pace покажет себя против нового Mercedes-Benz GLC и проверенного Audi Q5.

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

Jaguar F-Pace выдержан в фирменном стиле марки, а потому выглядит элегантно и весьма стремительно. У вседорожника большой угол наклона лобового стекла и задних стоек крыши, короткие свесы кузова, расширенные задние крылья. Широкая "пасть" решетки радиатора декорирована хромом и сочетается с хищными раскосыми фарами. Оптика вседорожника, кстати, светодиодная. В боковинах заметны стильные вентиляционные отверстия. На крыше установлен большой спойлер, а ширину задней части подчеркивают узкие фонари в стиле купе и кабриолета Jaguar F-Type.

Mercedes-Benz GLC в прошлом году пришел на смену модели GLK и радикально преобразился внешне, по сравнению с предшественником. На смену углам пришли более изящные и плавные формы, а линия крыши стала более покатой. Немаленькая радиаторная решетка по центру украшена большой трехлучевой звездой, а по бокам размещены крупные фары с изогнутыми светодиодными ходовыми огнями. Капот и боковины выполнены профилированными. Заднее стекло прикрыто спойлером, а по краям кузова сзади установлены продолговатые фонари.

F-Pace несколько крупнее своих соперников: его длина равна 4731 мм против 4656 мм у GLC и 4629 мм – у Q5. Колесная база Jaguar равна 2874 мм, Mercedes-Benz – 2873 мм, а у Audi – 2807 мм. Британец еще и несколько легче соперников – 1775 кг против 1845 кг у GLC и 1895 кг – у Q5.

В салоне Audi господствует традиционный стиль немецкой марки. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей, а в районе хвата рук на ободе предусмотрены напльвы. На приборной панели крупные спидометр и тахометр разделены цветным экраном бортового компьютера, а по краям размещены указатели остатка топлива в



Audi компактнее соперников – 4629 мм в длину



Jaguar самый легкий в тройке – 1775 кг



Боковины Mercedes-Benz профилированы



Панорамное заднее стекло Q5 сверху прикрыто спойлером



Ширину задней части F-Раса подчеркивают узкие фонари



По краям кузова GLC установлены крупные фонари

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

В отличие от соперников, у Jaguar салон обшит кожей, разбавленной алюминиевыми вставками. Трехспицевое рулевое колесо очень компактное, а на его ободе заметны наплывы в районе хвата рук. Оригинально выглядит круглый селектор трансмиссии, выдвигающийся при включении зажигания. Циферблаты спидометра и тахометра разделены цветным экраном бортового компьютера. Широкая центральная панель увенчана 8,0-дюймовым сенсорным экраном мультимедийной системы. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они удобно расположены. У рулевой колонки изменяется угол наклона и вылет. Передние кресла удобные и обладают лучшей в тройке боковой поддержкой. Предусмотрена и функция их подогрева. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором размещены подстаканники и подлокотник с боксов внутри. Обзорность назад несколько ограничена из-за приподнятой "кормы".

Во внутренней отделке Mercedes-Benz использована искусственная кожа. Передняя панель выполнена обволакивающей. Трехспицевый руль позаимствован у седана Mercedes-Benz C-Class, а на рулевую колонку вынесен селектор трансмиссии. Циферблаты спидометра и тахометра помещены в отдельные колодцы, а между ними расположен цветной экран бортового компьютера. Центральная панель серьезно наклонена, а сверху к ней прикреплен 7,0-дюймовый дисплей мультимедийной системы Comand. Для навигации в меню предусмотрен изогнутый джойстик. Клавиш блоков аудиосистемы и климатической установки немного, поэтому разобраться с ними несложно. Рулевая колонка GLC регулируется в двух плоскостях, а передние сиденья оснащены электроприводом регулировок. Они мягкие и комфортабельные, но при этом неплохо удерживают спину. Два подлокотника прячут бокс для мелкой pokлажи. Обзорность во всех направлениях хорошая благодаря высокой посадке и тоненьким стойкам крыши.

На втором ряду пространство для ног приблизительно одинаковое во всех трех автомобилях, хотя в Q5 задние кресла оснащены горизонтальной регулировкой. У Mercedes-Benz и Audi также изменяется

угол наклона спинок сидений. Места над головой больше всего у GLC. Его салон и самый широкий в районе плеч, поэтому троим пассажирам там комфортнее, чем в других вседорожниках. Зато у Jaguar самый вместительный багажник: его объем – 650 л против 550 л у Mercedes-Benz и 540 л – у Audi. Со сложенными задними сиденьями он возрастает до 1740, 1600 и 1560 л, соответственно. У GLC предусмотрен электропривод пятой двери.

Для объективности сравнения выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости – Audi Q5 2,0 TDI, Jaguar F-Pace 2,0D Pure и Mercedes-Benz GLC250d 4Matic. Все они оснащены системой доступа без ключа, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонным климат-контролем, магнитолой с CD-проигрывателем, связью Bluetooth, легкосплавными дисками, круиз-контролем, системой стабилизации. Немецкие вседорожники оснащены датчиками света и дождя, зато у Jaguar есть парктроник и круиз-контроль. У Mercedes-Benz – 7 подушек безопасности, а у двух других вседорожников – по 6. Кроме того, GLC получил систему мониторинга "слепых" зон.

Все три автомобиля оснащены турбодизельными двигателями. "Четверка" Audi объемом 2,0 л с двумя турбинами развивает 177 л. с. при 4200 об/мин. Максимальные 380 Н·м крутящего момента доступны при 1750 об/мин. Мотор работает достаточно тихо и плавно. Разгон до 100 км/ч занимает 9,0 с, а максимальная скорость составляет 200 км/ч. Роботизированная 6-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями не только отличается быстротой переключений, но и способствует снижению расхода топлива. Правда, "аппетит" у Q5 самый большой: 7,1 л/100 км в городском цикле и 5,5 л/100 км – в загородном. Кроме того, вседорожник в Украине доступен с бензиновыми двигателями объемом 2,0 л (180 и 225 л. с.) и 3,0 л (272 л. с.).

Турбодизель Jaguar имеет рабочий объем 2,0 л, а его мощность составляет 180 л. с. при 4000 об/мин. Приличный крутящий момент в 430 Н·м достигается при 1750 об/мин, поэтому двигатель достаточно тяговит. Но нужно учитывать, что на высоких оборотах мотор довольно громкий, а порой ощутимы и вибрации. Зато 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия работает плавно. F-Pace разгоняется до 100 км/ч за 8,7 с и способен развить 208 км/ч. Британский вседорожник самый экономичный в тройке: 6,2 л/100 км в городе и 4,7 л/100 км – на трассе. Также его можно выбрать с 3,0-литровым 240-сильной бензиновой "четверкой".

Под капотом Mercedes-Benz – 2,1-литровый двигатель. Он самый мощный в тройке – 204 л. с. при 3800 об/мин. Пиковый крутящий момент также побольше, чем у соперников – 500 Н·м всего при 1600 об/мин. Конечно, с такими показателями неудивительно, что динамика Mercedes-Benz несколько лучше, чем у двух дру-



Центральная панель Audi немного повернута к водителю



Круглый джойстик трансмиссии Jaguar выдвигается из центральной панели



Приборы Mercedes-Benz помещены в отдельные колодцы



Задние сиденья Q5 оснащены горизонтальной регулировкой



На втором ряду F-Раса ограниченное пространство над головой



В GLC больше всего места над головой

гих вседорожников – 7,6 с до 100 км/ч и максимальные 222 км/ч. Автоматическая 9-ступенчатая трансмиссия переключается практически незаметно, хотя и не очень быстро. Сам турбодизель тихий и не беспокоит вибрациями. GLC250d 4Matic расходует 6,3 л/100 км в городском цикле и 5,2 л/100 км – за городом. Автомобилу предложена еще и 170-сильная версия этого мотора, можно выбрать и 2,0-литровый 211-сильный турбодвигатель.

У Q5 и GLC полный привод постоянный, а у F-Раса – подключаемый. Автомобили рассчитаны преимущественно на легкое бездорожье. Mercedes-Benz и Jaguar получили технологии изменения настроек полного привода для разных типов дорожного покрытия. Клиренс Audi составляет 200 мм, Jaguar – 213 мм, а Mercedes-Benz – 180 мм.

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

Jaguar более увлекательный в управлении. Заднеприводной уклон и задняя подвеска с интегральным рычагом способствует уверенному поведению на извилистых дорогах. С недостаточной поворачиваемостью успешно борется система векторизации тяги. Хотя нужно быть осторожным, так как задняя ось может сорваться в занос до подключения передних колес. Рулевое управление весьма острое, но обратной связи у него немного. Правда, нужно учитывать, что подвеска F-Раса ощутимо жестче, чем у конкурентов. Зато этот вседорожник меньше всех кренится в поворотах.

Mercedes-Benz традиционно на первое место ставит комфорт. Большинство дорожных неровностей легко поглощаются длинноходной подвеской. При этом вседорожник не очень кренится в поворотах. Руль GLC легкий и его можно вращать несколькими пальцами руки, однако он не очень информативный в околонулевой зоне. Недостаточная поворачиваемость весьма редко дает о себе знать. Кроме того, у автомобиля лучшая в тройке шумоизоляция, что особенно заметно по передвижению по автомагистрали на большой скорости.

Audi Q5 2,0 TDI привлекает самой доступной ценой – 1 293 000 гривен. Mercedes-Benz GLC250d 4Matic стоит 1 314 000 гривен, а его сильные стороны – вместительность и динамика. Jaguar F-Pace 2,0D Pure несколько дороже – 1 444 000 гривен, он отличается экономичностью и большим багажником.



Объем багажника Audi – 540 л



Багажник Jaguar самый большой – 650 л



У Mercedes-Benz в распоряжении 550 л

Технические характеристики			
Модель	Audi Q5	Jaguar F-Pace	Mercedes-Benz GLC
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1895/2430	1775/2505	1845/2505
Длина/ширина/высота, мм	4629/1898/1655	4731/2070/1652	4656/1890/1639
Колесная база, мм	2807	2874	2873
Колея передняя/задняя, мм	1617/1613	1641/1654	1621/1617
Клиренс (дорожный просвет), мм	200	213	180
Объем багажника мин/макс, л	540/1560	650/1740	550/1600
Диаметр разворота, м	11,6	11,9	11,8
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1968	1999	2143
Тип	Дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	177 при 4200	180 при 4000	204 при 3800
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	380 при 1750-2500	430 при 1750	500 при 1600
Топливо/емкость бака, л	Дт/75	Дт/60	Дт/66
Трансмиссия			
Тип привода	Постоянный полный	Подключаемый полный	Постоянный полный
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	8-ст. автоматическая	9-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости	Независимая, многорычажная, 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, ESP, HDC	ABS, EBD, DSC	ABS, EBD, ESP,
Размер шин	235/65 R17	235/60 R18	235/65 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,0	8,7	7,6
Максимальная скорость, км/ч	200	208	222
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	7,1	6,2	6,3
– загородный цикл	5,5	4,7	5,2
– смешанный цикл	6,1	5,3	5,6
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 293 000	1 444 000	1 314 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Много автомобиля за разумные деньги



Nissan Sentra

Хромированная решетка радиатора Nissan Sentra сочетается со стреловидными фарами



Peugeot 301

Радиаторная решетка Peugeot 301 декорирована хромом



Skoda Rapid

Капот Skoda Rapid увенчан "клювом" с логотипом марки

Стремительный рост спроса на автомобили в развивающихся странах побудил многих автопроизводителей создавать новые бюджетные модели. При их разработке учитываются региональная специфика и предпочтения местных покупателей. Так, автолюбители Центральной и Восточной Европы нередко отдают предпочтение довольно крупным автомобилям с вместительными багажниками. Поэтому для них создали такие модели, как Peugeot 301 и Skoda Rapid. Кроме того, начались поставки Nissan Sentra, ранее представленного только в США. Именно эти автомобили и являются героями нашего сравнительного тест-драйва.

Nissan Sentra – новичок на украинском рынке, хотя сам седан нынешнего поколения известен с 2012 года. Его внешний вид довольно выразительный – с раздутыми мускулистыми передними крыльями и штампованными линиями на боковинах. Хромированная трапецевидная решетка радиатора сочетается с крупными стреловидными фарами. Стремительности прибавляет ниспадающая форма крыши седана, а оконная линия изогнута. Задняя часть немного приподнята, а ее ширину подчеркивают раскосые фонари. Крышка багажника украшена хромированной накладкой.

Peugeot 301 использует удлиненную платформу нового хэтчбэка 208 и является родственником Citroen C-Elysee. Седан отличается весьма элегантным дизайном с профилированными боковинами и выпуклым капотом. На "носу" размещен большой логотип французской марки. Радиаторная решетка декорирована хромом, а с ней сочетаются узкие фары. В бампере установлен узкий воздухозаборник. Оконная линия отличается небольшим изящным изгибом в районе задних стоек крыши. Прямоугольные фонари украшены оригинальными С-образными элементами белого цвета.

Skoda Rapid пришел на смену Octavia Tour, а платформу для него позаимствовали Volkswagen Polo. В отличие от соперников это не седан, а лифтбэк. Он отличается весьма сдержанным стилем, в котором преобладают грани. Фирменная "зубастая" радиаторная решетка обрамлена хромом, а по бокам – строгие прямоугольные фары. Капот увенчан небольшим "клювом" с логотипом марки. Передний воздухозаборник растянут на всю ширину бампера. Профиль подчеркнут широкой оконной линией. А сзади по краям кузова установлены полукруглые фонари. Интересно, что в лючке бензобака спрятан специальный скребок для льда.

Sentra крупнее соперников – 4625 мм в длину против 4483 мм у Rapid и 4442 мм – у 301. У него же и самая большая колесная база – 2700 мм тогда, как у Peugeot – 2652 мм, а у Skoda – 2602 мм. Французский автомобиль заметно легче соперников: он весит 1090 кг, чешский лифтбэк – 1165 кг, а японский седан – 1216 кг.



Nissan крупнее соперников – 4625 мм в длину



Peugeot самый легкий в тройке – 1090 кг



В отличие от соперников, Skoda – лифтбэк, а не седан



Крышка багажника Sentra украшена хромированным молдингом



В фонарях 301 заметны С-образные элементы



По краям кузова Rapid установлены полукруглые фонари

В отделке салона Nissan пластик щедро разбавлен серебристыми вставками "под алюминий". Присутствуют они и на трехспицевом рулевом колесе с необычной вытянутой ступицей. Передняя панель изогнута, а циферблаты приборов украшены серебристыми ободками. Между спидометром и тахометром установлены указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя, а также экран бортового компьютера. Переключатели блоков аудиосистемы и климатической установки крупные и удобные при пользовании на ощупь. Рулевая колонка регулируется по углу наклона и глубине, а у водительского сиденья изменяется высота. Передние кресла комфортабельные, хотя боковая поддержка у них не самая лучшая. Зато предусмотрена функция подогрева. Посадка за рулем в Sentra несколько выше, чем в других автомобилях, что в купе с тоненькими стойками крыши обеспечивает хорошую обзорность.

Пластик в салоне Peugeot довольно жесткий, но зато отделка щедро разбавлена хромированными вставками и лакированными накладками. Подсветка – эмоциональная, оранжевая. Трехспицевое multifunctionальное рулевое колесо обшито кожей, а его обод снизу выполнен плоским. В районе хвата рук предусмотрены удобные напльвы. Циферблаты спидометра и тахометра размещены в отдельных колодцах, а между ними установлен экран бортового компьютера. Широкая центральная панель увенчана монохромным дисплеем часов и термометра. Клавиши аудиосистемы довольно тесно сгруппированы, а потому на ощупь их можно спутать. Блок климат-контроля удобнее в пользовании, но на его дисплее почему-то не отображается выставленная температура. Кроме того, следует отметить, что кнопки электростеклоподъемников находятся на трансмиссионном тоннеле и к ним приходится тянуться. У рулевой колонки изменяется только высота, зато достаточно широкий диапазон регулировок у водительского кресла. Передние сиденья довольно упругие и неплохо удерживают спину. Они оснащены подогревом. Между креслами установлен подлокотник.

Материалы отделки у Skoda несколько качественнее, чем у соперников. Внутри господствуют строгие горизонтальные линии. По другим моделям чешской марки знакомы прямоугольные дефлекторы системы вентиляции и multifunctionальное четырехспицевое рулевое колесо. Его обод обшит кожей. Шкалы приборов выполнены в классическом стиле. Внутри спидометра установлен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру – экран бортового компьютера. На V-образной центральной панели переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля декорированы хромом. Они рационально упорядочены и к ним можно быстро привыкнуть. У рулевой колонки регулируются

как высота, так и глубина, можно изменить и высоту сиденья водителя. Передние кресла упругие, но обладают очень хорошей боковой поддержкой. Предусмотрена и функция подогрева. Под водительским сиденьем Rapid есть ниша с флуоресцентным жилетом. Обзорность вперед и по сторонам хорошая.

На втором ряду очень просторно во всех трех автомобилях. Особенно внушительное место для ног. У Rapid несколько большее пространство над головой, чем у соперников. Салон Sentra самый широкий в районе плеч, поэтому троим пассажирам сзади здесь комфортнее всего. Объем багажника у Peugeot равен 506 л, у Nissan – 511 л, а у Skoda – 550 л. У 301 и Rapid можно сложить задние сиденья, что увеличивает его до 1332 и 1490 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости – Nissan Sentra 1,6 Comfort, Peugeot 301 1,6 Allure, и Skoda Rapid 1,6 Ambition. Все они оснащены центральным замком, электростеклоподъемниками, обогревом и электроприводом зеркал заднего вида, противотуманными фарами, магнитолой с CD-проигрывателем, системой стабилизации ESP и двумя подушками безопасности. Peugeot и Skoda получили климат-контроль тогда, как у Nissan – кондиционер. У Sentra и 301 также предусмотрена связь Bluetooth, а Peugeot укомплектован еще и 16-дюймовыми легкосплавными дисками.

Под капотами всех трех машин – бензиновые четырехцилиндровые атмосферные двигатели объемом 1,6 л. Мотор Nissan наиболее мощный – 117 л. с. при 6000 об/мин. Крутящий момент также самый большой, но 158 Н·м достигаются при высоких 4000 об/мин, поэтому "четверку" нужно раскручивать. Но на высоких оборотах двигатель становится достаточно шумным. Механическая 5-ступенчатая трансмиссия работает точно, а педаль сцепления легкая. Разгон до 100 км/ч занимает 10,6 с, а максимальная скорость составляет 192 км/ч. Зато расход топлива у Sentra относительно небольшой – 8,2 л/100 км в городском цикле и 5,5 л/100 км – в загородном.

Двигатель Peugeot развивает 115 л. с. при 6050 об/мин. Однако он высокооборотистый и максимальные 150 Н·м крутящего момента в распоряжении с 4000 об/мин. К тому же, по мере роста оборотов "четверка" становится громкой. А поскольку передачи в 5-ступенчатой механической трансмиссии – "длинные", то при езде по трассе со скоростью 100 км/ч (а это 3000 об/мин на высшей передаче) шум двигателя ощутим. Зато у 301 лучшая в тройке динамика – 9,4 с до 100 км/ч и максимальные 188 км/ч. Расход топлива умеренный – 8,8 л/100 км в городском цикле и 5,3 л/100 км – в загородном. Седан в Украине также доступен с 1,2-литровым 72-сильным бензиновым мотором и 1,6-литровым 92-сильным турбодизелем.



Приборы Nissan дополнены серебристыми ободками



Циферблаты приборов Peugeot размещены в отдельных колодцах



Шкалы приборов Skoda выполнены в классическом стиле



В Sentra самое щедрое пространство для ног



На втором ряду 301 весьма просторно



В Rapid самое большое пространство над головой

Мотор Skoda развивает 110 л. с. при 5600 об/мин. Он несколько лучше, чем двигатели соперников, проявляет себя в среднем диапазоне оборотов. Максимальный крутящий момент в 155 Н•м достигается при 3800 об/мин. Кроме того, "четверка" самая тихая и плавная. Лифтбэк разгоняется до 100 км/ч за 10,3 с и развивает 195 км/ч. Механическая 5-ступенчатая трансмиссия отличается точностью работы, а ход ее рычага короткий. Rapid самый экономичный в тройке – 7,9 л/100 км в городском цикле и 4,7 л/100 км – за городом. Для лифтбэка в нашей стране также можно выбрать бензиновые моторы объемом 1,2 л (75, 90 и 110 л. с.).

Sentra ставит на первое место комфорт. Седан очень мягкий, а длинноходная подвеска легко справляется с большинством дорожных неровностей. Хотя нужно учитывать, что автомобиль ощутимо кренится в поворотах. Рулевое управление с адаптивным электроусилителем легкое и точное, но немного больше обратной связи ему не помешало бы. Сцепление с дорогой не вызывает вопросов, как и курсовая устойчивость. Но шумоизоляция не самая лучшая: на больших скоростях в салоне довольно отчетливо слышны шумы ветра и шин.

Езда в 301 – наиболее комфортабельная. Его мягкая и подвеска уверенно поглощает даже серьезные выбоины. Однако, обратной стороной подобных настроек ходовой являются выраженные крены кузова в виражах. Руль с электроусилителем на удивление точный и информативный. Но нужно учитывать, что в скоростных виражах нередко проявляется недостаточная поворачиваемость. Впрочем, в городских условиях Peugeot неплохо маневрирует и диаметр разворота у него меньше, чем у соперников – 10,7 м против 10,9 м у Skoda и 11,1 м – у Nissan.

Rapid более интересен в управлении. Его руль точнее, чем у конкурентов, да и его информативность очень неплохая. Сцепление с дорогой хорошее, на высоте и курсовая устойчивость. Лифтбэк увереннее чувствует себя на извилистых дорогах. Конечно, подвеска Skoda более упругая, чем у двух других автомобилей, но езда остается достаточно комфортабельной. Зато крены кузова у Rapid несколько меньше. У пассажирского отсека неплохая шумоизоляция, а потому на больших скоростях ветер почти не слышен. Также следует отметить хорошие тормоза, ведь у лифтбэка сзади стоят диски, а у его соперников – барабаны.

Peugeot 301 1,6 Allure самый доступный в тройке – 381 тыс. гривен. При этом у него самая богатая комплектация и лучшая динамика. Skoda Rapid 1,6 Ambition стоит 433 тыс. гривен и привлекает экономичностью и вместительным багажником. Nissan Sentra 1,6 Comfort несколько дороже соперников – 461 тыс. гривен, а его сильная сторона – просторный салон.



У Nissan в распоряжении 511 л

Объем багажника Peugeot – 506 л

Багажник Skoda самый большой – 550 л

Технические характеристики			
Модель	Nissan Sentra	Peugeot 301	Skoda Rapid
Тип кузова	седан		лифтбэк
Количество дверей/мест, шт/	4/5		5/5
Снаряженная масса, кг	1216	1090	1165
Длина/ширина/высота, мм	4625/1760/1495	4442/1748/1466	4483/1706/1461
Колесная база, мм	2700	2652	2602
Колея передняя/задняя, мм	1529/1529	1501/1478	1463/1500
Клиренс (дорожный просвет), мм	155	142	150
Объем багажника мин/макс, л	511	506/1332	550/1490
Диаметр разворота, м	11,1	10,7	10,9
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1598	1587	1598
Тип	бензиновый		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	117 при 6000	115 при 6050	110 при 5600
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	158 при 4000	150 при 4000	155 при 3800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/52	Аи-95/50	Аи-95/55
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	5-ст. механическая		
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	барабанные	барабанные	дисковые
Количество подушек безопасности, шт.	2		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	205/55 R16	195/55 R16	185/60 R15
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,6	9,4	10,3
Максимальная скорость, км/ч	192	188	195
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	8,2	8,8	7,9
– загородный цикл	5,5	5,3	4,7
– смешанный цикл	6,4	6,5	5,9
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	461 000	381 000	433 000
Первое техобслуживание, км	15 000		
Периодичность техобслуживания, км	15 000		



BMW: столетие
традиций и новаторства

Далеко не все автомобильные компании сразу приступили к выпуску четырехколесных транспортных средств. Многие из них начинали с мотоциклов или даже велосипедов. А порой в автомобильную отрасль приходили даже из авиации. К последним относится марка BMW, празднующая в этом году свое столетие. Однако немецкая компания стала гораздо известнее благодаря автомобилям и мотоциклам, так что не все знают о ее авиационном прошлом.

Датой рождения BMW считается 7 марта 1916 года. Именно тогда три авиационных предприятия Rapp Motorenwerke, Bayerische Flugzeugwerke и Fahrzeugfabrik Eisenach слились в одну компанию Bayerische Motoren Werke GmbH (ООО "Баварский моторный завод" в переводе с немецкого) со штаб-квартирой в Мюнхене. Отсюда – и аббревиатура BMW. Поначалу заводы занимались лицензионной сборкой авиадвигателей Austro-Daimler V12, но затем молодой инженер Макс Фриц создал рядный шестицилиндровый мотор BMW IIIa. Для своего времени это был прорыв, ведь мощность достигла невиданных тогда 200 л. с. К тому же, двигатель отлично чувствовал себя на больших высотах (свыше 2000 м), а оснащенный им рекордный самолет поднялся на 9670 м над уровнем моря. Его сразу оценили и установили на один из лучших истребителей Первой мировой – Fokker D.VII.

Окончание войны 11 ноября 1918 года означало для BMW остановку производства. По условиям Версальского мирного договора, Германии запрещалось иметь военную авиацию, а все оборудование авиазаводов подлежало уничтожению. Баварская компания оказалась на грани банкротства, но ее спас мультимиллионер Камилло Кастильони. Он выкупил BMW и приобрел для предприятия офис в Мюнхене. Компания начала выпускать оппозитные мотоциклетные двигатели.



BMW 3-15 1929 года –
четыреколесный первенец



BMW 1500 1962 года –
представитель Neue Klasse



BMW 1602 1966 года



BMW 2002 Turbo, 1974 год

Элегантный BMW 507 Roadster, 1956 год





BMW 2500 из семейства New Six, 1968 год



Флагманский BMW 7 Series, 1977 год



Реактивный двигатель BMW 003

Вскоре в BMW решили и самим собирать мотоциклы. Макс Фриц в рекордные сроки (за 5 недель) создал первенца марки – BMW R32. Двухцилиндровый "боксер" объемом 500 куб. см. развивал 8,5 л. с. и позволял достигать 95 км/ч. Особенностью мотоцикла стал карданный привод: эта визитная карточка двухколесных сохранилась до наших дней. А на баке R32 уже красовался знакомый логотип в виде пропеллера. Он символизировал авиационное происхождение марки, а белый и синий цвета позаимствовали с флага Баварии.

Мотоциклы BMW оказались очень удачными, ведь авиационное прошлое позволило добиться высокого уровня качества. Тем временем, в Мюнхене уже думали об автомобилях. Правда, реализовать планы удалось только в 1928 году с приобретением предприятия Dixi в Эйзенахе. Там уже выпускали по лицензии британские компактные автомобили Austin 7. Именно эта модель и стала первым BMW 3/15. Трехметровый седан весил всего 400 кг, а 750-кубовый 15-сильный двигатель разогнал его до 75 км/ч. Впрочем, независимая передняя подвеска по тем временам была новшеством.

Вслед за BMW 3/15 последовала усовершенствованная 20-сильная версия 3/20, а в 1933 году появилась и первая модель собственной разработки BMW 303. Этот автомобиль оснастили рядной "шестеркой", очень напоминавшей авиационный двигатель IIIa. В начальном 1,2-литровом исполнении она развивала 30 л. с., но затем появились версии объемом 315 (1,5 л, 40 л. с.) и 319 (1,9 л, 45 л. с.). Со временем в модельном ряду уже был



Представительский BMW 335 1939 года



Обтекаемый BMW 328 Kamm Coupé выиграл в 1940 году гонку Mille Miglia



Мотоциклы BMW шесть раз побеждали в ралли Париж–Дакар

даже элегантный спортивный кабриолет.

Следующим этапом в развитии марки стало появление 2,0-литрового шестицилиндрового двигателя. Его припасли для нового "семейства" автомобилей, которое увидело мир в 1936 году. Сначала представили первый седан марки – 45-сильный BMW 326. За ним последовали спортивно-туристические купе и кабриолет 327 с 55-сильным вариантом "шестерки". Они оказались более дорогими и редкими – выпущено менее 2000 машин против 16 тыс. 326-тых. Но особенно впечатлял BMW 328. Небольшой кабриолет весом всего 830 кг получил 80-сильную версию мотора и мог развить 150 км/ч. В то время были и более быстрые автомобили, но немногие могли сравниться с 328 по управляемости. В 1940 году гоночный BMW 328 с кузовом купе принес марке первую громкую победу – выиграл престижную гонку Mille Miglia.

В последующие годы линейку расширили доступная модель 321 и представительский BMW 335 с 3,5-литровым 90-сильным двигателем. Но уже в 1941 году производство автомобилей пришлось свернуть и вернуться к выпуску авиационных моторов. Причем, компания даже приступила к испытанию реактивных двигателей. А вот мотоциклы остались на конвейере, ведь немецкая армия взяла на вооружение BMW R75.

К концу войны заводские цеха в Мюнхене были полностью разрушены, а предприятие в Эйзенахе оказалось в советской зоне оккупации и его быстро национализировали. Кстати, оборудование для выпуска BMW R75 вывезли в Киев, поэтому мотоциклы "Днепр" являются близкими



Миниатюрный BMW Isetta 1956 года



Истребитель Fokker D.VII с двигателем BMW IIIa



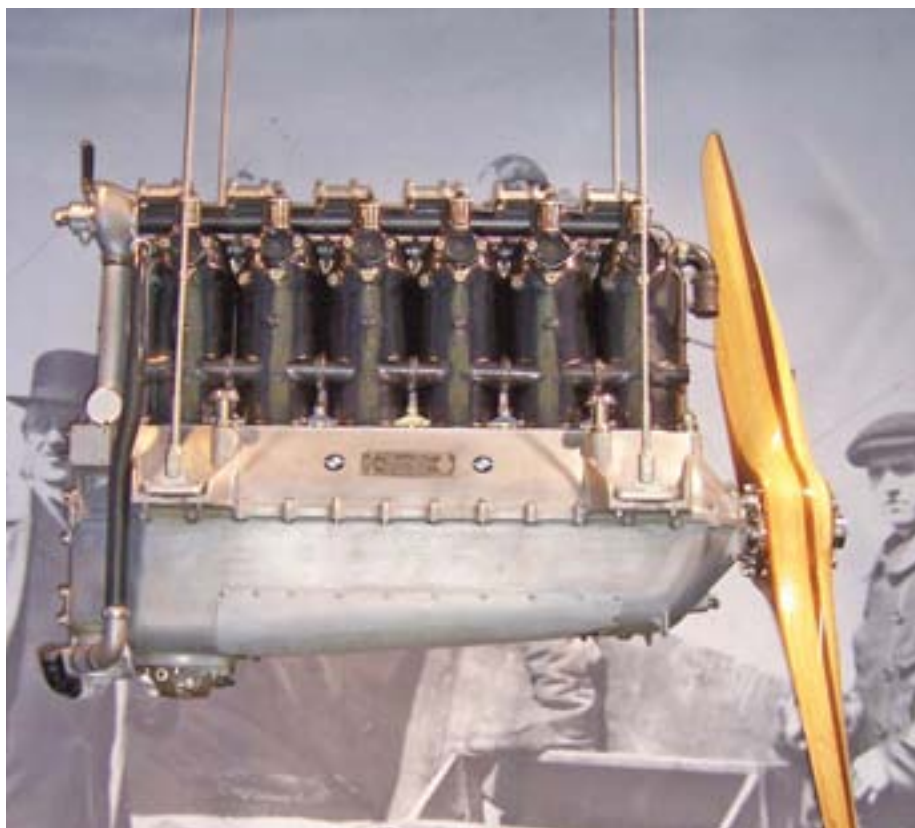
Вседорожное купе BMW X6 M 2016 года



BMW 7 Series, 2001 год



BMW 7 Series 1994 года



Авиационный двигатель BMW IIIa – прародитель всех рядных шестерок марки



EMW 340 – BMW 326,
выпускавшийся в ГДР



BMW Z8 2000 года



McLaren F1 оснащен V12 производства BMW



BMW Z4 2009 года

родственниками баварской техники. Кстати, в Эйзенахе даже некоторое время выпускались усовершенствованные довоенные модели под маркой EMW.

Производство мотоциклов в Мюнхене возродили довольно быстро и нарастили его до 30 тыс. единиц в год, причем большая часть продукции шла на экспорт. А вот с автомобилями пришлось повременить. Только в конце 1952 года на конвейер встал новый BMW 501. За изящный дизайн с плавными обводами и тоненькими стойками крыши в народе его называли "Ангелом барокко". Поначалу его оснащали довоенным 2,0-литровым мотором, но вскоре появилась версия 502 с 2,6-литровым 105-сильным V8. Этот более мощный вариант сразу обрел популярность у немецкой полиции, тем более, что и управляемость была на высоте. Со временем линейку расширил кабриолет, появилось и купе BMW 503.

Имиджевой моделью для BMW стала 507-я, представленная в 1956 году. Элегантные купе и кабриолет с длинным капотом спроектировал талантливый дизайнер граф Гёрц. А 3,2-литровая 150-сильная "восьмерка" разгоняла автомобиль до 200 км/ч. Позже мощность подняли до 165 л. с. и установили передние дисковые тормоза. Собрали всего 252 BMW 507, а одним из его владельцев был король рок-н-ролла Элвис Пресли.

Престижные дорогие автомобили вернули марке известность, но не принесли прибыль. Долги компании были огромными и одно время всерьез рассматривалась возможность поглощения марки главными конкурентами из Mercedes-Benz.



BMW Z3 1995 года



BMW X5 1999 года – первый
вседорожник марки



BMW 303 1933 года



BMW 8 Series 1989 года

Поэтому параллельно с BMW 507 в Мюнхене с 1956 года начали выпуск "народного" Isetta – капсулы на колесах с расположенной спереди дверью и 300-кубовым 13-сильным моторчиком. Удивительно, но это чудо на колесах пользовалось спросом – за шесть лет продали 161 тыс. машин. Еще более успешным стал двухдверный BMW 700 1959 года – 188 тыс. автомобилей. Эти модели позволили марке выйти из кризиса.

Знаковым событием для BMW считается презентация в 1962 году "семейства" Neue Klasse. Эти седаны с четырехцилиндровыми двигателями заложили каноны фирменного стиля марки, чертами которого являются длинный капот, заостренный "нос", профилированные боковины. Этими же чертами наделили и более компактный BMW 1602 1966 года. Линейка включала купе, кабриолет и хэтчбек. Особого упоминания заслуживает версия BMW 2002 Turbo с 2,0-литровым 170-сильным турбомотором, развивавшая 210 км/ч.

В 1968 году BMW вернулись в представительский сегмент с флагманским седаном New Six. Название указывало на новые рядные "шестерки", некоторые из них получили впрыск топлива. Этими же двигателями оснастили и утонченное купе BMW CS. Автомобиль и сейчас завораживает чистотой линий. Самые мощные 200-сильные версии легко достигали 225 км/ч. А облегченный гоночный BMW 3.0 CSL не знал равных на гоночных трассах и шесть раз побеждал в кузовном чемпионате Европы.

Настоящей сенсацией стал сногсшибательный BMW M1 1978 года – первая модель, созданная при участии спортивного подразделения BMW Motorsport. Низкое



BMW V12 LMR – победитель 24-часовой гонки в Ле-Мане 1999 года



BMW R75



BMW R32 1923 года – первый мотоцикл немецкой марки



BMW M5 2004 года с V10 под капотом



BMW M5 1985 года



BMW M3 не знали равных в кузовных чемпионатах конца 80-х



BMW M3 Coupe 1986 года



BMW M3 2000 года



BMW M1 1978 года



BMW i8 2014 года

среднемоторное купе привлекало клиновидным дизайном с выдвигающимися фарами. А 3,5-литровый шестицилиндровый двигатель мощностью 277 л. с. позволял разогнаться до 100 км/ч за 6,2 с и развивать 260 км/ч. Всего собрали 453 M1, причем часть из них были гоночными болидами для особого чемпионата ProCar. Там соревновались исключительно на M1, а большинство гонщиков пришли из "Формулы-1".

С середины 70-х BMW затеяли большую смену названий, в результате которой модельный ряд принял современный вид. Так, на смену 1602 и 2002 пришел BMW 3 Series, преемником Neue Klasse стал 5 Series, а New Six – 7 Series. Вместо BMW CS представили новый 6 Series. А к Олимпиаде в Мюнхене представили новое здание штаб-квартиры компании, напоминающее цилиндры двигателя.

В 80-х годах специалисты BMW Motorsport представили миру целую плеяду заряженных моделей. Сначала в 1984 году увидели мир купе M 635 CSi и M5 с 3,5-литровой 286-сильной "шестеркой", за ними последовал M3, оснащенный 2,3-литровым 200-сильным четырехцилиндровым двигателем. BMW M3 на протяжении пяти лет не знали себе равных на гоночных трассах. На их счету десятки триумфов, в том числе – выигранные кузовные чемпионаты Европы и мира, два чемпионских титула в немецкой серии DTM и пять побед 24-часовой гонке на автодроме Нюрбургринг. А еще именно в BMW Motorsport создали V12 для легендарного McLaren F1 – автомобиля, достигшего 386 км/ч в 1993 году. Кстати, позже этот же мотор установили на спортпрототип BMW V12 LMR, принесший немецкой команде победу в легендарной 24-часовой гонке в Ле-Мане.

Мотоциклы BMW также отличились в автоспорте. На их счету – шесть побед в марафоне Париж-Дакар. Также именно BMW впервые применили антиблокировочную систему тормозов ABS на двухколесной технике – она стала доступна с 1988 года на туристических моделях K-Series.

Начиная с 90-х годов модельный ряд BMW постоянно расширялся. Яркое туристическое купе 8 Series привлекало выдвигающимися фарами и мощным под капотом. А 5 Series и 7 Series тех лет стали классикой спортивных седанов премиум-класса. Появились новые кабриолеты Z3 и Z8. Настоящей неожиданностью стало появление в 1999 году первого вседорожника марки – X5. После неудачного опыта приобретения Rover Group, баварцы довольно удачно дополнили свой концерн марками Rolls-Royce и Mini. Под капотами этих "британцев" – немецкие двигатели.

В новом тысячелетии после довольно спорного дизайна Криса Бэнгла (его представителями являются 7 Series E65 и 5 Series E60) компания вернулась к своему классическому стилю с 3 Series. Вместе с тем, появились и оригинальные новинки – заднеприводной хэтчбек C-класса 1 Series и вседорожное купе X6. Представили

мощные M5 с двигателем V10 и M3 с V8. Добились автомобили с пропеллером на капоте и успехов в гонках: Энди Приоль за рулем BMW 3 Series трижды выигрывал кузовной чемпионат мира WTCC.

В наши дни линейка BMW широка как никогда: в ней есть и традиционные седаны, и практичные хетчбэки с универсалами, и вседорожники, и купе-кабриолет Z4. Перечень модификаций от BMW Motorsport также расширен и включает даже "горячие" вседорожники X5 M и X6 M. Сейчас все чаще баварские автомобили переходят на четырехцилиндровые двигатели – такие версии есть даже у флагмана 7 Series. Столетний юбилей марка встречает с гибридом i8 и i3, ведутся разработки водородных технологий. Но классические рядные "шестерки" остаются и поныне в строю, дополненные современными технологиями вроде регулировки фаз газораспределения, непосредственного впрыска топлива и турбонаддува. Баварцы смотрят в будущее, но остаются верны традициям.



BMW 6 Series 1976 года



BMW Towers напоминает цилиндры двигателя



BMW 700 1959 года



BMW 503 Coupé 1956 года



BMW 501 1952 года



BMW 328, 1936 год



BMW 327 Coupé 1938 года



BMW 319 Sport 1935 года

arendagazeta.com.ua
АРЕНДА

Подать объявление 

www.arendagazeta.com.ua
Сдавайте выгодно в АРЕНДУ!

REALTYCOMFORT
KIEV.UA

Подать объявление 

www.realtycomfort.kiev.com.ua
Продавайте выгодно НЕДВИЖИМОСТЬ!

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