

Тест-Драйв

Август-Сентябрь 2016



• Aston Martin AM-RB 001 • Mercedes-Benz Vision Maybach 6 • Mini Next 100 • Nissan BladeGlider
• BMW 2002 Hommage Pebble Beach • Cadillac Escala • McLaren MSO HS • Mercedes-AMG GT R • Porsche Panamera
• McLaren P1 LM • Citroen C3 • Renault Alaskan • Nissan Pathfinder • Suzuki SX4 • Hyundai Genesis G80 • Mazda 3
• Dodge Charger Daytona • Honda Civic • Aston Martin Vanquish Zagato Volante • Lamborghini Centenario LP770-4
• Ferrari GTC4 Luss • Hyundai Genesis G90 • Aston Martin DB11 • Opel Insignia, Peugeot 508 и Volkswagen Passat
• Ford Kuga, Toyota RAV4 и Volkswagen Tiguan • Citroen C-Elysee, Renault Logan и Seat Toledo
• Ford Focus Wagon, Opel Astra Sports Tourer и Skoda Octavia Combi • Citroen C4 Cactus, Renault Captur и
SsangYong Tivoli • Mazda 2, Peugeot 208, Skoda Fabia • Audi Q5, Infiniti QX50 и Mercedes-Benz GLC • Zagato

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

Август-Сентябрь 2016



Над номером работали:

Брызгунов Тарас

Каратаев Вячеслав

Косоголов Александр

Фитисова Юлия

Главный редактор

Краев Василий

Свидетельство о регистрации КВ 7445 от 17.06.03.

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

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

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

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

Отдел распространения: (067) 547-85-20

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

www.testdrive.com.ua



4

Концепт-кар
Aston Martin AM-RB 001:
выход в высшую лигу



10

Концепт-кар
Mercedes-Benz Vision Maybach 6:
в стиле арт-деко



18

Концепт-кар
Mini Next 100:
юбилею партнеров посвящается



24

Концепт-кар
Nissan BladeGlider:
смелое решение



32

Концепт-кар
BMW 2002 Hommage Pebble Beach:
в классическом стиле



36

Концепт-кар
Cadillac Escala:
предвестник нового флагмана



42

Премьера
McLaren MSO HS:
цель – скорость



50

Премьера
Mercedes-AMG GT R:
пришелец из Зеленого ада



58

Премьера
McLaren P1 LM:
промежуточный вариант



64

Премьера
Citroen C3:
третья генерация



70

Премьера
Renault Alaskan:
первый пикап марки



76

Премьера
Renault Megane Sedan:
возвращение



82

Премьера
Nissan Pathfinder:
обновление



88

Премьера
Suzuki SX4:
смена стиля



94

Премьера
Hyundai Genesis G80:
модернизация



100

Премьера
Porsche Panamera:
вторая глава



108 **Премьера Mazda 3:**
легкое обновление



114 **Премьера Dodge Charger Daytona:**
в память об успехе



120 **Премьера Honda Civic:**
теперь и хетчбэк



126 **Премьера Aston Martin Vanquish Zagato Volante:**
настоящий эксклюзив



132 **Дебютант Lamborghini Centenario LP770-4:**
столетию основателя посвящается



140 **Дебютант Ferrari GTC4 Lusso:**
комфортабельный жеребец



150 **Дебютант Hyundai Genesis G90:**
новый флагман



160 **Дебютант Aston Martin DB11:**
революционер



168 **Сравнительный тест-драйв Opel Insignia, Peugeot 508 и Volkswagen Passat:**
европейский D-класс



174 **Сравнительный тест-драйв Ford Kuga, Toyota RAV4 и Volkswagen Tiguan:**
сравнение городских вседорожников



180 **Сравнительный тест-драйв Citroen C-Elysee, Renault Logan и Seat Toledo:**
эконом-вариант



186 **Сравнительный тест-драйв Ford Focus Wagon, Opel Astra Sports Tourer и Skoda Octavia Combi:**
упор на вместительность



192 **Сравнительный тест-драйв Citroen C4 Cactus, Renault Captur и SsangYong Tivoli:**
почти вседорожники



204 **Сравнительный тест-драйв Audi Q5, Infiniti QX50 и Mercedes-Benz GLC:**
вседорожный премиум-класс



210 **Страницы истории Zagato:**
мастера эксклюзива

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.

Aston Martin

ВЫХОД В ВЫСШЮЮ ЛИЗ



AM-RB 001:

ру





В Aston Martin взяли радикально обновить свой модельный ряд. Первой ласточкой в новом "семействе" стал Aston Martin DB11, за ним последуют свежие Vantage, Vanquish и Rapide. Но, пожалуй, главной сенсацией станет будущий флагман. Ранее представители Aston Martin заявили, что работают над первым в истории среднеторным купе, которое выведет британскую марку в высшую лигу спортивных моделей. Помочь в создании эксклюзивного автомобиля взяли инженеры команды "Формулы-1" Red Bull. Названия двух компаний и зашифрованы в имени предсерийного концепт-кара AM-RB 001, презентованного в Великобритании.

Aston Martin AM-RB 001 – воплощение самых современных технологий. Возглавлял его разработку Эдриан Ньюи – один из лучших конструкторов современности. На протяжении трех десятилетий он создавал гоночные болиды, но все время мечтал спроектировать дорожную модель.

Известно, что серийное купе будет мало отличаться от прототипа. AM-RB 001 привлекает элегантными обводами и кажется распластанным по земле. У него

выпуклые передние крылья с небольшими фарами и максимально сдвинутый вперед пассажирский отсек, прикрытый каплевидным колпаком, как у истребителей. Дизайн полностью подчинен аэродинамике. Передний бампер со спойлером выполнен в стиле болидов "Формулы-1". Отверстия в крыльях и приподнятая задняя часть призваны создать граунд-эффект: под днищем создается разрежение воздуха и автомобиль буквально присасывается к дороге. Увеличить прижимную силу также призваны аэродинамический обвес и небольшой задний спойлер. Узкие фонари растянuty на всю ширину "кормы".

Двери AM-RB 001 поднимаются вверх, чтобы облегчить посадку и высадку. Водитель и пассажир размещены в салоне полулежа – как в гоночных автомобилях. Вместо зеркал заднего вида установлены камеры.

В конструкции широко использовано углеволокно, поэтому масса Aston Martin AM-RB 001 составит всего 900 кг. Купе оснастили атмосферным V12, развивающим около 900 л. с. (из расчета 1 л. с. на килограмм веса). Двигатель дополнен электромотором и системой рекуперации тормозной энергии, обеспечивающими крат-

ковременную прибавку в мощности. Разгон до 100 км/ч будет занимать чуть более 2 с, а максимальная скорость превысит 350 км/ч. Интересно, что выхлопные трубы установлены у нижней кромки заднего стекла.

Представители Aston Martin также утверждают, что AM-RB 001 оснастят революционной трансмиссией без задней передачи. Возможно, движение задним ходом будет происходить на электротяге. Также известно, что купе получит горизонтальные рычаги подвески и карбоново-керамические тормоза. Ожидается, что на автодроме AM-RB 001 сможет составить конкуренцию гоночным спортпрототипам, участвующим в 24-часовой гонке в Ле-Мане.

В Aston Martin планируют произвести ограниченную серию из 100-150 AM-RB 001. Из них 25 автомобилей выпустят в трековой модификации – с улучшенной аэродинамикой и карбоновыми элементами подвески. Стоимость купе, в зависимости от версии, составит 2-3 миллиона фунтов стерлингов (2,3-3,5 млн. евро). Серийную модель представят в 2018 году.







Mercedes-Benz V

В стиле apr-geko



Vision Maybach 6:



В августе небольшой городок Пebbл-Бич в Калифорнии принимает шоу классических автомобилей. Многие автопроизводители также готовятся к этому событию и создают яркие концепт-кары. На этот раз постарались дизайнеры Mercedes-Benz, представив сногшибательное купе Vision Maybach 6.

Mercedes-Benz Vision Maybach 6 явно не затерялся на фоне автовeterанов, ведь его внешний вид выполнен в духе довоенных моделей. В нем просматриваются черты стиля арт-деко, популярного в те годы. Vision Maybach 6 – огромное двухместное купе длиной 5700 мм, шириной 2100 мм и высотой всего 1328 мм. У него длинный капот, высокая оконная линия и зауженная задняя часть. Огромная хромированная решетка радиатора сочетается с узкими светодиодными фарами. В духе 30-х годов на порогах установлены подножки. А вот поднимающиеся вверх

двери – фирменная черта Mercedes-Benz 300SL 1954 года. Стремительный профиль подчеркивают аркообразная линия крыши и большие 24-дюймовые колесные диски. Вместо заднего стекла два маленьких окошка, а заостренную "корму" обрамляют тонкие фонари.

В отделке салона кожа сочетается с деревом и розовым золотом. Передняя панель выполнена обволакивающей. На всю ее ширину растянута жидкокристаллический дисплей, экраны размещены и в дверных картах. Большая же часть информации проецируется на лобовое стекло, хотя сохранены классические спидометр и тахометр в хромированных колодцах. Ковшевидные сиденья напоминают кресла из дорогого ресторана. Вместо зеркал заднего вида установлены камеры. В багажнике предусмотрен специальный ящик для шампанского. Интересно, что спереди размещен еще один багажный отсек и

специально под его форму спроектирован набор чемоданов.

Место для дополнительного багажника нашлось под капотом, ведь Mercedes-Benz Vision Maybach 6 оснащен мотор-колесами. Их четыре и суммарно они развивают 750 л. с. Такая схема позволяет реализовать и полный привод. Разгон до 100 км/ч занимает менее 4 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Литий-ионная аккумуляторная батарея на 80 кВт/ч, расположенная под полом салона, позволяет проехать до 500 км. Специальное зарядное устройство позволяет всего за 5 минут пополнить ее заряд на 20%. Предусмотрена и функция беспроводной зарядки.

Пока Mercedes-Benz Vision Maybach 6 остается концепт-каром, однако представители концерна Daimler не исключают возможности появления серийного роскошного купе Maybach.

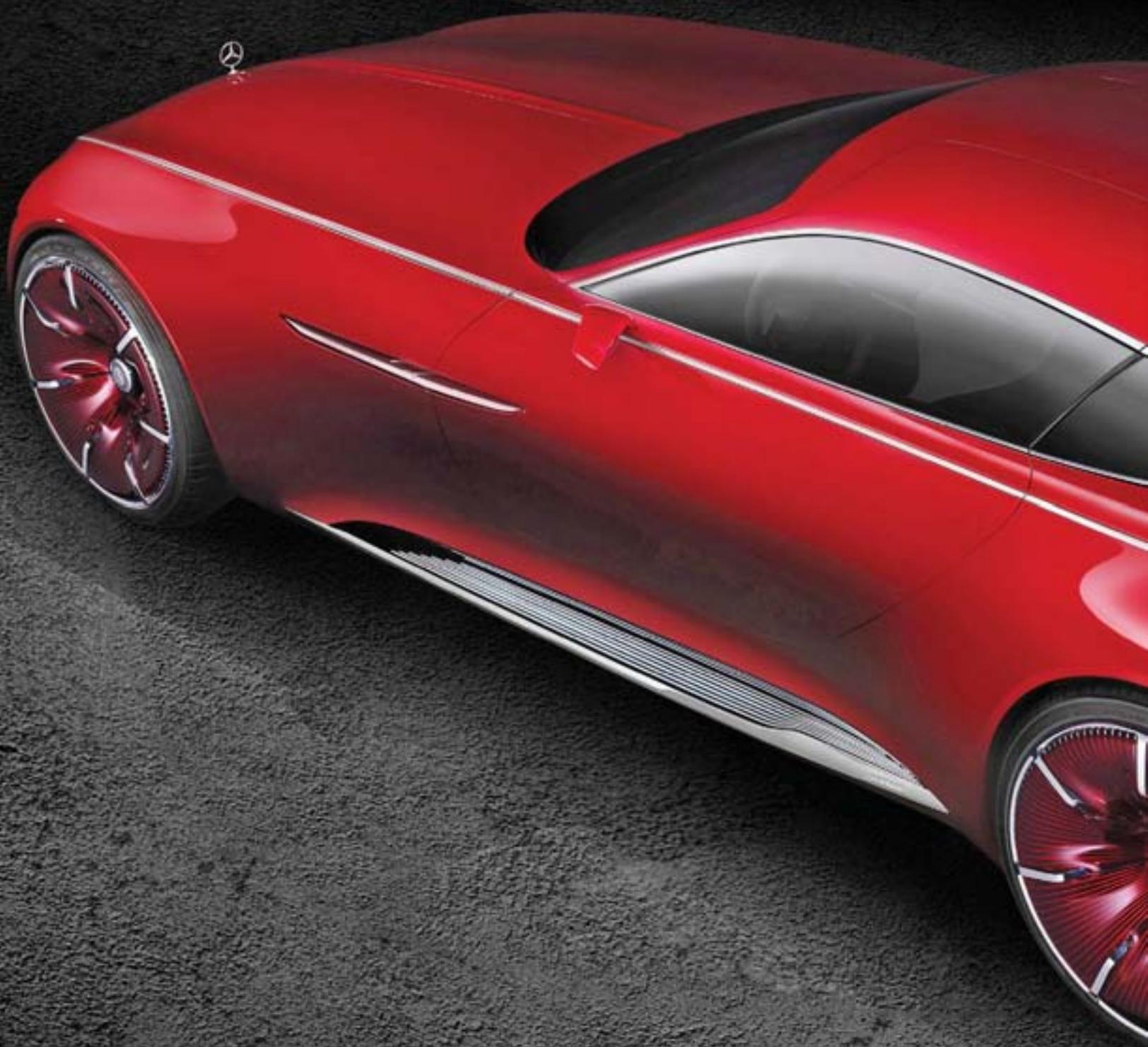




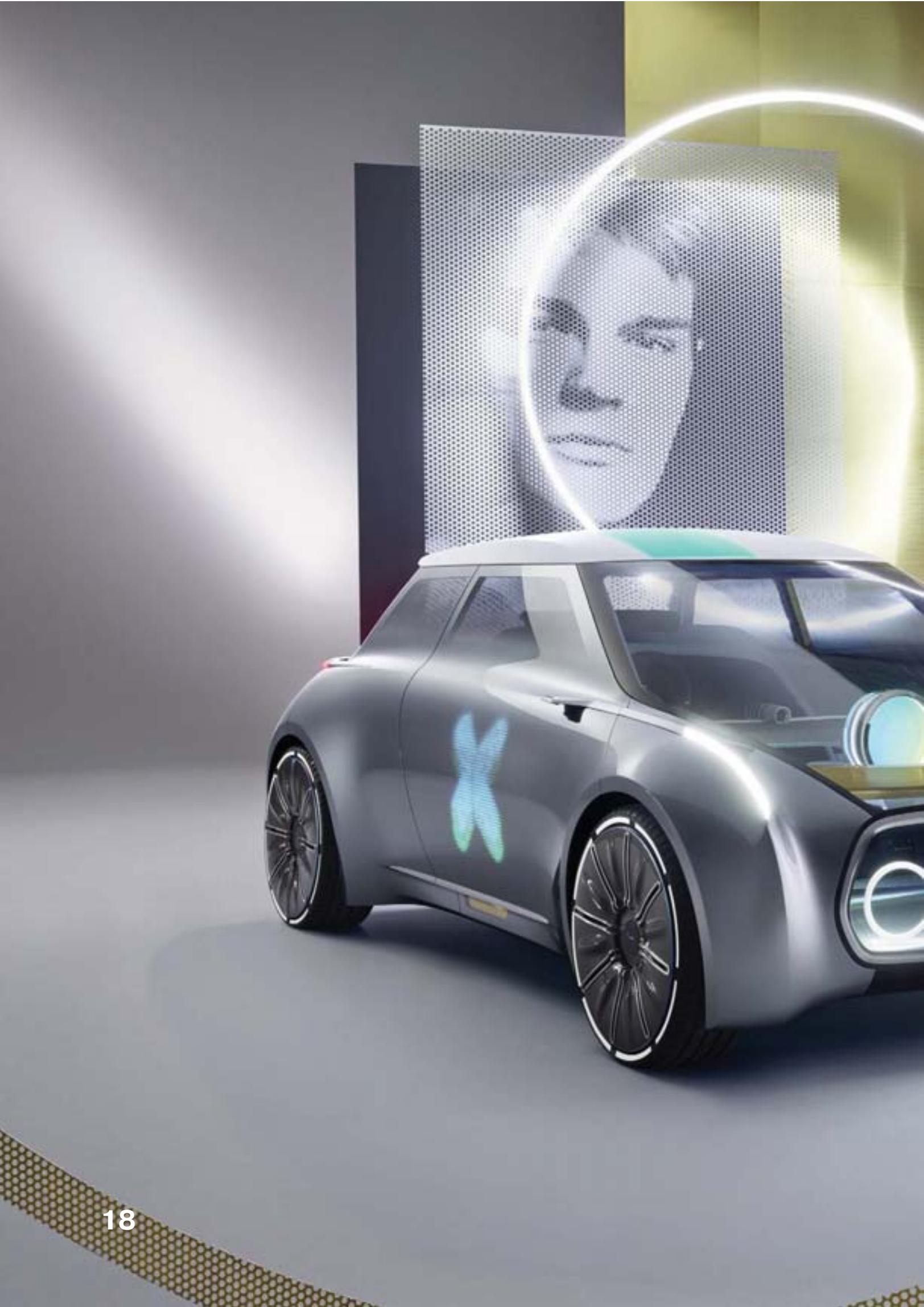
Vision Mercedes - Maybach
6











Mini Next 100: юбилею партнеров посвящается





В этом году свое столетие празднует BMW. Юбилею посветили целую вереницу различных событий, а также оригинальные концепт-кары. Что характерно, создали их не только сами BMW, но и другие компании, входящие в концерн. Так, в Mini показали необычный хэтчбэк Next 100.

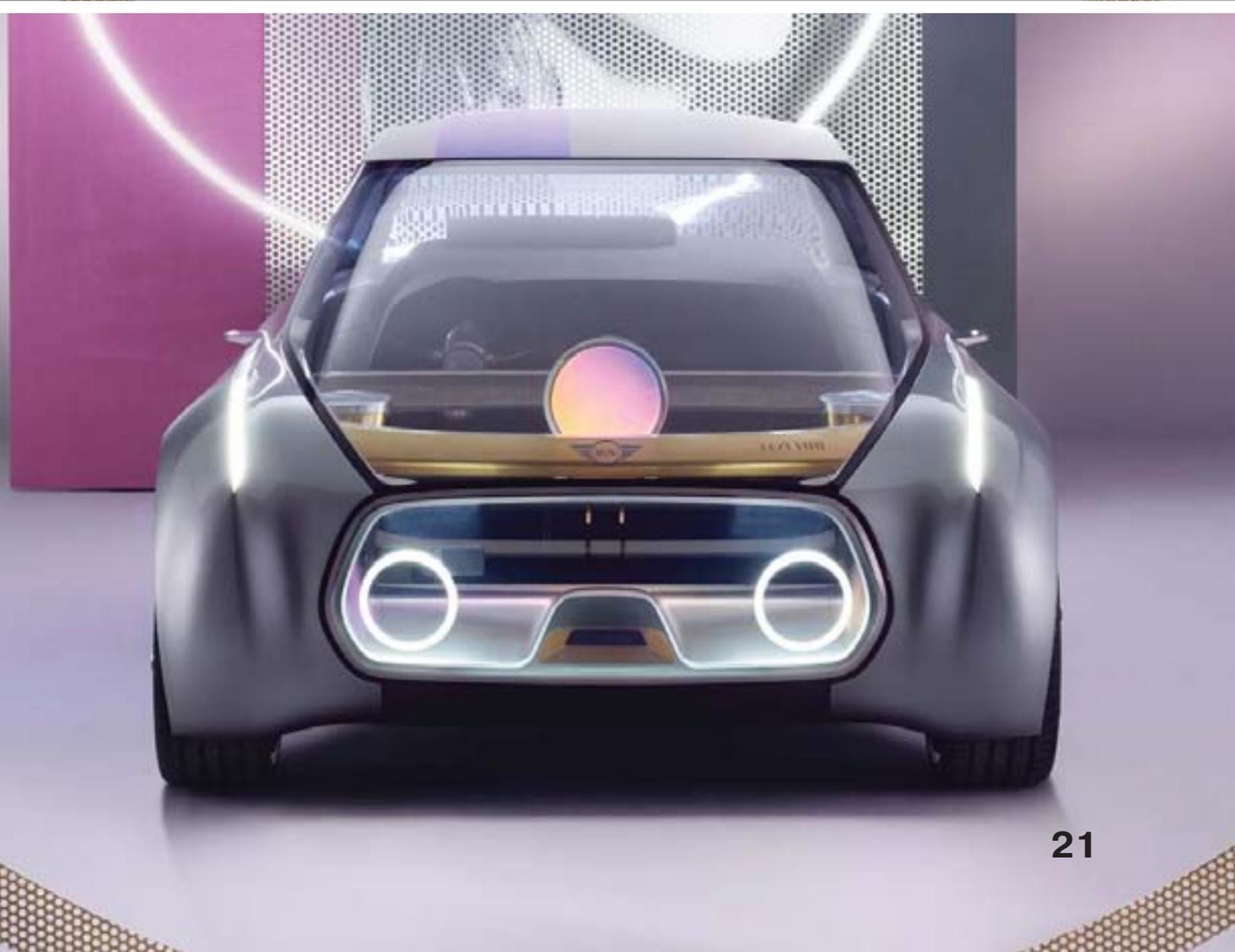
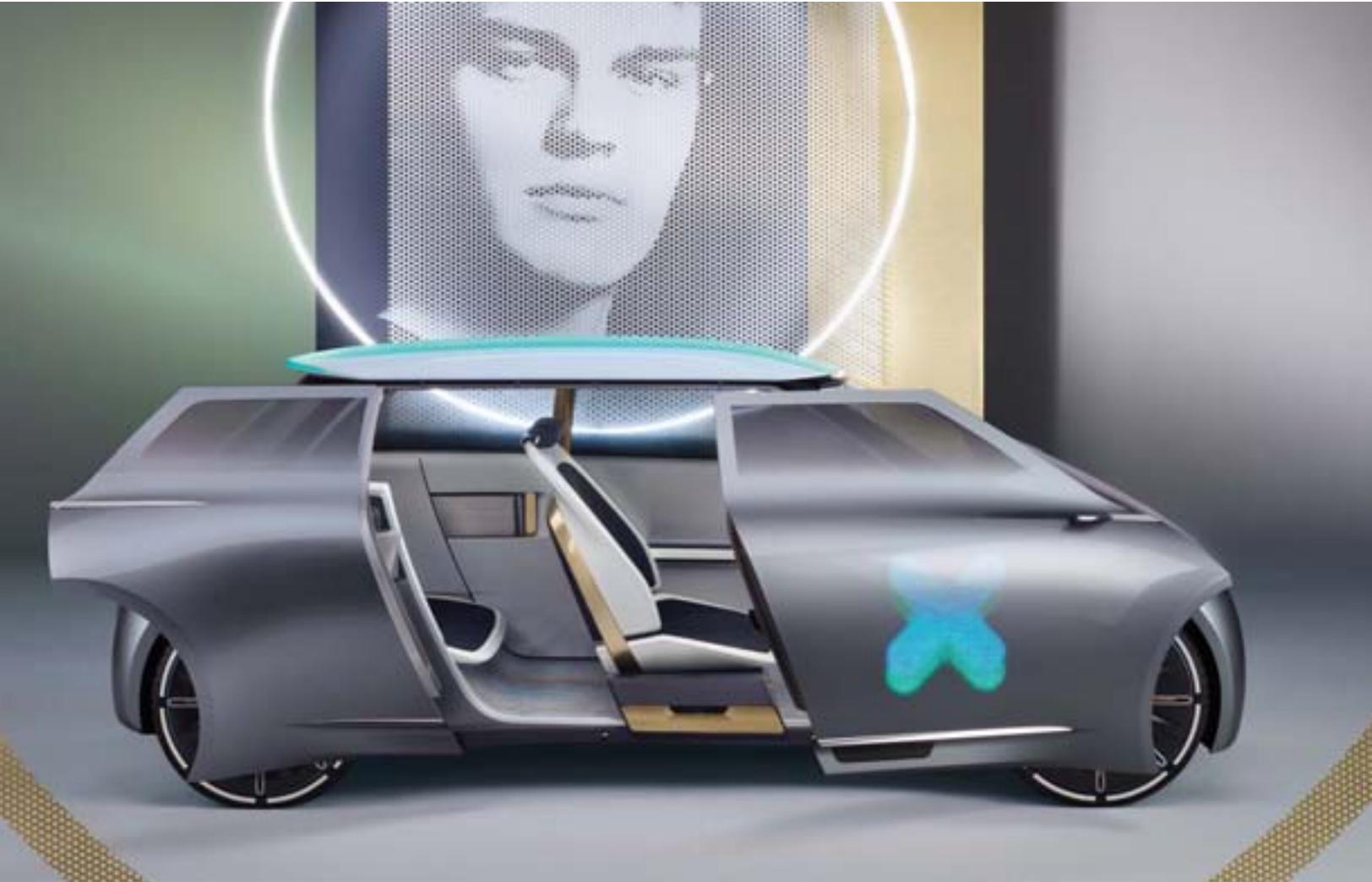
Mini Next 100 – прототип компактного городского автомобиля будущего. Он сохраняет фирменный силуэт Mini, но при этом смотрится очень футуристично. У него полностью прозрачная передняя часть, а вместо традиционных фар – светодиодные круги. Двери выполнены раздвижными и открываются с помощью электропривода. На них и крышу проеци-

руются различные изображения. Тоненькие фонари растянуты на всю ширину кузова.

В отделке салона использованы материалы, полученные путем вторичной переработки. Вместе с тем, использованы и экзотические латунь, целлюлоза и базальт. Передняя панель очень тонкая, а по центру ее – сенсорная клавиша запуска двигателя. Фирменный круглый дисплей Mini способен изменять цвет: по средствам его водитель и персонализирует автомобиль. Данные также проецируются на специальную тоненькую торпеду. Руль и pedalный узел способны двигаться, поэтому их можно установить как справа, так и слева. Вместо традици-

онных сидений на обоих рядах установлены широкие диваны.

Актуальным трендом уже в ближайшем будущем станет так называемый каршеринг – кратковременный прокат транспортных средств. Mini Next 100 готов к новым вызовам. Он способен адаптироваться к каждому новому водителю, черпая информацию о его предпочтениях и любимых маршрутах из соцсетей или по средствам связи с его смартфоном. Еще одна особенность концепт-кара – возможность автономного передвижения. Что касается мотора, то он электрический и установлен у задней оси, но его характеристики держатся в секрете.









Nissan BladeGlider: смелое решение

Тест-драйв:
КОНЦЕПТ-КАР





В последние годы инженеры Nissan активно экспериментируют с необычными дельтавидными болидами. Для различных гоночных серий создали спортпрототипы DeltaWing и ZEOD RC, за ними последовал концептуальный кабриолет BladeGlider. Три года спустя в Nissan подготовили более современную версию BladeGlider.

Как и его предшественник, Nissan BladeGlider отличается характерным внешним видом с зауженной передней частью и расширенной "кормой". Такая форма способствует увеличению прижимной силы. У него заостренный "нос" и узкие V-образные светодиодные фары. Двери купе открываются против движения

и при этом немного приподнимаются вверх. Крыши у концепт-кара нет, но стекла соединены дугами безопасности. Вместо зеркал заднего вида установлены камеры.

Салон BladeGlider – трехместный: спереди сидит водитель, а сзади установлены два кресла для пассажиров. Внутреннюю отделку разбавляют оранжевую флуоресцентные вставки. Рулевое колесо обшито алькантарой, а его обод плоский снизу. Интересно, что прямо на нем установлены кнопки управления указателями поворотов, селектор трансмиссии а также дисплей, дублирующий показания экрана цифровой приборной панели. Еще два мо-

нитора отведены для показаний камер заднего вида.

Nissan BladeGlider оснащен двумя 177-сильными электромоторами – по одному в каждом колесе. Он способен разогнаться до 100 км/ч примерно за 5 с и развить 190 км/ч. В днище установлена литий-ионная аккумуляторная батарея на 220 кВт·ч. Мотор-колеса также способны реализовать функцию векторизации тяги.

Nissan BladeGlider пока остается прототипом, но его разработчики не исключают возможности появления серийной модели с дельтавидным кузовом.











BMW 200



2012 Hommage Pebble Beach

В классическом стиле

BMW продолжает линейку концепт-каров, посвященных 100-летию марки. Ранее в Италии представили купе BMW 2002 Hommage, посвященное знаковой модели 2002. Теперь же к шоу классических автомобилей в Пebbл-Бич (США) подготовили новую версию концепт-кара, которую так и назвали BMW 2002 Hommage Pebble Beach.





Если предшественника позиционировали, как дорожный автомобиль, то новичок является гоночной моделью. Концепт-кар очень схож BMW 2002 Turbo 1973 года. У него знакомый профиль с заостренным "носом", длинным капотом, высокой оконной линией и тоненькими стойками крыши. Передние колесные арки и задние крылья серьезно расширены, как и у BMW 2002, предусмотрен и аэродинамический обвес из углеволокна. Конечно, сохранена фирменная разделенная попо-

лам решетка радиатора. Круглые фары также выполнены в классическом стиле, но оснащены современными светодиодными лампами. Оригинально выглядят золотистые 20-дюймовые колесные диски. В массивном переднем бампере размещены спойлер и воздухозаборник. В крышку багажника также интегрирован спойлер, а крупные фонари соединены черной лакированной вставкой. Из заднего бампера выглядывают четыре широких выхлопных трубы. Даже оранжево-черный окрас

имитирует цвета одной из гоночных команд, выступавших в 70-х годах на BMW 2002.

Небольшие размеры BMW 2002 Hommage Pebble Beach указывают на то, что он построен на платформе купе 2 Series. В BMW держат в секрете его двигатель, но, скорее всего, заднеприводной автомобиль получил 3,0-литровую рядную "шестерку" с турбонаддувом. В различных моделях немецкой марки этот двигатель развивает от 320 до 430 л. с.



Cadillac Escalade

предвестник нового флага



cala:

ана





Представленный недавно Cadillac CT6 недолго будет флагманом американской марки. Вскоре линейку пополнит более дорогая и роскошная модель F-класса. Предваряет ее концепт-кар Cadillac Escala.

Хотя Escala и построен на платформе CT6, но он ощутимо крупнее – 5347 мм в длину при колесной базе в 3228 мм. На концепт-каре продемонстрировали черты нового стиля Cadillac. В дизайне по-прежнему господствуют грани, но в то же время линия крыши стала более покатой. Фирменная трапециевидная решетка радиатора смотрится по-новому и свежо. Изменен и дизайн передней оптики: светодиодные фары теперь отделены от "противотуманок". Крыша автомобиля

полностью стеклянная. Профиль подчеркивают 22-дюймовые литые диски. Интересно, что Cadillac Escala – не седан, а лифтбэк. Пятая дверь дополнена спойлером, а узкие вертикальные фонари имитируют "кили" Cadillac Eldorado 1948 года.

В салоне кожа сочетается с деревом и дорогим полотном ручной работы. На передней панели размещены сразу три дисплея: один заменяет комбинацию приборов, два других – отведены для мультимедийной системы. Она, кстати, способна распознавать голос и жесты, а сенсорная панель воспринимает начертания слов пальцами. Водителю и переднему пассажиру предусмотрены ковшеобразные передние сиденья, разделенные высоким

трансмиссионным тоннелем. Сзади к их спинкам прикреплены планшеты для пассажиров второго ряда.

На Cadillac Escala дебютирует новый 4,2-литровый V8 с двойным турбонаддувом. Его мощность держится в секрете, но известно, что она превышает 450 л. с. Также двигатель дополнен системой отключения цилиндров. Вскоре "восьмерка" появится и на серийном Cadillac CT6.

Cadillac Escala представили на шоу классических эксклюзивных автомобилей в Пейбл-Бич (США). Что касается серийного седана, то его следует ожидать не ранее 2018 года.







McLaren M

цель — скорость



MSO HS:

Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА

b





За последние годы компания McLaren совершила настоящий скачок и выпустила в разы больше дорожных моделей, чем за предыдущие полвека. Сейчас они условно разделены на три линейки: Ultimate Series (McLaren P1 и P1 GTR), Super Series (McLaren 650S и 675 LT) и Sports Series (McLaren 540C и 570C). Причем британцы не стоят на месте и готовят все новые автомобили. Последнее пополнение в "семействе" – трековый McLaren MSO HS.

Новичок относится к ряду Super Series, а в основе его лежит купе 675 LT. За его доработку взялись специалисты спортивного подразделения MSO (McLaren Special Operations), что и отображено в его названии. Автомобиль сохраняет знакомый силуэт со сдвинутым вперед салоном, остались и характерные изогнутые фары, и поднимающиеся вверх двери. Изменения носят преимущественно функциональный характер и призваны сделать автомобиль быстрее. В первую очередь, инженеры улучшили аэродинамику: теперь прижим-

ная сила при 240 км/ч составляет 220 кг. Этому способствуют карбоновый аэродинамический обвес, новый передний спойлер, характерные закрылки на боковинах и регулируемое заднее антикрыло, способное при замедлении выполнять функцию аэротормоза. Увеличены вентиляционные отверстия в переднем бампере, а дополнительный воздухозаборник появился на крыше. Улучшению охлаждения двигателя способствует новая крышка капота.

Салон McLaren MSO HS декорирован легкими алькантарой и карбоном. На приборной панели центральное место занимает циферблат тахометра (с цифровым спидометром внутри), а по бокам размещены два дисплея. Появился и индикатор переключения передач. Наклоненная центральная панель увенчана 7-дюймовым сенсорным экраном, а переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля на ней новые. Кроме того, установлены облегченные ковшеобразные сиденья с каркасом из углеволокна. Список опций

пополнили телеметрия и специальный видеорегиистратор, позволяющий фиксировать время круга, пройденного по гоночному треку.

Турбированный 3,8-литровый V8 также слегка модернизирован, что подняло его мощность с 675 до 688 л. с. Максимальные 700 Н•м крутящего момента доступны в диапазоне 3000-7000 об/мин. Разгон до 100 км/ч занимает менее 3 с, а максимальная скорость превышает 330 км/ч. Доработана и титановая выхлопная система. В паре с двигателем работает 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Оснащение McLaren MSO HS включает адаптивные амортизаторы, активные стабилизаторы поперечной устойчивости и карбоново-керамические тормозные диски.

Стоимость McLaren MSO HS составит около 350 тыс. евро. Всего выпустят только 25 этих купе и большинство из них уже раскуплены. Впрочем, вполне возможно появление еще и кабриолета MSO HS.









Технические характеристики McLaren MSO HS

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Длина/ширина/высота, мм	4546/1908/1188
Колесная база, мм	2670
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	3799
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	в базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	688 при 7250
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	700 при 3000-7000
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/72
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, пружинная на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Размер шин	235/35 ZR19 спереди, 305/30 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Стоимость автомобиля в Европе, евро	350 000
Первое техобслуживание, км	10 000
Периодичность техобслуживания, км	10 000

Mercedes-AMG

пришелец из 3



Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА

AMG GT R:

Веленозо ага







Долгое время подразделение AMG занималось исключительно доработкой моделей Mercedes-Benz. Но в последние годы оно начало с нуля создавать модели немецкой марки – такие, как SLS AMG и AMG GT. Но нет предела совершенству и в AMG взялись за доводку собственного же творения. Так появился Mercedes-AMG GT R.

Как и прежде, под капотом Mercedes-AMG GT R – 4,0-литровый турбированный V8, но он существенно модифицирован. Новые турбины, измененный впускной коллектор и титановая выхлопная система позволили поднять мощность с 510 до 585 л. с. Максимальный крутящий момент вырос до 700 Н·м при 1900 об/мин. Результат – 3,6 с до 100 км/ч и максимальные 318 км/ч.

Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия перенастроена, стандартным является и электронный дифференциал повышенного трения. Антипробуксовочная система теперь позволяет настраивать уровень заноса задней оси. Ходовая также претерпела существенные измене-

ния. Рулевое управление с адаптивным электроусилителем сделали острее, а задние колеса Mercedes-AMG GT R – поворачиваемые. Кроме того, установлены новые пружины подвески и доработанные адаптивные амортизаторы. В качестве опции предложены карбоново-керамические тормоза. Доводка купе происходила на знаменитом автодроме Нюрбургринг, который называют Зеленым адом. Отсюда – и новый ярко-зеленый окрас в палитре цветов модели.

Внешние изменения носят, прежде всего, функциональный характер, хотя и здесь нашлось место эстетике. Так, широкая хромированная решетка радиатора выполнена в стиле гоночного Mercedes-Benz 300 SL 1952 года. Увеличенные воздухозаборники в переднем бампере и боковинах призваны улучшить охлаждение моторного отсека. Колесные арки расширены, чтобы поместить новые легкосплавные диски с покрышками размером 275/35 R19 спереди и 325/30 R20 сзади. Активные аэродинамические элементы в днище и регу-

лируемое заднее антикрыло увеличили прижимную силу. Заметны и строенные сопла выхлопной системы, а для отвода тепла между фарами появилась небольшая щель. Кроме того, капот, крыша и карданный вал изготовлены из карбона, что позволило снизить массу Mercedes-AMG GT R на 15 кг – до 1555 кг.

В отделке салона сочетаются кожа и алькантара, разбавленные ярко-желтыми швами и черными лакированными вставками. За доплату предложены карбоновые вставки. Также установлены ковшеобразные спортивные сиденья AMG с улучшенной боковой поддержкой.

Mercedes-AMG GT R представили на фестивале скорости в британском Гудвуде. В продажу он поступит с ноября и будет стоить в Европе примерно 150 тыс. евро. Тем временем в AMG уже работают над еще более экстремальным GT R Black Series и даже привлекли к его созданию асса "Формулы-1" Льюиса Хэмилтона.







Технические характеристики Mercedes-AMG GT R	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1555
Длина/ширина/высота, мм	4546/1939/1288
Колесная база, мм	2630
Объем багажника мин./макс., л	350
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	3982
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	585 при 6250
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	700 при 1900-5500
Топливо/емкость бака, л	A-98/65
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, Traction control
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	275/35 R19 спереди, 325/30 R20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,6
Максимальная скорость, км/ч	318
Расход топлива, л/100 км	
– смешанный цикл	11,4
Стоимость автомобиля в Европе, евро	150 000
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000

McLaren P1 LM: промежуточный вариант



McLaren P1 – один из самых мощных и скоростных серийных автомобилей в мире. Еще более экстремальной является его модификация **P1 GTR**, предназначенная исключительно для гоночного трека. Конечно, она очень быстрая, но абсолютно не приспособленная для повседневного использования. Поэтому по заявкам клиентов был создан промежуточный вариант **P1 LM**, подготовленный как для автодрома, так и для дорог общего пользования. Назвали его в честь знаменитого **McLaren F1 LM**.

Купе сохраняет характерный силуэт со сдвинутым вперед салоном. Остались и фирменные изогнутые фары, и оригинальные узкие светодиодные фонари. Как и P1 GTR, новичок получил увеличенные вентиляционные отверстия в боковинах и сзади, призванные улучшить охлаждение двигателя. Легкосплавные 19-дюймовые диски "обуты" в специальные покрышки Pirelli. Заменены зеркала заднего вида. P1 LM также получил и аэродинамический обвес из карбона. А вот антикрыло у него измененное, а дополняет его система DRS. Эта технология позаимствована из "Формулы-1": на прямых отрезках дороги открывается небольшая щель, что позволяет уменьшить прижимную силу и, соответственно, увеличить скорость. Конс-

трукторам удалось облегчить McLaren на 60 кг – до 1340 кг.

Из салона в целях снижения массы убрали часть отделки. Голый карбон сочетается с алькантарой. Купе получило новый руль в стиле болидов "Формулы-1". У P1 GTR позаимствованы ковшеобразные спортивные кресла.

Как и собратя, McLaren P1 LM является гибридом: он оснащен 3,8-литровым бензиновым V8 с двумя турбинами и электромотором. Суммарная мощность составляет 1000 л. с. В паре с силовой установкой работает 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Разгон до 100 км/ч занимает 2,5 с, а максимальная скорость составляет 362 км/ч. Также предусмотрено облегченная выхлопная система.

Пружины подвески и амортизаторы немного перенастроены, чтобы улучшить комфорт езды не в ущерб управляемости. Колея увеличена на 80 мм, а дорожный просвет уменьшен. За замедление отвечают карбоново-керамические тормозные диски диаметром 390 мм спереди и 380 мм сзади.

McLaren P1 LM выпускают ограниченной серией, а его стоимость превысит 1,5 млн. евро.











Citroen



Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА

С3: третья генерация







Citroen C3 в 2002 году пришел на смену модели Saxo. С того времени выпущено уже свыше 3,9 миллиона хетчбэков двух поколений. Теперь пришло время для третьей генерации C3.

Хетчбэк использует доработанную платформу предшественника, но немного увеличился в размерах. Теперь он достигает 3,99 м в длину, 1,75 м в ширину и 1,47 м в высоту при колесной базе в 2,54 м. C3 радикально преобразился внешне и теперь напоминает Citroen C4 Cactus. У него высокий капот и "двухэтажная" оптика. На "носу" можно заметить логотип Citroen, интегрированный в решетку радиатора, а в бампере – сразу два воздухозаборника. На боковинах заметны широкие резиновые накладки Airbump с наполненными воздухом камерами – таким образом кузов защищен от царапин.

Предусмотрен и черный пластиковый обвес. Пятая дверь прикрыта спойлером, а по краям кузова сзади размещены фонари. Citroen C3 теперь можно персонализировать с помощью двухцветной окраски.

Салон можно индивидуализировать, выбрав вставки ярких цветов. Обод рулевого колеса плоский снизу. Передняя панель рельефная, а приборы глубоко в нее врезаны. Спидометр и тахометр разделены экраном бортового компьютера, а также указателями остатка топлива в баке и температуры двигателя. На центральной панели уменьшено количество клавиш и установлен 7-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. У Citroen C3 увеличен в размерах перчаточный ящик, а салон стал просторнее. Объем багажника остался на прежнем уровне – 300 л.

Список опций дополнили панорамная крыша, технологии определения усталости водителя, соблюдения полосы движения и мониторинга "слепых" зон. Также можно выбрать навигационную систему и встроенный видеорегиистратор.

Для C3 на выбор предложены пять двигателей. Это бензиновые трехцилиндровые моторы объемом 1,0 л (68 л. с.) и 1,2 л (82 и 110 л. с.). Также доступны 1,6-литровые турбодизели мощностью 75 и 100 л. с. Хетчбэк может быть оснащен 6-ступенчатой механической или автоматической трансмиссией.

Citroen C3 официально представят на Парижском автосалоне, а в продажу он поступит после этого. Стоимость хетчбэка составит от 13 тыс. евро.





Renault Alas

первый пикап марки



Alaskan:

ку





Марка Renault известна, прежде всего, благодаря своим хэтчбэкам, седанам и мини-вэнам. Но в последние годы серьезно расширена и вседорожная линейка. Ранее показали вседорожники Kadjar и Koleos, а теперь к ним присоединился Alaskan – первый рамный пикап Renault.

Создать Alaskan помогли партнеры из Nissan, ведь новичка создали на базе Nissan Navara. У пикапа такой же массивный дизайн с обилием раздутых поверхностей и расширенными колесными арками. А вот широкая хромированная решетка радиатора в виде улыбки и продолговатые фары со светодиодными ходовыми огнями – черты, знакомые по предсерийному концепт-кару Renault

Alaskan. Дверные ручки, зеркала заднего вида, оконные рамки и задний бампер покрыты хромом. Сзади по краям кузова установлены узкие фонари. Грузоподъемность пикапа – 1000 кг, он также может буксировать 3,5-тонный прицеп.

В салоне заметны многочисленные вставки "под алюминий" и черные лакированные накладки. Передняя панель по форме напоминает распростертые крылья, а приборы украшены серебристыми ободками. В более дорогих вариантах на центральной панели установлен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Список опций также включает систему бесключевого доступа, двухзонный климат-контроль, электропривод пе-

редних сидений, камеры кругового обзора.

Для Renault Alaskan на выбор предлагают 2,5-литровую бензиновую "четверку" мощностью 160 л. с. или 2,3-литровые турбодизели, развивающие 160 и 190 л. с. Пикап оснащают 6-ступенчатой механической трансмиссией или 7-ступенчатым "автоматом", есть версии с задним и полным приводом. В последнем случае предусмотрены электронный дифференциал повышенного трения, раздаточная коробка с пониженным рядом и система помощи на крутом спуске.

Renault Alaskan поступит в продажу с осени. Стоимость базового пикапа составит около 20 тыс. долларов.







Renault Megane

возвращение

С момента появления хэтчбэком и универсалом, даже выделили в отдельный класс, а теперь автомобилю вернули статус седана.



ne Sedan:

ения Renault Megane в 1995 году в его линейке наряду с хэтчбеком всегда присутствовал и седан. В прошлом поколении его заменили отдельную модель и переименовали в Fluence. Но теперь Renault вернули старое название – представили новый Renault Megane Sedan.







От "носа" до передних дверей Megane Sedan не отличается от пятидверных собратьев. Его решетка радиатора напоминает улыбку, оригинально смотрятся С-образные фары. В профиль седан выглядит стремительнее, чем Fluence благодаря увеличенным углам наклона стоек крыши. Задние крылья серьезно расширены. В крышку багажника интегрирован спойлер, а фонари растянуты фактически на всю ширину кузова.

Отделка салона Renault Megane Sedan разбавлена серебристыми вставками. В более дорогих версиях показания спидометра и тахометра выведены на

жидкокристаллический дисплей, а вот указатели уровня топлива в баке и температуры двигателя – аналоговые. За доплату показания могут проецироваться на лобовое стекло. На центральной панели установлен 8,7-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы R Link 2. Объем багажника составляет 508 л, что немного меньше, чем у Fluence, а его крышка может быть оснащена электроприводом с сенсорным открытием. В списке опций также появились светодиодные фары, панорамная крыша, парковочный автопилот, системы автоматического замедления, соблюдения полосы движения,

распознавания дорожных знаков и слежения за "слепыми" зонами.

Для Megane Sedan на выбор предложены бензиновые двигатели объемом 1,2 л (130 л. с.) и 1,6 л (115 л. с.), а также турбодизели объемом 1,5 л (90 и 110 л. с.) и 1,6 л (130 л. с.). Помимо 6-ступенчатой механической коробки переключения передач предлагают вариатор и трансмиссию с двумя сцеплениями.

Renault Megane Sedan будут выпускать в Турции, как и Fluence. В продажу модель поступит с конца года, а ее начальная цена в Европе составит около 17 500 евро.





Nissan Pathfinder: обновление



Долгое время Nissan Pathfinder был классическим рамным вседорожником. Но нынешнее его поколение изменило имидж и перешло на несущий кузов. Представили его в 2012 году, а теперь взялись модернизировать.



Элегантный дизайн вседорожника, конечно, не успел устареть, поэтому изменения минимальные. Новая трапециевидная решетка радиатора украшена хромированным молдингом. Фары теперь изогнутые и дополнены светодиодными ходовыми огнями. Также можно заметить новые бамперы и легкосплавные диски. В зеркалах заднего вида появились повторители поворотов. Фонари вседорожника стали крупнее.

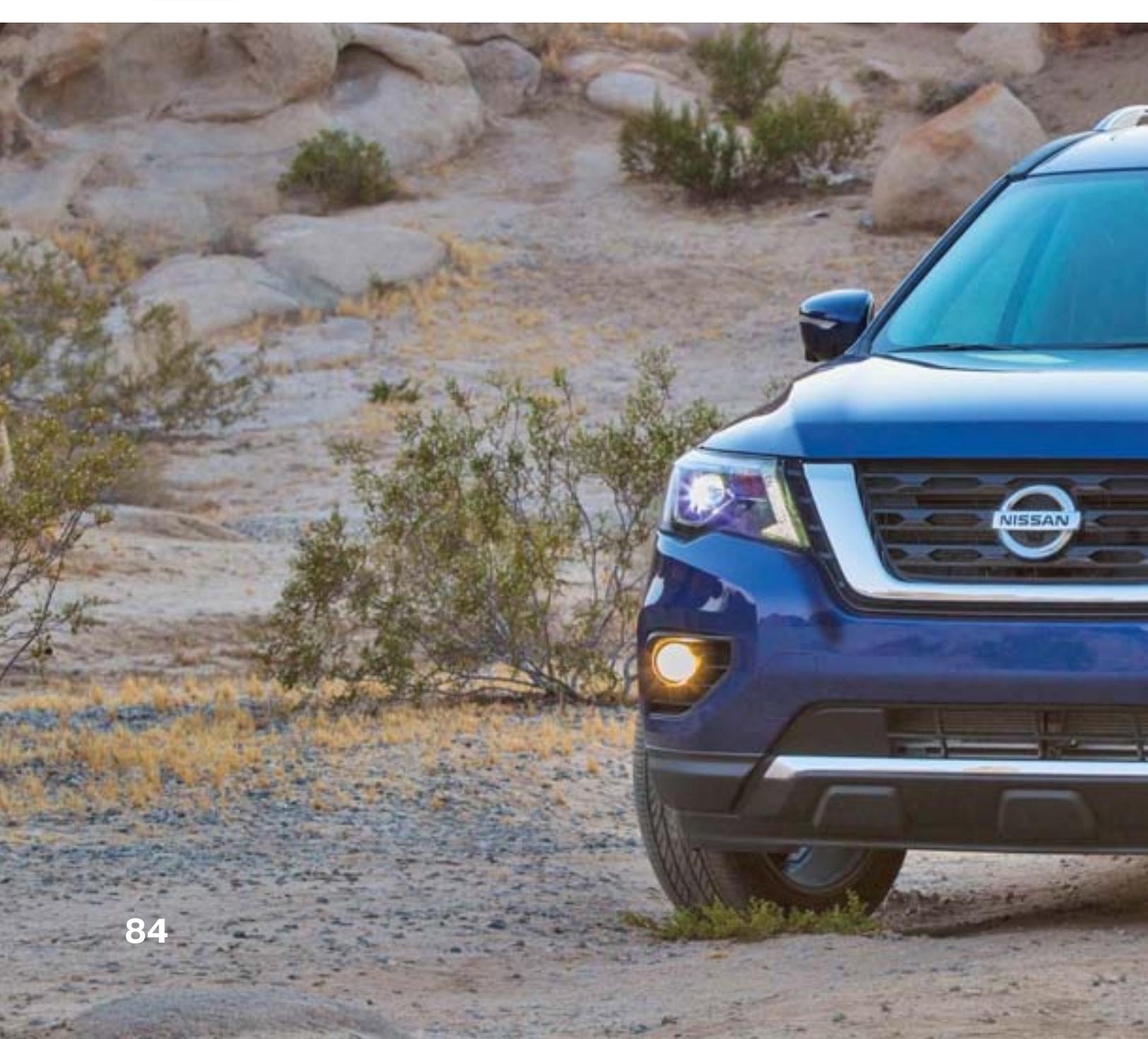
В салоне Nissan Pathfinder преобладают плавные формы и раздутые поверхности. На приборной панели между спидомет-

ром и тахометром можно заметить улучшенный дисплей бортового компьютера. Широкая центральная панель увенчана новым 8-дюймовым сенсорным экраном мультимедийной системы. Как и прежде, предложены модификации на пять и семь мест. Список опций пополнил электропривод пятой двери с функцией сенсорного открытия. Также теперь доступны системы автоматического замедления и мониторинга "слепых" зон.

Бензиновый 3,5-литровый V6 с непосредственным впрыском топлива получил новые камеры сгорания. Результат – уве-

личение мощности до 284 л. с., а максимального крутящего момента – до 350 Нм. Теперь Nissan Pathfinder способен буксировать прицеп весом 2,5 тонны. Как и прежде, вседорожник комплектуют бесступенчатым вариатором Xtronic CVT, есть варианты с передним и полным приводом. Кроме того, перенастроены пружины подвески и амортизаторы.

Обновленный Nissan Pathfinder поступит в продажу с осени. В США вседорожник стоит от 29 тыс. долларов.









Suzuki SX4:

смена стиля



Suzuki SX4 появился в 2006 году, а с 2013 года выпускается его второе поколение, которое в некоторых странах называют S-Cross. Теперь пришло время для планового обновления вседорожника и перемены получились весьма существенными.

SX4 изменил стиль и, похоже, именно таким будет дизайн многих моделей японской марки. Решетка радиатора увеличена в размерах и получила хромированные "зубья". Шире стал и воздухозаборник в переднем бампере. Фары сделали изогнутыми, а дополняют их светодиодные ходовые огни. Более выразительным стал и пластиковый вседорожный обвес. Сзади изменения менее существенные – разве что стреловидные фонари освежены да спойлер на крыше немного увеличен.

В салоне Suzuki SX4 улучшены материалы отделки Комбинация приборов и руле-

вое колесо остались прежними, а вот рычаг коробки переключения передач новый. На центральной панели появился 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Кроме того, заменены клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля.

На смену атмосферному бензиновому двигателю объемом 1,6 л пришли сразу два турбомотора: 1,0-литровый развивает 112 л. с., а 1,4-литровый – 140 л. с. Также вместо вариатора устанавливают новый 6-ступенчатый "автомат", хотя и механическая трансмиссия также доступна. Остался в линейке 1,6-литровый

120-сильный турбодизель, которому за доплату предложен "робот" с двумя сцеплениями. Можно заказать и полный привод, но только для версий с двигателями объемом 1,4 и 1,6 л.

Обновленный Suzuki SX4 поступит в продажу с сентября. В Европе базовый вседорожник будет стоить 19 тыс. евро.











Hyundai Genesis G80:

МОДЕРНИЗАЦИЯ

Появившийся в 2008 году Hyundai Genesis стал пробой пера корейской марки в бизнес-классе. Она оказалась успешной и в 2013 году появилось второе поколение седана. Со временем Genesis выделили в отдельную линейку и представили флагман марки Genesis G90. Стандартная модель переименована в Genesis G80 – чтобы отличать ее от старшего брата. Одной сменой названия дело не обошлось – седан еще и обновили.





Внешние доработки не слишком радикальны, ведь Genesis G80 – довольно новый автомобиль. У седана несколько изменена решетка радиатора, что сделало его более схожим с Genesis G90. Также освежены фары, дополненные изогнутыми светодиодными лампами дневного света. Сзади же заметны несколько иные фонари.

В отделке салона сочетаются кожа и дерево. У приборов оптическая подсветка, а цветной экран бортового компьютера

увеличен до 7,0 дюймов. Можно выбрать и систему проецирования данных на лобовое стекло. Центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен 9,2-дюймовый сенсорный дисплей, а под ним находятся аналоговые часы. Передние сиденья оснащены электроприводом регулировок и подогревом уже в базовой версии. Список опций дополнили технология определения усталости водителя и 900-ваттная аудиосистема.

Бензиновые атмосферные двигатели объемом 3,8 л (315 л. с.) и 5,0 л (425 л. с.) остались без изменений. Но вскоре к ним присоединится новая 3,3-литровая "шестерка" с турбонаддувом мощностью 370 л. с. Все Genesis G80 оснащены 8-ступенчатой автоматической трансмиссией. За доплату предложены полный привод и адаптивные амортизаторы.

Hyundai Genesis G80 поступит в продажу с осени. В США седан будет стоить от 40 тыс. долларов.











P

Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА



Porsche Panamera: Вторая глава





Марка Porsche знаменита, прежде всего, своими скоростными купе и кабриолетами. Но в ее линейке присутствуют и вседорожники Cayenne и Macan, а в 2009 году штутгартцы буквально шокировали публику хетчбэком Panamera. Эта туристическая модель нетипична для Porsche, но оказалась на удивление популярной. Теперь в истории Porsche Panamera открывается вторая глава – представили полностью новую модель.

При первом взгляде на хетчбэк трудно поверить, что перед нами новое поколение модели. Panamera сохраняет знакомый стиль и элегантный силуэт. Вместе с тем, заметны черты предсерийного концепта Panamera Sport Turismo. Фирменные каплевидные фары стали крупнее и полностью светодиодные, в переднем бампере увеличен воздухозаборник, а боковины теперь более профилированы. Стандартными являются 19-дюймовые легкосплавные диски. Линия крыша более покатая, а у задних стоек увеличен угол наклона. Растянутые на всю ширину кузова фонари намекают на родство с Porsche 911. Из заднего бампера выглядывают четыре выхлопных трубы.

Porsche Panamera – первая модель концерна Volkswagen, построенная на новой платформе MSB. Длина хетчбэка выросла

до 5049 мм, а колесная база – до 2950 мм. Капот, крыша, пятая дверь и передние крылья теперь выполнены из алюминиевых сплавов.

Большие перемены произошли в салоне. На приборной панели традиционный аналоговый тахометр сочетается с двумя жидкокристаллическими экранами. Наклоненная центральная панель увенчана 12,3-дюймовым сенсорным дисплеем. Интересно, что клавиши аудиосистемы и климат-контроля также сенсорные, а отдельный блок управления климатической установкой предусмотрен для задних пассажиров. В Panamera установлены четыре отдельных ковшеобразных сиденья, а по центру их разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Объем багажника вырос до 495 л.

В перечне опций теперь присутствуют адаптивный круиз-контроль, матричные фары и система ночного видения. Кроме того, стала доступна технология автономного движения Porsche InnoDrive, позволяющая автомобилю изменять настройки на основе данных навигационной системы.

На первых порах для Porsche Panamera предложат на выбор три полностью новых двигателя с турбонаддувом. Начальный вариант 4S получил 2,9-литровый V6 мощностью 440 л. с. У Panamera Turbo под капотом 4,0-литровый V8, развивающий

550 л. с. и 770 Н•м крутящего момента. С ним хетчбэк разгоняется до 100 км/ч за 3,6 с и развивает 306 км/ч, а технология отключения цилиндров позволила добиться расхода топлива 9,4 л/100 км в смешанном цикле. Турбодизель объемом 4,0 л выдает 422 л. с. и 850 Н•м, что дает возможность достигать 285 км/ч и расходовать 6,8 л/100 км.

Еще одно новшество – 8-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Пока все Panamera полноприводные, хотя позже появятся и версии с задним приводом. Оснащение включает адаптивные амортизаторы, а за доплату доступны пневмоподвеска, активные стабилизаторы поперечной устойчивости и управляемые задние колеса. Для Panamera Turbo можно заказать карбоново-керамические тормозные диски.

Porsche Panamera второго поколения поступит в продажу с ноября по цене от 113 тыс. евро, а Turbo обойдется в 153 тыс. евро. Со временем линейку расширит длиннобазый вариант Executive, а позже представят еще и оригинальный универсал. Также стоит ожидать появления менее мощных версий и заряжаемого гибрида.







Технические характеристики Porsche Panamera Turbo

Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1995
Длина/ширина/высота, мм	5049/1937/1423
Колесная база, мм	2950
Объем багажника, л	495/1304
Диаметр разворота, м	12,7
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	3996
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	550 при 5750
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	770 при 1950-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/90
Трансмиссия	
Тип привода	постоянный полный
Коробка передач	8-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, PSM
Количество подушек безопасности, шт.	8
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,6
Максимальная скорость, км/ч	306
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	12,9
– загородный цикл	7,3
– смешанный цикл	9,4
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	153 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Mazda 3:

легкое обновление



Mazda 3 появился в 2003 году и пришел на смену модели 323. С 2013 года в производстве уже третье поколение седана и хетчбэка. Теперь Mazda 3 прошел легкое плановое обновление.

ение



Стремительный стиль "тройки", конечно, не успел устареть за три года, а потому внешние изменения минимальные. У Mazda 3 новая решетка радиатора, но она по-прежнему выполнена в форме улыбки. Немного по-иному выглядят продолговатые фары, а дополняют их новые ходовые огни. За доплату оптика теперь может быть адаптивной и светодиодной. Освежили и передний бампер, а воздухозаборник в нем уменьшили. Кроме того, предложены легкосплавные диски нового дизайна.

В салоне, прежде всего, бросается в глаза новое рулевое колесо, позаимствованное у нового вседорожника

Mazda CX-9. Усовершенствованна система проецирования информации на лобовое стекло: теперь ее графика цветная. Седан и хэтчбэк получили электро-механический стояночный тормоз. Также доработана опционная технология автоматического замедления.

Как и ранее, на выбор предложены бензиновые двигатели объемом 1,5 л (100 и 120 л. с.) и 2,0 л (120, 150 и 165 л. с.), а также турбодизели объемом 1,5 л (105 л. с.) и 2,2 л (150 л. с.). Mazda 3 можно выбрать с 6-ступенчатыми механической или автоматической трансмиссией, а за доплату впервые предложен полный привод. К тому же, появилась новая система век-

торизации тяги G-Vectoring Control: она способна изменять количество тяги, поставляемое на правое и левое передние колеса, в зависимости от угла поворота руля. Таким образом удается уменьшить недостаточную поворачиваемость и улучшается сцепление с дорогой на мокром или скользком покрытии.

Освеженный Mazda 3 поступит в производство с осени. Стоимость модели останется на прежнем уровне – от 17 500 евро в Европе.









Dodge Charger

В память об усе



er Daytona:

еке





В 1969 году Dodge представили знаменитый Charger Daytona – один из первых в мире серийных автомобилей с задним антикрылом. Всего выпустили только 500 этих 425-сильных купе, способных развить 320 км/ч. Dodge Charger Daytona не знал себе равных и на скоростных гоночных трассах, а потому легко победил в американском чемпионате NASCAR. В память об этом успехе решили создать современный Daytona, на базе нынешнего седана Dodge Charger.

Отличить Dodge Charger Daytona можно по воздухозаборнику на капоте и измененной решетке радиатора. Также у него

новые бамперы и аэродинамические накладки на порогах. В крышку багажника интегрирован спойлер. Кроме того, капот, крыша и крышка багажника окрашены в черный цвет и дополнены надписями Daytona. Оснащение включает и 20-дюймовые колесные диски с покрышками Goodyear размером 245/45 ZR20.

Салон декорирован кожей и алькантарой. Оснащение включает электропривод рулевой колонки и передних сидений, кресла первого ряда также оснащены подогревом и вентиляцией.

Для Charger Daytona предложены на выбор только двигатели V8. Мотор объемом

5,7 л развивает 375 л. с., а 6,4-литровый выдает 485 л. с. Обе "восьмерки" получили новый воздушный фильтр и спортивную выхлопную систему с перепускным клапаном. Они комплектуются 8-ступенчатой автоматической трансмиссией. Более мощный вариант разгоняется до 100 км/ч за 4,5 с, а его максимальная скорость составляет 285 км/ч. У седана также перенастроены пружины подвески и система стабилизации.

Dodge Charger Daytona поступает в продажу с осени. Начальный седан будет стоить 40 тыс. долларов, а 485-сильный – 45 тыс.







Honda Civic:

теперь и хетчбэк



Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА





Honda Civic представляет японскую марку в С-классе с 1972 года. В прошлом году дебютировало уже десятое поколение модели. Первыми показали седан и купе, а теперь к ним присоединится и пятидверный хетчбэк.

С виду новый хетчбэк Civic почти не отличается от предсерийного концепт-кара, представленного весной на Женевском автосалоне. В его дизайне преобладают грани. Широкая решетка радиатора украшена хромированной балкой, образующей хромированные "брови" над продолговатыми фарами. Бампер выполнен V-образным, а передние крылья – расширенные. Боковины украшены клиновидными штампованными линиями. У задних

стоек крыши – большой угол наклона. На пятой двери сразу два спойлера: на верхней ее кромке и у основания стекла. По краям кузова установлены изогнутые фонари.

В салоне отделка разбавлена вставками "под алюминий". Показания спидометра и тахометра выведены на жидкокристаллический дисплей. Наклоненная центральная панель увенчана 7-дюймовым сенсорным экраном мультимедийной системы. Civic стал просторнее внутри: в частности, за счет возросшей до 2700 мм колесной базы стало больше места для ног на втором ряду. В перечне опций появились системы автоматического замедления и соблюдения полосы движения.

Для хетчбэка Civic на выбор будут доступны бензиновые турбомоторы объемом 1,0 л (127 л. с.) и 1,5 л (180 л. с.). На некоторых рынках сохраняют и 2,0-литровую атмосферную "четверку" мощностью 160 л. с. Кроме того, в Европе будет предложен 1,6-литровый 120-сильный турбодизель. Помимо 6-ступенчатой механической трансмиссии можно выбрать вариатор CVT. Civic оснащен многорычажной задней подвеской, а среди опций есть система векторизации тяги.

Продажи хетчбэка Honda Civic начнутся в конце года. Базовый вариант будет стоить около 20 тыс. долларов.









Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА



Aston Martin Vanquish Zagato Volante:

НАСТОЯЩИЙ ЭКСКЛЮЗИВ



В Aston Martin сотрудничают с итальянским кузовным ателье Zagato уже не одно десятилетие. Плоды этого партнерства уже стали классикой. Чего стоит один лишь Aston Martin DB4 GT Zagato 1960 года. Не меняя впечатляющим являются и Aston Martin V8 Vantage Zagato 1986 года. В последнее время дизайнеры Zagato создавали эксклюзивные кузова для Aston Martin DB7, DB9 и V12 Vantage. Совсем недавно дебютировало купе Vanquish Zagato, а теперь подготовили и его открытый вариант Volante.

Во внешнем виде сразу угадываются фирменные детали стиля Zagato, но в то же время сразу понятно, что перед нами именно Aston Martin. У кабриолета стремительный профиль с длинным капотом и высокой оконной линией. Широкая ре-

шетка радиатора выполнена в духе Aston Martin DB4 GT Zagato. С ней сочетаются более современные черты – такие, как черный обвес из неокрашенного углеволокна и светодиодная оптика. Да и все кузовные панели карбоновые. На капоте и в боковинах заметны немаленькие воздухозаборники. Корма Vanquish Zagato немного обрезана и дополнена выдвижным спойлером. Круглые фонари напоминают сопла ракет и подчеркивают серьезно расширенные задние крылья. Мягкая тканевая крыша складывается с помощью электропривода за 14 с.

В отделке салона Aston Martin Vanquish Zagato Volante кожа сочетается с карбоном, присутствуют и накладки из бронзы. Приборы выполнены в классическом стиле. Центральная консоль наклонена, а не-

которые клавиши и гнезд для ключа зажигания выполнены из натурального хрусталя. Установлены доработанные спортивные сиденья с интегрированными подголовниками, а украшают их логотипы Zagato.

Под капотом Vanquish Zagato Volante установлен 6,0-литровый V12, который после доработки развивает 600 л. с. В паре с ним работает 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия. Кабриолет разгоняется до 100 км/ч за 3,7 с и может достичь скорости свыше 320 км/ч. Оснащение также включает адаптивные амортизаторы и карбоново-керамические тормозные диски.

Всего выпустят только 99 Aston Martin Vanquish Zagato Volante. Стоимость кабриолета составит около 600 тыс. евро.







Lamborghini Center

столетию основателя

посвящается



Тест-драйв:
ДЕБЮТАНТ

enario LP770-4:





Lamborghini – детище выдающегося итальянского конструктора и предпринимателя Феруччо Ламборгини. Личный конфликт с Энцо Феррари подтолкнул этого владельца тракторостроительной компании взяться за создание мощных и быстрых спорткупе. В этом году исполняется 100 лет со дня рождения Ламборгини. Конечно, этот юбилей не могли обойти стороной. К знаменательной дате подготовили эксклюзивный Lamborghini Centenario LP770-4.

В основе Centenario лежит Lamborghini Aventador, хотя с виду это родство не сразу заметно. Разве что фирменный клиновидный профиль Lamborghini с заостренным "носом" сохранен. Дизайн стал еще более грозным, а обилие граней делает купе похожим на знаменитый бомбардировщик F-117 Stealth. Усиливают это впечатление кузовные панели из неокрашенного карбона – такую опцию можно выбрать за 100 тыс. евро. Хищные раскосые фары полностью светодиодные. Интересно, что в них проделаны специальные каналы, направляющие воздух под днище автомобиля – таким образом улучшается аэродинамика. Этой же цели подчинен и новый обвес. Широкие воздухозаборники в переднем бампере по форме напоминают клыки, увеличены вентиляционные от-

верстия и в боковинах. Двери, конечно же, поднимаются вверх по "гильотинному" принципу. Легкосплавные диски (20-дюймовые спереди и 21-дюймовые сзади) дополнены специальными карбоновыми крышками, отводящими тепло от тормозов. Заднее стекло разделено вставкой, похожей на позвоночник зверя. Ширину "кормы" подчеркивают тоненькие Y-образные фонари. По центру стильного бампера размещены три широких выхлопных трубы. Выдвижное антикрыло приподнимается на высоких скоростях и создает 227 кг прижимной силы при 280 км/ч.

Lamborghini Centenario LP770-4 автомобиль немаленький – достигает 4924 мм в длину, 2062 мм в ширину и 1143 мм в высоту. Но при этом за счет широкого использования углеволокна его массу удалось удержать на уровне 1520 кг, то есть меньше, чем у облегченного Aventador SuperVeloce.

Во внутренней отделке преобладают легкие карбон и алькантара, рабавленные ярко-желтыми швами. Салон напоминает кабину фантастического звездолета. Небольшой трехспицевый руль также изготовлен из углеволокна. Его обод плоский снизу, а в районе хвата рук предусмотрены наплывы. Показания приборов выведены на три жидкокристаллических дисплея.

На наклоненной центральной панели Centenario установлен 10,1-дюймовый сенсорный дисплей новой мультимедийной системы. Вскоре она появится и на других Lamborghini. Помимо стандартной информации она предоставляет данные о времени гоночного круга на автодроме и боковом ускорении. Предусмотрена и функция телеметрии – информации о состоянии всех основных систем автомобиля. А при желании можно заказать еще и встроенный видеорегистратор. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля напоминают авиационные тумблеры. Среди них выделяется клавиша запуска двигателя, прикрытая ярко-красной крышкой – как кнопка запуска ракет на подводной лодке.

Конечно, посадка за рулем очень низкая, а спортивные ковшеобразные сиденья обеспечивают отличную боковую поддержку. Они регулируются вручную, но оснащены подогревом. Водителя и пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Правда, из-за маленьких задних окошек существенно пострадала обзорность, поэтому спасает камера заднего вида.

Учитывая стоимость Lamborghini Centenario LP770-4, его комплектация не такая уж и богатая – электроприводы стеклоподъем-

ников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, магнитола, навигационная система, Wi-Fi, 6 подушек безопасности и система стабилизации.

Знакомый по тому же Aventador 6,5-литровый V12 доработан и теперь развивает 770 л. с. при 8500 об/мин, о чем и говорит цифровое обозначение в названии. А вот максимальный крутящий момент не изменился: пиковые 690 Н•м доступны при 5500 об/мин. Конечно, этот мотор высокооборотистый, но и на малых оборотах тяги на удивление достаточно. V12 очень отзывчивый и мгновенно реагирует на малейшее касание педали акселератора. К тому же, теперь он раскручивается до 8600 об/мин. Пробуксовки при старте помогает избежать технология Launch control. Разгон до 100 км/ч занимает 2,8 с, а за 23,5 с Centenario достигает 300 км/ч. Максимальная скорость превышает 350 км/ч. Звук двигателя стал ниже и сочнее, а особенно

громким он становится после 4000 об/мин, когда в выхлопной системе открывается специальный перепускной клапан. Передачи в 7-ступенчатой роботизированной трансмиссии переключаются быстрее и с меньшими толчками.

Конечно, Lamborghini Centenario LP770-4 полноприводной, что гарантирует отличное сцепление с дорогой практически в любых условиях. Вместе с тем, в режиме Sport больше тяги передается на задние колеса, поэтому спровоцировать скольжение задней оси несложно. Хотя автомобиль остается контролируемым и не срывается в занос, а специально разработанные шины Pirelli P Zero Corsa размером 255/30 ZR20 спереди и 355/25 ZR21 сзади отлично держат дорогу. Немаленькое купе демонстрирует на удивление хорошую маневренность и нейтральную поворачиваемость – это заслуга управляемых задних колес, впервые примененных на

серийном Lamborghini. Руль купе очень острый и радует образцовой информативностью. Адаптивные амортизаторы успешно борются с кренами в поворотах, но езда в Centenario очень жесткая. Впечатляют карбоново-керамические тормоза: замедление молниеносное для остановки со 100 км/ч понадобится отрезок дороги длиной всего 30 м. А вот тихим внутри автомобиль не назовешь, ведь в целях борьбы с лишним весом из салона убрали часть шумоизоляции.

Всего выпустят только 20 купе Lamborghini Centenario LP770-4 и еще столько же кабриолетов. Стоимость автомобиля – от 1,75 млн. евро, то есть как пять Lamborghini Aventador LP750-4 SuperVeloce. Это немало, но ведь за эксклюзив нужно платить. К слову, многие новинки Centenario вскоре появятся на обновленном Aventador.







Lamborghini



Технические характеристики Lamborghini Centenario LP770-4	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1520
Длина/ширина/высота, мм	4924/2062/1143
Колесная база, мм	2700
Колея передняя/задняя, мм	1748/1709
Клиренс (дорожный просвет), мм	100
Объем багажника мин/макс, л	110
Диаметр разворота, м	12,5
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	6498
Тип	Бензиновый
Расположение	В базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	V12
Количество клапанов/распредвалов, шт.	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	770 при 8500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	690 при 5500
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/90
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	7-ст. роботизированная
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	Дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	255/30 ZR20 спереди, 355/25 ZR21 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,8
Максимальная скорость, км/ч	350
Расход топлива, л/100 км	
Смешанный цикл	16,0
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	1 750 000
Первое техобслуживание, км	10 000
Периодичность техобслуживания, км	10 000

Ferrari GTС4 L

комфортабельный жеребец



USO:

Тест-драйв:
ДЕБЮТАНТ



В Ferrari давно вели эксперименты с полным приводом, но серийную модель FF оснастили им только в 2011 году. Туристическое купе привлекло необычным дизайном и оригинальной трансмиссией. За первый год удалось продать 800 автомобилей, что очень неплохо по меркам Ferrari. Теперь FF подвергли серьезной модернизации и даже переименовали в GTC4 Lusso – в честь одних из самых красивых Ferrari всех времен – 250 GT Lusso 1962 года и 330 GTC 1963 года.

Ferrari GTC4 Lusso сохраняет знакомый стиль FF с длинным капотом и максимально сдвинутым назад салоном. Поскольку у задних стоек крыши уменьшен угол наклона, то купе теперь еще больше напоминает спортивный универсал. Большинство кузовных панелей новые. "Пасть" радиаторной решетки стала еще шире, ведь двигатель нуждается в большем количестве воздуха. По этой же причине увеличены и "жабры" в передних крыльях. Кстати, выполнены они на подобие воздухозаборников Ferrari 330 GTC. Капот стал более профилирован, изменены и узкие фары со светодиодными ходовыми огнями. На третьей двери сразу два спойлера: один расположен у основания заднего стекла,

другой прикрывает его. Круглых фонарей теперь четыре и они отлично подчеркивают серьезно расширенные "плечи" GTC4 Lusso. А из диффузора в заднем бампере выглядывают четыре выхлопных трубы.

Внешние доработки позволили снизить коэффициент лобового сопротивления до 0,33. Купе также немного крупнее предшественника – 4922 мм в длину и 1980 мм в ширину при неизменной колесной базе в 2990 мм. Вместе с тем, оно стало легче на 60 кг – 1790 кг.

Во внутренней отделке сочетаются кожа и полированный алюминий, присутствуют и карбоновые вставки. В салоне Ferrari GTC4 Lusso перемены более радикальны. Так, передняя панель полностью новая, заменены и вентиляционные дефлекторы. Установлено более компактное трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу. В духе последних моделей Ferrari на него вынесены клавиши запуска двигателя, изменения настроек шасси, а также управления телефоном, фарами, указателями поворотов и стеклоочистителями. Они стали удобнее в пользовании, а некоторые из них крупнее, чем ранее. Таким образом, традиционных подрулевых переключателей нет, что освободило место

для больших карбоновых лепестков трансмиссии. По центру приборной панели установлен новый тахометр белого цвета с индикатором выбранной передачи внутри. По бокам от него – два дисплея. На правый выводятся изображение и данные спидометра, но при желании его можно заменить показаниями камеры заднего вида. Левый монитор служит для демонстрации показаний бортового компьютера, указателей температуры двигателя и остатка топлива в баке.

Большую часть центральной панели теперь занимает огромный 10,25-дюймовый сенсорный экран. Благодаря ему переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля стало меньше. Мультимедийная система получила более мощный процессор, а потому работает быстрее. Кнопочный селектор трансмиссии также новый. Мало того, теперь отдельный 8,8-дюймовый монитор есть и у переднего пассажира. На него выведены данные спидометра и тахометра и он способен дублировать показания мультимедийной системы.

Передние сиденья Ferrari GTC4 Lusso обладают отличной боковой поддержкой. Пусть они упругие, но достаточно комфор-





табельны, чтобы проехать в них несколько сотен километров. Конечно, предусмотрены электропривод регулировок (и кресел, и рулевой колонки) и подогрев. Хотя посадка в купе низкая, обзорность неплохая и передний край капота видно с водительского места. По центру проходит высокий трансмиссионный тоннель, на котором расположен подлокотник с отделением для мелкой поклажи.

На втором ряду также установлены два отдельных сиденья. Места для ног здесь стало больше на 16 мм, да и запас над головой приличный, поэтому пассажиры ростом 190 см не будут стеснены. К тому же, для них можно заказать пару мониторов и DVD-проигрыватель. Приличный и объем багажника: 450 л в обычном состоянии и 800 л – со сложенными задними креслами. Третья дверь, конечно же, оснащена электроприводом.

Система доступа без ключа, электропакет, отдельный климат-контроль, мощная аудиосистема, электромеханический стояночный тормоз, спутниковая навигация, камера заднего вида – все это включено в начальное оснащение Ferrari GTC4 Lusso. За доплату предложена панорамная крыша со специальной термоизоляцией, препятствующей проникновению прямых солнечных лучей.

Как и прежде, под капотом купе – 6,3-литровый V12, но его серьезно доработали. Новые поршни и выхлопная система, а также увеличенная степень сжатия позволили увеличить мощность до 690 л. с. при 8000 об/мин. Максимальный крутя-

щий момент увеличен до 697 Н·м, но доступен при более низких 5750 об/мин, а 80% его в распоряжении уже с 1750 об/мин. То есть, двигатель стал более эластичным и тяговитым в среднем диапазоне оборотов. Вместе с тем, как и все моторы итальянской марки, он отзывчив, быстро раскручивается и легко достигает 8250 об/мин. Разгон до 100 км/ч занимает всего 3,4 с, а за 10,5 с автомобиль развивает уже 200 км/ч. При резком старте помогает технология Launch control: она ограничивает обороты двигателя и не дает колесам пробуксовать. Хорошей динамике способствует и 7-ступенчатая коробка переключения передач с двумя сцеплениями, ведь переключения происходят невероятно быстро. GTC4 Lusso способен развить 335 км/ч, но поражает даже не этот показатель, а возможность поддерживать высокую скорость на протяжении длительного времени. V12 отзывается сочным ревом после 4500 об/мин, когда в выхлопной системе открывается перепускной клапан. Кроме того, расход топлива уменьшен до 15,0 л/100 км в смешанном цикле.

Полный привод у Ferrari GTC4 Lusso реализован весьма оригинально. В погоне за снижением веса разработчики отказались от центрального дифференциала и муфты. Тяга на передние колеса передается по средствам отдельной 2-ступенчатой коробки переключения передач. Она подключается при пробуксовке задних колес и способна работать на скоростях до 214 км/ч. Если ехать быстрее, купе становится заднеприводным.

Подключение передних колес обеспечивает автомобилю отличное сцепление с дорогой даже в режиме Track с отключенной системой стабилизации F1-Trac. В Ferrari признают, что он пригоден для зимней эксплуатации и даже предусмотрели режим для езды по снегу. Система векторизации тяги и электронный задний дифференциал E-Diff3 улучшают поведение купе на извилистых дорогах. GTC4 Lusso получил еще и новую технологию поворачиваемых задних колес, поэтому теперь большое и тяжелое купе демонстрирует нейтральную поворачиваемость. Рулевое управление стало острее (2,2 оборота от упора до упора) и демонстрирует образцовую точность. Реакции даже на небольшое его движение – мгновенные. Крены кузова очень небольшие. Карбоново-керамические тормозные диски диаметром 398 мм спереди и 360 мм сзади обеспечивают впечатляющее замедление.

Вместе с тем, GTC4 Lusso может быть и комфортабельным туристическим автомобилем. Двигатель умиряет свой пыл и очень тихий на малых оборотах. Адаптивные амортизаторы становятся мягче. К тому же, у купе существенно улучшена шумоизоляция салона. GTC4 Lusso – самый комфортабельный жеребец из Маранелло.

Ferrari GTC4 Lusso уже поступил в продажу в Европе. Стоимость купе в Европе составляет 300 тыс. евро. Это немало, но ведь перед нами – самый быстрый четырехместный автомобиль в мире.











Технические характеристики Ferrari GTC4 Lusso	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	3/4
Снаряженная масса, кг	1790
Длина/ширина/высота, мм	4922/1980/1383
Колесная база, мм	2990
Колея передняя/задняя, мм	1674/1668
Клиренс (дорожный просвет), мм	120
Объем багажника мин/макс, л	450/800
Диаметр разворота, м	12,0
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	6262
Тип	Бензиновый
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V12
Количество клапанов/распредвалов, шт.	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	690 при 8000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	697 при 5750
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/91
Трансмиссия	
Тип привода	Подключаемый полный
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, CST, F1-Trac
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	245/35 ZR20 спереди, 295/35 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,4
Максимальная скорость, км/ч	335
Расход топлива, л/100 км	
Смешанный цикл	15,0
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	300 000
Первое ТО, км	20 000
Периодичность ТО, км	20 000



Hyundai Genix новый флагман

Genesis G90:

Появление в 2008 году седана бизнес-класса Hyundai Genesis стало смелым решением для марки, которая традиционно ориентируется на бюджетные модели. Но такой шаг оправдал себя, ведь Genesis оказался весьма популярным. Затем последовал еще более роскошный представительский Hyundai Equus. Руководство корейской компании решило развивать премиум-модели и даже выделило их в отдельную линейку, названную Genesis. Первым представителем нового "семейства" стал Hyundai Genesis G90, сменивший Equus.



Hyundai Genesis G90 построен на полностью новой заднеприводной платформе, которая станет основой и для будущих моделей Genesis. Его колесная база на 115 мм больше, чем у предшественника – 3160 мм. Длина выросла до 5205 мм, ширина – до 1915 мм, а высота – до 1496 мм. Учитывая исполинские размеры седана, начальная масса в 2097 кг вполне объяснима.

Автомобиль выглядит строго и солидно, как и подобает модели F-класса. У него классические заднеприводные пропорции с длинным капотом и коротким передним свесом кузова. Широкая трапециевидная решетка радиатора декорирована хромом. Продолговатые фары – адаптивные и биксеноновые, а в версии V8 Ultimate – светодиодные. У Genesis G90 высокая оконная линия и профилированные боковины. Оконные рамки, молдинги на порогах и крышке багажника также хромированные. Под стать им – и полированные 19-дюймовые колесные диски со специальными отверстиями, уменьшающими шум от шин. По краям кузова сзади установлены изогнутые фонари, а широкие наконечники выхлопных труб интегрированы в бампер.

При приближении к автомобилю с ключом в кармане лампы в зеркалах заднего

вида проецируют на землю логотип Genesis – распростертые крылья. У всех G90 салон декорирован кожей, деревом и полированным алюминием, а подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Массивная передняя панель и большое четырехспицевое рулевое колесо добавляют монументальности. Приборы разделены цветным 7,0-дюймовым экраном бортового компьютера. Внутри спидометра находится указатель уровня топлива в баке, а в тахометре расположен указатель температуры двигателя. Данные проецируются и на лобовое стекло.

Широкая центральная панель увенчана большим 12,3-дюймовым дисплеем. Навигация в меню мультимедийной системы осуществляется с помощью круглого джойстика. Ниже установлены стильные аналоговые часы. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля довольно много, но они разные по размеру, что облегчает пользование ими на ощупь. Оригинально выглядит крупный селектор трансмиссии.

Как рулевая колонка, так и передние сиденья в Hyundai Genesis G90 оснащены электроприводом с памятью на настройки. Кресла широкие и очень комфортабельные, но в то же время неплохо удерживают спину. Они оснащены подогревом

и вентиляцией, обогревается и обод руля. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Подлокотники прячут отделение для мелкой поклажи с беспроводным зарядным устройством для мобильных телефонов.

Конфигурацию второго ряда можно выбрать: трехместный диван или два отдельных кресла, разделенных консолью. Задние сиденья Genesis G90 также обогрываются, а в варианте V8 Ultimate получили вентиляцию и регулируемую по углу наклона спинку с электроприводом. Места здесь в избытке, особенно щедрое пространство для ног. У задних пассажиров также предусмотрены свои переключатели аудиосистемы и климатической установки. Кроме того, к их услугам – пара съемных 9,2-дюймовых планшетов. Объем багажника составляет 484 л, а его крышка оснащена электроприводом с сенсорным открытием.

Оснащение Hyundai Genesis G90 очень богатое: в "базе" есть система бесключевого доступа, электропакет, трехзонный климат-контроль, аудиосистема Lexicon с DVD-плеером и 17 динамиками, камеры кругового обзора, датчики света и дождя, люк в крыше, спутниковая навигация, адаптивный круиз-контроль с функцией движения в пробках. Также установлены

9 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического замедления, определения усталости водителя, соблюдения полосы движения и мониторинга "слепых" зон.

На выбор предложены три бензиновых двигателя. Базовым является знакомый 3,8-литровый V6 мощностью 311 л. с. Новая 3,3-литровая "шестерка" с двойным турбонаддувом развивает 365 л. с. при 6000 об/мин. Турбопауза у нее почти отсутствует, а тяга на малых оборотах отличная, ведь максимальные 510 Н•м крутящего момента в распоряжении уже с 1300 об/мин. Мотор отзывчив и обеспечивает равномерный разгон. За 6 с такой Genesis G90 достигает 100 км/ч, а его максимальная скорость ограничена на отметке в 240 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 13,8 л/100 км, а в загородном – 9,8 л/100 км.

Флагманский вариант оснащен 5,0-литровым атмосферным V8, выдающим 420 л. с. при 6000 об/мин. Этот двигатель работает тише и более плавно, а его характер спокойнее, чем у V6. Пиковый крутящий момент в 520 Н•м достигается при высоких 5000 об/мин, но 85% его доступно уже с 2000 об/мин. Динамика лучше, чем у 3,3-литровой версии, но не намного – 5,7 с до 100 км/ч. Правда, и "аппетит" несколько побольше – 15,7 л/100 км в городе и 10,2 л/100 км – на трассе.

Автоматическую 8-ступенчатую трансмиссию в Hyundai создали своими силами. Она переключает передачи практически незаметно, но не очень быстро. В качестве опции доступен полный привод.

Конечно, Hyundai Genesis G90 ставит на первое место комфорт. Его мягкая подвеска буквально сглаживает большинство дорожных неровностей. Руль очень легкий и запросто вращается несколькими паль-

цами, хотя он все же точнее, чем у предшественника. Седан ощутимо кренится в поворотах, но ведь он и не создан для скоростных виражей. Впрочем, если переключить адаптивные амортизаторы в спортивный режим, то нежелательные движения кузова уменьшаются. Полноприводные Genesis G90 демонстрируют лучшее сцепление с дорогой. В Hyundai неплохо поработали над шумоизоляцией и установили ламинированные стекла, поэтому в салоне очень тихо даже при 150 км/ч.

Hyundai Genesis G90 уже поступил в продажу на родине, в Южной Корее. С осени его представят и в других странах. Пусть это и флагманская модель, но она сохранила традиционную для Hyundai доступность. Начальная версия будет стоить 68 тыс. долларов.













Технические характеристики Hyundai Genesis G90		
Тип кузова	седан	
Количество дверей/мест, шт.	4/5	
Снаряженная масса, кг	2097	2221
Длина/ширина/высота, мм	5205/1915/1496	
Колесная база, мм	3160	
Колея передняя/задняя, мм	1620/1628	
Клиренс (дорожный просвет), мм	140	
Объем багажника, л	484	
Диаметр разворота, м	11,5	
Двигатель		
Рабочий объем, см ³	3342	5038
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Бензиновый
Расположение	Спереди, продольно	
Расположение и количество цилиндров	V6	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	315 при 6000	420 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	397 при 5000	520 при 5000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/77	
Трансмиссия		
Тип привода	Задний или подключаемый полный	
Коробка передач	8-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, Traction control	
Количество подушек безопасности, шт.	9	
Размер шин	245/40 R19 спереди, 275/40 R19 сзади	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,0	5,7
Максимальная скорость, км/ч	240	240
Расход топлива, л/100 км		
– городской цикл	13,8	15,7
– загородный цикл	9,8	10,2
– смешанный цикл	11,8	12,9
Стоимость автомобиля (в США), долларов	68 000 – 85 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Aston Martin DB11:

революционер





В Aston Martin начали радикальное обновление модельного ряда. В ближайшие шесть лет на конвейер встанут целых семь новых моделей. Таким образом планируют довести объемы производства до 14 тыс. автомобилей в год. Первым представителем нового "семейства" стал Aston Martin DB11. Купе приходит на смену долгожителю DB9, выпускавшемуся на протяжении 13 лет. Но главное, DB11 предлагает целый набор нововведений, революционных для Aston Martin.

Впрочем, в дизайне – никаких революций. Стиль Aston Martin остается узнаваемым. Новичок сохраняет элегантные обводы кузова и стремительный профиль с длинным капотом и высокой оконной линией. Сохранена и фирменная широкая решетка радиатора. Изогнутые фары выполнены в стиле оптики Aston Martin DB10 – автомобиля, не ставшего серийным, но снявшегося в фильме о Джеймсе Бонде. Кстати, впервые они полностью светодиодные. Капот и боковины дополнены вентиляционными отверстиями. Кроме того, установлены специальные кили, отводящие теплый воздух из моторного отсека, что увеличивает прижимную силу впер-

еди. Силуэт крыши подчеркнут контрастными серебристыми вставками. В задних стойках предусмотрены каналы, по которым воздух проходит к выдвинутому спойлеру – это также добавляет прижимную силу, но уже на заднюю ось. Расширенные "плечи" подчеркнуты тоненькими С-образными фонарями.

В основе Aston Martin DB11 лежит полностью новая платформа, которую будут использовать все модели из нового "семейства". Жесткость кузова выросла, но при этом купе легче предшественника на 40 кг (1770 кг), ведь капот, крыша и двери выполнены из алюминиевых сплавов. При этом автомобиль подрос до 4739 мм в длину и 1940 мм в ширину.

Aston Martin – синоним роскоши. Конечно, его салон декорирован дорогими кожей, алькантарой, деревом и полированным алюминием, а за доплату предложены карбоновые вставки. В салоне теперь преобладают раздутые поверхности. Трехспицевое рулевое колесо компактное, а его обод плоский снизу. Британцы впервые решили установить цифровую комбинацию приборов: показания выведены на 12-дюймовый жидкокристалли-

ческий дисплей, причем центральное место занимает циферблат тахометра со спидометром внутри.

Центральная панель традиционно наклонена. Сверху на ней установлен 8-дюймовый дисплей мультимедийной системы Comand – результат сотрудничества Aston Martin и Daimler. Навигация в меню осуществляется с помощью джойстика, который также позаимствовали у Mercedes-Benz. Среди переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля заметны кнопки выбора режимов трансмиссии и большая клавиша запуска двигателя.

Как рулевая колонка, так и передние сиденья оснащены электроприводом регулировок. Кресла DB11 очень комфортабельные и при этом обладают хорошей боковой поддержкой. Купе стало значительно просторнее внутри. Предусмотрена и функция их подогрева. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Установленные на нем подстаканники прикрыты сдвижной крышкой, которую также можно дополнить электроприводом. Центральный подлокотник стал шире, а бокс в нем увеличен.



На втором ряду Aston Martin DB11 пространство для ног и над головой увеличено, но задние сиденья по-прежнему рассчитаны на детей. Зато объем багажника вырос до 270 л. Кстати, его крышка дополнена электроприводом.

Система бесключевого доступа, двухзонный климат-контроль, электропакет, 400-ваттная аудиосистема, спутниковая навигация, связь Bluetooth, Wi-Fi, камеры кругового обзора, адаптивный круиз-контроль – все это является частью базового оснащения. Также предусмотрены 8 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. Список опций включает парковочный автопилот, аудиосистему мощностью 1000 Вт, технологии автоматического замедления и соблюдения полосы движения.

Под капотом Aston Martin DB11 прячется полностью новый 5,2-литровый V12 с двумя турбинами – первый турбомотор британской марки. Он развивает 608 л. с. при 6500 об/мин и делает DB11 самым мощным серийным Aston Martin в истории. Не менее важны и 700 Н·м крутящего момента, доступные уже при 1500 об/мин. Тяги в среднем диапазоне оборотов более, чем достаточно, да и турбопауза

практически незаметна. По характеру двигатель ближе к атмосферным V12 – быстро и равномерно раскручивается вплоть до максимальных 7000 об/мин. А его звук рафинированный и сочный, хотя при желании нажатием кнопки его можно сделать тише. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает плавно, а передачи переключаются быстро. Разгон до 100 км/ч занимает 3,9 с, а максимальная скорость составляет 322 км/ч. При этом благодаря технологии отключения цилиндров DB11 экономичнее предшественника – 11,8 л/100 км в смешанном цикле.

Коробка переключения передач расположена у задней оси, что способствует хорошему распределению веса: 51% приходится на передние колеса, а 49% – на задние. Вкупе с расширенной колеей и новой многорычажной задней подвеской это сделало Aston Martin DB11 более сбалансированным, особенно на извилистых дорогах. Купе гораздо маневреннее и послушнее, чем DB9. Благодаря системе векторизации тяги практически исчезла и недостаточная поворачиваемость. Покрышки Bridgestone размером 255/45 ZR20 спереди и 295/35 ZR20 сзади обеспечивают отличное сцепление с дорогой. Руле-

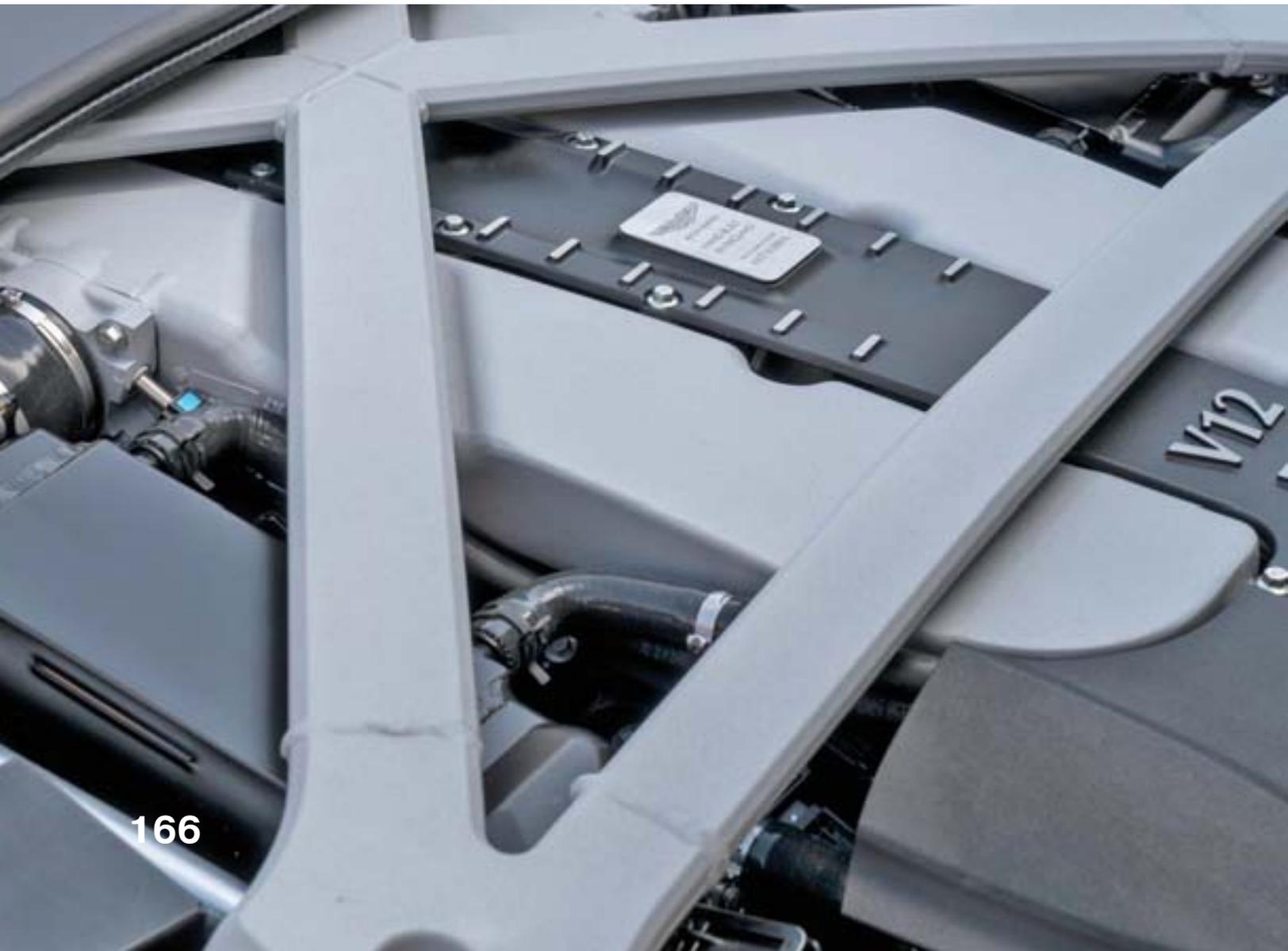
вое управление впервые получило электроусилитель. Обратной связи стало немного меньше, но оно все равно очень точное и острое. Стальные тормозные диски диаметром 400 мм спереди и 360 мм сзади хорошо справляются со своей работой, поэтому карбоново-керамические тормоза не предлагают – это прерогатива будущего Vanquish. Ход подвесок увеличен, поэтому DB11 гораздо мягче предшественника и легче справляется с выбоинами на дороге. Но при этом адаптивные амортизаторы позволили существенно уменьшить крены кузова в поворотах. Даже в комфортном режиме GT они не слишком выражены, а в Sport+ становятся еще незаметнее. Также улучшена шумоизоляция салона, что особенно заметно после 200 км/ч. Aston Martin остается классическим туристическим купе.

Первые Aston Martin DB11 передадут покупателям осенью. Стоимость купе в Европе составит 205 тыс. евро. Оно ощутимо дороже, чем DB9, но революционные изменения того стоят. Впрочем, со временем появится и более доступная версия с 4,0-литровым турбированным V8 производства Mercedes-Benz.









Технические характеристики Aston Martin DB 11

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2+2
Снаряженная масса, кг	1770
Длина/ширина/высота, мм	4739/1940/1279
Колесная база, мм	2805
Колея передняя/задняя, мм	1644/1603
Клиренс (дорожный просвет), мм	120
Объем багажника мин/макс, л	270
Диаметр разворота, м	12,0
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	5204
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	608 при 6500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	700 при 1500-5000
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/78
Трансмиссия	
Тип привода	Задний
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC, Traction control, Launch control
Количество подушек безопасности, шт.	8
Размер шин	255/40 ZR20 спереди, 295/35 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,9
Максимальная скорость, км/ч	322
Расход топлива, л/100 км:	
– смешанный цикл	11,8
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	205 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Европейский D-класс



Opel Insignia

Широкая решетка радиатора Opel Insignia напоминает улыбку



Peugeot 508

В передней части Peugeot 508 заметны черные лакированные вставки



Volkswagen Passat

Продолговатые фары Volkswagen Passat сверху прикрыты "бровями"

Модели D-класса в последние годы стали менее популярными, но все равно продаются в мире в огромных количествах. Они просторные внутри, обладают большими багажниками и неплохо оснащены. К тому же, в наших краях большой седан все еще считается статусной вещью. Среди таких автомобилей – новый Volkswagen Passat, а также проверенные Opel Insignia и Peugeot 508. Они и стали участниками нашего сравнительного тест-драйва.

Opel Insignia вскоре уступит дорогу модели нового поколения. В его внешнем виде господствуют мягкие и плавные линии, под стать им – и аркообразная форма крыши. Передние двери украшены изогнутыми штампованными линиями. Большая полукруглая радиаторная решетка декорирована хромом. Фары напоминают листья растений, они дополнены изогнутыми светодиодными лампами дневного света. В бампере размещены три узких воздухозаборника. Заднюю часть венчают заостренный спойлер и хромированный молдинг, соединяющий фонари.

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

Volkswagen Passat восьмого поколения, хоть и самый новый, но выглядит узнаваемо и привлекает внимание строгим дизайном. Широкая решетка радиатора покрыта хромом, а продолговатые фары сверху получили серебристые "брови". Предусмотрены и светодиодные ходовые огни. В бампере увеличен воздухозаборник. Боковины выполнены рельефными, а задние крылья расширены. Заметен и изящный изгиб оконной линии в районе задних стоек. "Корму" подчеркивают крупные фонари, а в бампер интегрированы прямоугольные наконечники выхлопных труб.

При длине в 4866 мм Passat немногим крупнее соперников, достигающих 4830 мм. А вот колесная база самая большая у Peugeot – 2817 мм против 2791 мм у Volkswagen и 2737 мм – у Opel. Интересно, что Passat и самый легкий в тройке – 1501 кг против 1595 кг у Insignia и 1615 кг – у 508.

В отделке салона Opel сочетаются ткань и кожа, присутствуют и вставки "под дерево". Передняя панель выполнена обволакивающей, а центральная консоль наклонена. Трехспицевое рулевое колесо и селектор трансмиссии украшены хромированными молдингами. На



Opel отличается стремительным профилем с аркообразной крышей



У Peugeot самая большая колесная база – 2817 мм



Volkswagen самый крупный в тройке – 4866 мм



Фонари Insignia соединены хромированным молдингом



В крышку багажника 508 интегрирован спойлер



По краям кузова Passat размещены продолговатые фонари

приборной панели сочетаются аналоговые приборы и жидкокристаллический дисплей. Подсветка – ярко-красная. Данные проецируются и на лобовое стекло. Крупные клавиши блоков аудиосистемы и климатической установки удобные в пользовании и к ним не нужно тянуться. Предусмотрен и 7-дюймовый цветной дисплей мультимедийной системы. Сиденья первого ряда мягкие и комфортабельные, но немного больше боковой поддержки спины не помешало бы. Они оснащены электроприводом и подогревом, а рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Кресла разделены высоким трансмиссионным тоннелем, на котором установлен подлокотник с боксом внутри. Обзор назад несколько ограничен из-за приподнятой "кормы".

В салоне Peugeot преобладают ткань и пластик, довольно много и вставок "под алюминий" и лакированных деталей. Обод руля обшит кожей и выполнен плоским снизу, а ступица украшена изогнутым молдингом. Циферблаты спидометра и тахометра дополнены серебристыми ободками, а между ними размещен цветной экран бортового компьютера. Широкая центральная панель слегка наклонена, а сверху на ней – 7-дюймовый сенсорный дисплей. Переключатели аудиосистемы и климат-контроля получили ярко-оранжевую подсветку. Клавиш здесь немного, хотя некоторые из них чересчур мелкие. А блок климат-контроля расположен довольно низко, что не очень удобно. У рулевой колонки изменяются угол наклона и глубина, а передние сиденья получили электропривод и подогрев. Кресла в 508 мягкие и удобные, но боковая поддержка похуже, чем в двух других автомобилях. Также установлен широкий подлокотник с отсеком внутри. Обзорность хорошая во всех направлениях.

Внутри Volkswagen преобладает сдержанный лаконичный стиль. Пластик в отделке здесь немного лучше, чем в двух других автомобилях. Можно заметить черные лакированные вставки и накладки "под алюминий". Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей. Оригинально смотрятся дефлекторы вентиляционной системы, растянутые на всю ширину передней панели. Приборы помещены в отдельные колодцы и разделены цветным дисплеем бортового компьютера. Внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. На центральной панели сверху установлены аналоговые часы 5-дюймовый сенсорный экран. Переключатели здесь простые и понятные. Рулевая колонка в Passat также регулируется в двух плоскостях. Кресла первого ряда довольно упругие, но зато хорошо удерживают спину. Они получили подогрев. Поскольку стояночный тормоз электромеханический, то это освобождает больше места для подлокотника с отделением внутри. В Passat также очень хорошая обзорность во всех направлениях.

На втором ряду во всех трех седанах вполне просторно. Больше всего места для ног в Peugeot. Пространство над головой самое щедрое в Volkswagen, а вот Opel в оно ограничено из-за большого угла наклона задних стоек. Салоны всех автомобилей достаточно широки, чтобы сзади с удобством поместились трое взрослых пассажиров средней комплекции. Наиболее вместительный багажник у Passat – 586 л против 500 л у Insignia и 473 л – у 508.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей одинаковой стоимости – Opel Insignia 2,0 CDTI Drive, Peugeot 508 2,0 BlueHDI Allure и Volkswagen Passat 2,0 TDI Trendline. Все они укомплектованы системой доступа без ключа, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, раздельным климат-контролем (Passat – трехзонным, остальные – двухзонным), аудиосистемой, а также 6 подушками безопасности, системами стабилизации и контроля давления в шинах. Opel и Peugeot также получили парктроник и круиз-контроль. У 508 есть навигационная система, а у Insignia – адаптивные фары, подогрев руля и датчик света. Volkswagen же получил систему определения усталости водителя.

Все три автомобиля оснащены 2,0-литровыми четырехцилиндровыми турбодизелями. Двигатель Opel развивает 170 л. с. Он отличается плавной кривой крутящего момента и обилием тяги с низких оборотов. Пиковые 400 Н·м крутящего момента у него в распоряжении с 1750 об/мин. Также следует отметить, что этот турбодизель работает очень тихо и без вибраций, плавно переключаются передачи и в 6-ступенчатом "автомате". Insignia способен достичь 100 км/ч за 9,4 с и развить 220 км/ч. Но расход топлива побольше, чем у соперников: 7,8 л/100 км в городском цикле и 4,4 л/100 км – в загородном. Opel также доступен с бензиновыми двигателями объемом 1,4 л (140 л. с.) и 1,8 л (140 л. с.), 1,6-литровыми турбодизелями мощностью 120 и 136 л. с.

Мотор Peugeot самый мощный в этой тройке – 180 л. с. при 3750 об/мин. Максимальные 370 Н·м крутящего момента доступны при 2000 об/мин. Турбодизель работает тихо, а также быстро отзывается на нажатие педали акселератора. Под стать ему и 6-ступенчатая трансмиссия, в которой передачи переключаются практически незаметно. Седан демонстрирует лучшую в тройке динамику – разгоняется до 100 км/ч за 8,5 с и достигает 230 км/ч. Он также самый экономичный – 5,2 л/100 км в городе и 3,8 л/100 км – на трассе. На нашем рынке также представлены 1,6-литровые версии 508 – 156-сильная бензиновая и 120-сильная дизельная.

Под капотом Volkswagen – 150-сильный турбодизель объемом 2,0 л. Его максимальный крутящий момент составляет 340 Н·м и доступен с 1750 об/мин, то есть тяги вполне достаточно. Мотор тихий и



Передняя панель Opel выполнена обволакивающей



Центральная панель Peugeot слегка наклонена



Центральная панель Volkswagen украшена аналоговыми часами



На втором ряду Insignia несколько ограничено пространство над головой



У 508 больше всего места для ног



В Passat самое щедрое пространство над головой

плавный. Пусть он менее мощный, но работает в связке с 6-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями, поэтому динамика у него неплохая – 8,7 с до 100 км/ч и максимальные 215 км/ч. Передачи переключаются очень быстро, хотя порой и с толчками. В городском цикле Passat расходует 5,3 л/100 км, а в загородном – 4,1 л/100 км. Седан также предлагают с бензиновыми двигателями объемом 1,4 л (150 л. с.), 1,8 л (180 л. с.) и 2,0 л (220 и 280 л. с.).

Поведение Opel на дороге не слишком динамичное, но уверенное. Его рулевое управление весьма легкое и при этом точное, а также не очень острое. В скоростных виражах может проявляться недостаточная поворачиваемость. На извилистых дорогах кузов кренится, хотя и не слишком сильно. Подвеска Insignia весьма мягкая, а потому не стоит опасаться дорог плохого качества. На шоссе седан демонстрирует хорошую курсовую устойчивость, а шумы ветра и шин почти не беспокоят. Замедляется Opel уверенно, а его педаль тормоза длинноходная.

Ходовая 508 более ориентирована на комфорт. Мягкая подвеска седана без труда поглощает даже серьезные выбоины, способствует этому и 17-дюймовая резина с довольно высоким профилем. Руль можно вращать несколькими пальцами, хотя он и не самый информативный. При этом нежелательные движения кузова в поворотах выражены немного больше, чем у конкурентов. Курсовая устойчивость на высоте, как и сцепление с дорогой. Peugeot хорошо маневрирует на малых скоростях: диаметр его разворота – 10,8 м против 10,9 м у Opel и 11,7 м – у Volkswagen. Также следует отметить хорошую шумоизоляцию. Даже на больших скоростях в салоне можно разговаривать, не повышая голоса.

Volkswagen демонстрирует сбалансированную и безопасную управляемость. Сцепление с дорогой у него на высоте, а низкий центр тяжести способствует лучшему поведению седана в виражах. Рулевое управление дополнено адаптивным электроусилителем: оно точное и наполняется тяжестью на больших скоростях, а еще довольно информативное. С недостаточной поворачиваемостью борется система XDS, имитирующая дифференциал повышенного трения. Подвеска несколько упругая, что особенно заметно на дорогах низкого качества. Зато кренится в поворотах Passat не очень сильно. Также следует отметить лучшую шумоизоляцию среди трех седанов.

Opel Insignia 2,0 CDTi Drive наиболее доступный в тройке – 887 тыс. гривен. При этом у него самое богатое оснащение. Peugeot 508 2,0 BlueHDI Allure немногим дороже – 891 тыс. гривен, а его преимущества – хорошие динамика и управляемость. Volkswagen Passat 2,0 TDI Trendline стоит 931 тыс. гривен и привлекает вместительным багажником.



Объем багажника Opel – 500 л

У Peugeot в распоряжении 473 л

Багажник Volkswagen самый вместительный – 586 л

Технические характеристики			
Модель	Opel Insignia	Peugeot 508	Volkswagen Passat
Тип кузова	седан		
Количество дверей/мест, шт.	4/5		
Снаряженная масса, кг	1595	1615	1501
Длина/ширина/высота, мм	4830/1856/1498	4830/1828/1456	4767/1832/1456
Колесная база, мм	2737	2817	2791
Колея передняя/задняя, мм	1585/1587	1592/1564	1584/1568
Клиренс (дорожный просвет), мм	140	144	145
Объем багажника мин/макс, л	500	473	586
Диаметр разворота, м	10,9	10,8	11,7
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1956	1997	1968
Тип	Дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	203 при 6000	180 при 3750	150 при 3500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	300 при 1750	400 при 2000	340 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Дт/60	Дт/72	Дт/66
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт	6		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, BA, ESP		
Размер шин	235/50 R17	215/55 R17	215/60 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,4	8,5	8,7
Максимальная скорость, км/ч	220	230	218
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	7,8	5,2	5,3
– загородный цикл	4,2	3,8	4,1
– смешанный цикл	5,6	4,3	4,5
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	887 000	891 000	931 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Сравнение городских седорожников



Ford Kuga

В переднем бампере Ford Kuga – широкий воздухозаборник



Toyota RAV4

Узкие фары Toyota RAV4 – светодиодные



Volkswagen Tiguan

Широкая хромированная решетка радиатора сочетается с крупными фарами

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

Ford Kuga второго поколения известен с 2012 года. Его внешний вид выполнен в фирменном кинетическом стиле Ford. Среди его черт – большой угол наклона лобового стекла, аркообразная линия крыши, профилированные боковины и капот, расширенные колесные арки. Узкая радиаторная решетка сочетается с крупными фарами, а в переднем бампере находится широкий трапециевидный воздухозаборник. В передних крыльях размещены небольшие вентиляционные отверстия. Крупные стреловидные фонари растянuty на крылья, а панорамное заднее стекло сверху прикрыто спойлером.

Нынешний Toyota RAV4 также дебютировал в 2012 году, но недавно прошел обновление. Он отличается граненым дизайном с большим углом наклона передних стоек крыши и высокой оконной линией. Тоненькая V-образная решетка радиатора окружена по бокам стреловидными светодиодными фарами. Передний бампер смотрится достаточно массивно, а в нем заметен огромный воздухозаборник. У вседорожника высокая оконная линия и треугольные задние стойки крыши. На верхней кромке пятой двери установлен спойлер. Крупные каплевидные фонари высоко посажены и растянuty на крылья.

Volkswagen Tiguan второй генерации – новичок в этой тройке, ведь поступил в производство всего несколько месяцев назад. Он стал гораздо солиднее на вид и теперь напоминает старшего брата Touareg. Широкая хромированная решетка радиатора сочетается с крупными прямоугольными фарами. Капот и боковины стали более профилированными, а колесные арки немного расширены. 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.

Tiguan немного компактнее своих соперников – 4486 мм в длину против 4524 мм у Kuga и 4605 мм – у RAV4. Преимущество Ford – большая (2690 мм) колесная база тогда, как у Volkswagen она равна 2681 мм, а в Toyota – 2660 мм. Tiguan также самый легкий – 1673 кг против 1705 кг у RAV4 и 1707 кг у Kuga.

Салон Ford привлекает внимание спортивным стилем. Кожа в отделке разбавлена вставками "под алюминий" и лакированными поверхностями. У четырехспицевого рулевого колеса небольшой диаметр. Циферблаты приборов размещены в отдельных колодцах. Крупные спи-



Преимущество Ford – большая колесная база в 2690 мм



При длине в 4605 мм Toyota самый крупный в тройке



Volkswagen компактнее своих соперников – 4486 мм в длину



Стрелевидные фонари Kuga растянуты на крылья



Задние крылья RAV4 немного расширены



По краям кузова Tiguan размещены Г-образные фонари

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

Во внутренней отделке Toyota также преобладает кожа, а наряду с ней присутствуют сатиновые молдинги, имитирующие металл и даже вставки "под карбон". Можно их заметить и на трехспицевом рулевом колесе. Приборы украшены нежно-синей подсветкой. Внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре установлен датчик температуры двигателя. По центру размещен цветной дисплей бортового компьютера. Центральная консоль – рельефная, что позволяет разделить кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля. Однако, они слишком тесно сгруппированы. Также здесь можно заметить часы и 7,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы Toyota Touch. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, а кресло водителя оснащено электроприводом. Сиденья первого ряда мягкие и комфортабельные, хотя не лучшим образом удерживают спину. Предусмотрен и их подогрев. На трансмиссионном тоннеле установлен широкий подлокотник с боксом внутри, а вот подстаканник здесь почему-то только один. Обзорность вперед и по сторонам неплохая.

Салон Volkswagen декорирован алькантарой, щедро разбавленной серебристыми накладками. А вот трехспицевый руль с плоским ободом снизу обшит кожей. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический экран, конфигурацию которого можно изменять нажатием кнопки. Центральная панель Tiguan немного повернута к водителю, а венчает ее сенсорный экран мультимедийной системы с диагональю 6,5 дюйма. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля немного, они крупные и рационально упорядочены. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние сиденья достаточно упругие, но зато хорошо удерживают спину. Они оснащены подогревом, а вот электропривод отсутствует.

На втором ряду в Kuga и Tiguan места для ног больше, чем в RAV4. Задние сиденья Volkswagen оснащены горизонтальной регулировкой, у него, как и у RAV4, можно изменить и угол наклона спинки. Пространство над головой приблизительно одинаковое во всех трех вседорожниках так

же, как и ширина салона в районе плеч. Объем багажника Ford равен 456 л, Toyota – 506 л, а Volkswagen – 615 л. В двухместной конфигурации он возрастает до 1928, 1655 и 1655 л, соответственно. Пятая дверь Kuga оснащена электроприводом со специальным сенсором, то есть для ее открытия достаточно движения ногой под бампером.

Для объективного сравнения выбраны версии автомобилей одинаковой стоимости Ford Kuga 2,0 Titanium S, Toyota RAV4 2,2 Premium и Volkswagen Tiguan 2,0 TDI Highline. Все они оснащены системой доступа без ключа, электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, раздельным климат-контролем, парктроником, датчиками света и дождя, CD-плеером, связью Bluetooth, легкосплавными дисками, круиз-контролем, системами стабилизации и контроля давления в шинах. Ford укомплектован камерой заднего вида, а Toyota – камерами кругового обзора, системой слежения за "слепыми" зонами и подогревом задних сидений. У них по 7 подушек безопасности, а у Volkswagen – 9. Tiguan получил технологии автоматического замедления и соблюдения полосы движения.

Все три автомобиля оснащены четырехцилиндровыми турбодизелями. Мотор Kuga объемом 2,0 л самый мощный – 180 л. с. при 4000 об/мин. А внушительный крутящий момент в 400 Н·м, доступный с 2000 об/мин, делает его эластичным и тяговитым в среднем диапазоне оборотов. Двигатель работает тихо и без вибраций. Вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 10,0 с и способен развить 200 км/ч. Кроме того, Ford экономичнее конкурентов – 5,5 л/100 км в городском цикле 4,9 л/100 км в загородном. Этому способствует система глушения мотора при остановках Start/Stop. А 6-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями Powershift демонстрирует молниеносные переключения. Kuga также можно оснастить 150-сильной версией этого турбодизеля и бензиновым турбомотором объемом 1,5 л (150 л. с.).

Двигатель RAV4 имеет несколько больший рабочий объем (2,2 л) и развивает 150 л. с. при 3600 об/мин. Максимальный крутящий момент несколько меньше, чем у Ford – 340 Н·м при 2000 об/мин. Впрочем динамика такая же, как у Kuga: разгон до 100 км/ч занимает 10 с, а максимальная скорость – 185 км/ч. Автоматическая 6-ступенчатая коробка переключения передач работает плавно, но ее реакции не самые быстрые. К тому же, мотор несколько шумноват на высоких оборотах, а после 2800 об/мин тяги становится ощутимо меньше. Правда, "аппетит" побольше, чем у соперников – 8,1 л/100 км в городе и 5,8 л/100 км на шоссе. Кроме того, для Toyota предлагают бензиновые моторы объемом 2,0 л (146 л. с.) и 2,4 л (180 л. с.).

Турбодизель Tiguan объемом 2,0 л также имеет мощность 150 л. с. при 3500 об/мин. Максимальный крутящий момент на уровне RAV4 (340 Н·м), но зато достигается при более низких 1750 об/мин. Более легкий Volkswagen демонстрирует лучшую в тройке динамику: 9,3 с до 100 км/ч и мак-



Циферблаты приборов Ford установлены в отдельных желобах



Центральная панель Toyota выполнена рельефной



Показания приборов Volkswagen выведены на дисплей



На втором ряду Kuga – щедрое пространство для ног



У RAV4 изменяется угол наклона спинок задних кресел



Задние сиденья Tiguan оснащены горизонтальной регулировкой

симильные 200 км/ч. Хорошо проявляет себя и 6-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Мотор работает тихо, да и вибрации не проявляются. В городском цикле автомобиль расходует 6,8 л/100 км, а на трассе – 5,1 л/100 км. Вседорожник также доступен с 190-сильным и 240-сильным вариантами этого турбодизеля, бензиновыми турбомоторами объемом 1,4 л (150 л. с.) и 2,0 л (180 и 220 л. с.).

У всех трех автомобилей полный привод – подключаемый. Он обеспечивает хорошее сцепление с дорогой, но не стоит ожидать выдающейся проходимости. Вседорожники лучше чувствуют себя на легком бездорожье. Хотя дорожный просвет у всех их довольно неплохой – в районе 200 мм. Toyota оснащен системой помощи при крутом спуске.

Ford – пожалуй, самый увлекательный в управлении. Его рулевое управление точное и информативное, а остроту можно изменять нажатием кнопки. С недостаточной поворачиваемостью борется технология Torque Vectoring Control, имитирующая дифференциал повышенного трения. Поэтому автомобиль отлично маневрирует: диаметр его разворота – 11,1 м против 11,4 м у RAV4 и 11,5 м у Tiguan. Kuga на удивление мало (как для вседорожника кренится в поворотах), но при этом его подвеска остается комфортабельной. На высоте и шумоизоляция. Отличные и тормоза: для замедления со 100 км/ч понадобится отрезок в 35,3 м.

Toyota – полная противоположность Kuga, ведь более ориентирован на комфорт. Его руль очень легкий и ему не хватает обратной связи в околонулевой зоне. Мягкая и длинноходная подвеска легко поглощает даже серьезные выбоины на дороге. Однако в поворотах автомобиль кренится немного больше, чем соперники. RAV4 также получил электронный дифференциал повышенного трения. Курсовая устойчивость – на высоте. Однако, на больших скоростях шум ветра становится слышен, пусть он и не слишком громкий.

Управляемость Volkswagen не настолько интересна, как у Ford, но лучше, чем у Toyota. Рулевое управление легкое, но в то же время точное и довольно информативное. Технология XDS+ имитирует межколесный дифференциал повышенного трения и сводит на нет недостаточную поворачиваемость. Подвеска слегка упругая, хотя и мягче, чем у предшественника. Ощутимы только серьезные дорожные неровности. А нежелательные движения кузова в поворотах не слишком проявляются. Также следует отметить лучшую в тройке шумоизоляцию пассажирского отсека.

Ford Kuga 2,0 Titanium S самый доступный из трех вседорожников – 968 250 гривен. Он также привлекает экономичностью. Toyota RAV4 2,2 Premium стоит 1 020 941 гривну, а его преимущество – богатое оснащение. Volkswagen Tiguan 2,0 TDI Highline несколько дороже соперников – 1 060 369 гривен, а его сильные стороны – динамика и вместительный багажник.



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

У Toyota в распоряжении 506 л

**Багажник Volkswagen самый
большой – 615 л**

Технические характеристики

Модель	Ford Kuga	Toyota RAV4	Volkswagen Tiguan
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1707	1705	1673
Длина/ширина/высота, мм	4524/1840/1684	4570/1844/1661	4486/1839/1643
Колесная база, мм	2690	2660	2681
Колея передняя/задняя, мм	1562/1565	1570/1570	1582/1572
Клиренс (дорожный просвет), мм	201	197	200
Объем багажника мин/макс, л	456/1928	506/1655	615/1655
Диаметр разворота, м	11,1	11,4	11,5
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1997	2231	1968
Тип	Дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	180 при 3500	150 при 3600	150 при 3500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	400 при 2000	340 при 2000	340 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Дт/57	Дт/60	Дт/60
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный		
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	6-ст. автоматическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	7	7	9
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, VSC, HDC	ABS, EBD, ESP, TPMS, Attention assist
Размер шин	235/50 R18	225/65 R17	235/55 R18
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,0	10,0	9,3
Максимальная скорость, км/ч	200	185	200
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	5,5	8,2	6,8
– загородный цикл	4,9	5,5	5,1
– смешанный цикл	5,2	6,5	5,7
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	968 250	1 0 20 941	1 060 361
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Эконом-вариант



Citroen C-Elysee

В радиаторную решетку
Citroen C-Elysee интегрирован
логотип марки



Renault Logan

Решетка радиатора Renault Logan
напоминает улыбку



Seat Toledo

Трапецевидная решетка радиатора
Seat Toledo сочетается
со стреловидными фарами

Тяжелая экономическая ситуация и падение курса гривны серьезно отразились на украинском автомобильном рынке. Однако постепенно он отвоевывает утраченные позиции. Но все равно, учитывая уровень жизни в стране, значительную часть продаж составляют бюджетные модели. Среди них можно выделить целую когорту автомобилей, созданных для развивающихся стран. При их разработке учитывались предпочтения автолюбителей в этих государствах. Для восточно-европейского рынка создали Citroen C-Elysee, Renault Logan и Seat Toledo, о которых пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

Citroen C-Elysee использует удлиненную платформу хэтчбэка С3 предыдущего поколения. Седан отличается весьма элегантным дизайном с профилированными боковинами и рельефным капотом. В решетку радиатора интегрирован хромированный логотип французской марки – двойной шеврон. Продолговатые фары растянуты на крылья, которые серьезно расширены и прибавляют автомобилю мускулов. В бампере установлен узкий воздухозаборник. Оконная линия отличается небольшим изящным изгибом в районе задних стоек крыши. Элегантно смотрятся крупные каплевидные фонари.

Второе поколение Renault Logan дебютировало в 2012 году и внешне серьезно преобразилось по сравнению с предшественником. Дизайн автомобиля стал более атлетичным, что подчеркивают раздутые передние и задние колесные арки. Широкая решетка радиатора напоминает улыбку, а по центру ее – большой логотип Renault. Передние фары – довольно крупные, достаточно большой и воздухозаборник в переднем бампере. В крышку багажника интегрирован небольшой заостренный спойлер. А расширенные "плечи" задних крыльев подчеркнуты четырехугольными фонарями.

Возрожденный Seat Toledo также появился в 2012 году и является близким родственником Skoda Rapid. В отличие от соперников это не седан, а лифтбэк, хотя у него и выраженный трехобъемный силуэт. Он отличается весьма сдержанным стилем, в котором преобладают прямые линии и углы. Компактная трапециевидная радиаторная решетка сочетается с широким воздухозаборником в бампере. В общий стиль неплохо вписываются и стреловидные фары. Профиль подчеркнут широкой оконной линией. А сзади по краям кузова установлены крупные полукруглые фонари.

Toledo самый крупный в тройке – 4482 мм в длину против 4427 мм у C-Elysee и 4348 мм – у Logan. Но при этом колесная база у него самая маленькая – 2602 мм тогда, как у Renault – 2634 мм, а у Citroen – 2652 мм. Logan получился заметно легче соперников: он весит 1059 кг, C-Elysee – 1090 кг, а Toledo – 1265 кг.

Пластик в салоне Citroen довольно жесткий, но зато отделка щедро разбавлена



У Citroen самая большая колесная база – 2652 мм



Renault легче соперников – 1059 кг



Seat самый крупный в тройке – 4482 мм



Фонари C-Elisee растянuty на крылья



В крышку багажника Logan интегрирован спойлер



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

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 украшены серебристыми ободками, а между ними установлен экран бортового компьютера. Трапециевидная 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.

В отделке салона Renault довольно много серебристых вставок "под алюминий", а наряду с ними – весьма стойкий к царапинам пластик, имитирующий по фактуре карбон. Трехспицевое рулевое колесо декорировано кожей. Циферблаты приборов украшены хромированными ободками. По центру панели находится большой спидометр, справа от него – экран бортового компьютера, а слева – тахометр. Клавиши на широкой центральной панели большие и удобные в пользовании. Сверху предусмотрена небольшая запираемая ниша для мелкой поклажи. Рулевая колонка регулируется только по углу наклона, зато можно изменить высоту кресла водителя. Сиденья первого ряда в Logan мягкие и комфортабельные, но немного больше боковой поддержки им не помешало бы. К тому же, их подушки несколько коротковаты. А подлокотник предлагают за доплату. Обзор назад несколько ограничивают толстые задние стойки крыши.

Материалы отделки у Seat немного качественнее, чем у соперников. Внутри господствуют строгие горизонтальные линии. Обод трехспицевого рулевого колеса обшит перфорированной кожей. Большую часть приборной панели занимают крупные циферблаты спидометра с указателем остатка топлива в баке и тахометра с датчиком температуры двигателя. По центру установлен дисплей 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. Высокая посадка и тоненькие передние стойки обеспечивают хорошую обзорность вперед и по сторонам.

На втором ряду очень просторно во всех трех автомобилях. Особенно внушительное место для ног. У Toledo несколько большее пространство над головой, чем у соперников. Сзади в Citroen, Renault и Skoda комфортнее двоим, но при необходимости поместятся и трое. Приличный и объем багажника: у C-Elysee он равен 506 л, у Logan – 510 л, а у Toledo – 550 л. В лифтбэке можно сложить задние сиденья, что увеличивает багажник до 1490 л.

Для объективного сравнения выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости – Citroen C-Elysee 1,6 HDi Shine, Renault Logan 1,5D Expression и Seat Toledo 1,6 TDI Reference. Все они оснащены центральным замком, электростеклоподъемниками, обогревом и электроприводом зеркал заднего вида, аудиосистемой. У Logan кондиционер, а у C-Elysee и Toledo – климат-контроль. Кроме того, эти два автомобиля получили связь Bluetooth и систему стабилизации. Зато у Renault есть круиз-контроль с ограничителем скорости. У Seat 4 подушки безопасности, а у двух других автомобилей – по 2.

Под капотами всех трех машин – четырехцилиндровые турбодизели, ведь с учетом нынешних цен на топливо экономия имеет значение. Citroen получил 1,6-литровый двигатель, развивающий 92 л. с. при 4000 об/мин. Максимальные 230 Н•м крутящего момента доступны при 1750 об/мин, поэтому тяги в среднем диапазоне оборотов вполне хватает. не слишком громкий и по-настоящему становится слышен только при резком разгоне. Но передачи в 5-ступенчатой механической трансмиссии – слишком "длинные". C-Elysee достигает 100 км/ч за 11,2 с и способен развить 180 км/ч. В городском цикле она расходует 4,9 л/100 км, а в загородном – 3,9 л/100 км. Седан в Украине также доступен с бензиновыми двигателями объемом 1,2 л (82 л. с.) и 1,6 л (115 л. с.).

Мотор Renault объемом 1,5 л недавно был усовершенствован и теперь выдает 90 л. с. при 3750 об/мин. Пиковый крутящий момент у него не очень большой – 220 Н•м при 1750 об/мин. Двигатель приходится раскручивать, но по мере роста оборотов он становится громким, а нередко проявляются и вибрации. Разгон до 100 км/ч занимает 11,8 с, а максимальная скорость составляет 173 км/ч. Рычаг 5-ступенчатой "механики" слишком длинноходный, а переключения передач не всегда точные. Logan наиболее экономичный в тройке – 4,4 л/100 км в городе и 3,9 л/100 км – на шоссе. Для седана у нас еще предлагают 1,2-литровый 75-сильный бензиновый двигатель.



Циферблаты приборов Citroen украшены хромированными ободками



На центральной панели Renault – сенсорный дисплей навигационной системы



Приборы Seat разделены экраном бортового компьютера



На втором ряду C-Elysee очень просторно



В Logan достаточно много места для ног и над головой



В Toledo самый большой запас пространства над головой

Турбодизель Seat объемом 1,6 л самый мощный – 115 л. с. при 3500 об/мин. Он гораздо лучше, чем двигатели соперников, проявляет себя на малых оборотах, ведь максимальный крутящий момент у него самый большой (250 Н·м) и достигается всего при 1500 об/мин. Кроме того, "четверка" самая тихая и плавная. Механическая 5-ступенчатая трансмиссия отличается точностью работы, а ход ее рычага короткий. Лифтбэк разгоняется демонстрирует лучшую в тройке динамику: разгоняется до 100 км/ч за 10,0 с и развивает 201 км/ч. Правда, и "аппетит" у него побольше: в городском цикле автомобиль расходует 5,4 л/100 км, а на трассе – 3,6 л/100 км.

Езда в C-Elysee – наиболее мягкая комфортабельная. Его длинноходная подвеска уверенно поглощает даже серьезные дорожные неровности. Однако, обратной стороной подобных настроек ходовой являются выраженные крены кузова в поворотах. 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 10,8 м у Renault и 10,9 м у Seat.

У Logan также на первом месте комфорт. Руль седана очень легкий и его можно вращать несколькими пальцами. Однако, обратной связи хотелось бы побольше. Энергоемкая подвеска Renault неплохо справляется с большинством выбоин, хотя иногда толчки ощутимы на рулевом колесе. Вместе с тем в поворотах автомобиль ощутимо кренится. Высокий (175 мм) дорожный просвет позволяет уверенно заезжать на бордюры. А сцепление с дорогой очень хорошее. Но шумоизоляция салона не самая лучшая и после 100 км/ч дают о себе знать шумы ветра и шин.

Toledo 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 Seat более упругая, чем у двух других автомобилей, но езда остается достаточно комфортабельной. Зато крены кузова у Toledo 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.

Renault Logan 1,5D Expression самый доступный в тройке – 343 тыс. гривен. Еще одно его преимущество – экономичность. Citroen C-Elysee 1,6 HDi Shine стоит 386 тыс. гривен, а его сильная сторона – комфорт езды. Seat Toledo 1,6 TDI Reference несколько дороже – 400 тыс. гривен, он привлекает вместительным багажником и динамикой.



Объем багажника Citroen – 506 л

У Renault в распоряжении 510 л

Багажник Seat самый большой – 550 л

Технические характеристики			
Модель	Citroen C-Elysee	Renault Logan	Seat Toledo
Тип кузова	седан		лифтбэк
Количество дверей/мест, шт	4/5		5/5
Снаряженная масса, кг	1090	1059	1265
Длина/ширина/высота, мм	4427/1748/1466	4348/1761/1517	4482/1703/1461
Колесная база, мм	2652	2634	2602
Колея передняя/задняя, мм	1501/1478	1490/1482	1463/1500
Клиренс (дорожный просвет), мм	142	175	160
Объем багажника мин/макс, л	506	510	550/1490
Диаметр разворота, м	10,7	10,8	10,9
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1560	1598	1598
Тип	Дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	92 при 4000	90 при 3750	115 при 3500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	230 при 1750	220 при 1750	250 при 1500
Топливо/емкость бака, л	Дт/50	Дт/50	Дт/55
Трансмиссия			
Тип привода	Передний		
Коробка передач	5-ст. механическая	5-ст. механическая	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	2	4
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD	ABS, EBD, ESP
Размер шин	185/65 R15	185/65 R15	195/55 R15
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,2	11,8	10,0
Максимальная скорость, км/ч	180	173	201
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	4,9	4,4	5,4
– загородный цикл	3,9	3,9	3,6
– смешанный цикл	4,3	3,7	4,3
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	386 000	343 000	400 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Упор на вместительность



Ford Focus Wagon

Узкая решетка радиатора Ford Focus Wagon обрамлена хромом



Opel Astra Sports Tourer

Треугольные фары Opel Astra Sports Tourer дополнены ходовыми огнями



Skoda Octavia Combi

Широкая решетка радиатора Skoda Octavia Combi сочетается с продолговатыми фарами

Универсалы считались практичными транспортными средствами с момента своего появления. Главный упор они делают на вместительность и, прежде всего, на объем багажника. Конечно, большинство таких моделей – весьма крупные и не очень дешевые. Впрочем, есть более доступная альтернатива – универсалы С-класса. К тому же, они компактнее и экономичнее. Среди подобных автомобилей – и герои нашего сравнительного тест-драйва Ford Focus Wagon, Opel Astra Sports Tourer и Skoda Octavia Combi.

Ford Focus Wagon недавно прошел плановое обновление. Он выглядит весьма динамично благодаря чертам фирменного "кинетического" стиля. У него большой угол наклона лобового стекла, профилированные боковины и мускулистые расширенные колесные арки. Узкая решетка радиатора обрамлена хромом, а воздухозаборник в бампере несколько уменьшен. Раскосые фары дополнены светодиодными лампами дневного света. Задние стойки Focus Wagon отличаются большим углом наклона, а на крыше установлен спойлер. Пятая дверь рельефная, а крупные фонари растянуты на крылья.

Opel Astra Sports Tourer – новичок в этой тройке, ведь он только-только появился в Украине. Название Sports Tourer обязывает быть стремительным. Вот почему в универсала аркообразная форма крыши, обрамленная хромированным молдингом. Широкая хромированная решетка радиатора выполнена в виде улыбки, а передний бампер изогнутый. Треугольные фары универсала дополнены С-образными ходовыми огнями. Боковины выполнены профилированными, а задние крылья расширены. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а по краям кузова сзади размещены крупные каплевидные фонари.

Skoda Octavia Combi – самый свежий в этой тройке, он появился на нашем рынке в прошлом году. Автомобиль отличается строгим граненым стилем. Знакомая широкая решетка радиатора Skoda сочетается с прямоугольными фарами, дополненными узкими светодиодными лампами дневного света. В бампере размещен широкий воздухозаборник. Слегка заостренный "нос" украшен логотипом марки. Задние стойки наклонены на большой угол, а на верхней кромке пятой двери находится спойлер. Довольно лаконично выглядят небольшие квадратные фонари.

Astra Sports Tourer заметно больше своих соперников и довольно крупный по меркам С-класса – 4702 мм в длину против 4659 мм у Octavia Combi и 4556 мм – у Focus Wagon. А вот колесная база самая большая у Skoda – 2686 мм тогда, как у Opel – 2662 мм, а у Ford – 2648 мм. Чешский универсал ощутимо легче, чем два других автомобиля: его масса – 1250 кг, Astra весит 1273 кг, а Focus – 1345 кг.

В салоне Ford заметны черты спортивного стиля. В отделке присутствуют многочисленные серебристые вставки "под алюминий". Обод четырехспицевого руле-



У передних стоек крыши Ford – большой угол наклона



Opel крупнее соперников – 4702 мм



Skoda самый легкий в тройке – 1250 кг



Пятая дверь Focus Wagon выполнена рельефной



По краям кузова Astra Sports Tourer размещены крупные фонари



По краям кузова Octavia Combi установлены квадратные фонари

вого колеса обшит кожей, а в районе хвата рук на нем есть наплывы. Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы. Между спидометром и тахометром находятся указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя, а также экран бортового компьютера. Центральная панель наклонена, а сверху установлен 4,2-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и удобные в пользовании, к ним легко привыкнуть. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине, можно изменить и высоту кресла водителя. Передние сиденья Focus Wagon комфортабельные и обладают лучшей в тройке боковой поддержкой. Они оснащены подогревом. Подлокотник прячет вместительный бокс для мелкой поклажи. Обзорность во всех направлениях хорошая.

Внутри Opel немало черных лакированных накладок и вставок "под алюминий". Небольшое трехспицевое рулевое колесо обшито кожей, а его ступица стреловидная. Циферблаты спидометра и тахометра помещены в отдельные колодцы с хромированными ободками и дополнены нежно-голубой подсветкой. Между ними установлены экран бортового компьютера, указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. Центральная панель немного наклонена. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они весьма крупные. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние кресла мягкие и комфортабельные, а их боковая поддержка неплохая. Между ними размещен немаленький подлокотник, который немного мешает при переключении передач. Зато внутри его – приличное отделение для мелкой поклажи. Обзор назад несколько ограничен из-за толстых стоек крыши.

Материалы в салоне Skoda несколько качественнее, чем у конкурентов. В отделке заметны черные лакированные вставки, а четырехспицевое рулевое колесо обшито кожей. Внутри преобладают прямые линии. Шкалы приборов выполнены в классическом стиле. Внутри спидометра размещен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры охлаждающей жидкости. По центру установлен дисплей бортового компьютера. Центральная панель широкая, а переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля декорированы хромом. Они крупные и удобные в пользовании. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, а у кресла водителя изменяется высота. Сиденья первого ряда несколько упругие, но зато неплохо удерживают спину. Предусмотрена и функция их подогрева. На трансмиссионном тоннеле размещен подлокотник с отделением внутри, а под водительским креслом – ниша со светоотражающим жилетом. Тоненькие стойки крыши Octavia Combi обеспечивают лучшую в тройке обзорность.

На втором ряду места для ног в Skoda несколько больше, чем в Ford и Opel. Зато

в Focus Wagon салон шире в районе плеч. Octavia Combi обладает и самым большим пространством над головой. Кроме того, у чешского универсала наиболее вместительный багажник – 610 л против 540 л у Astra Sports Tourer и 476 л – у Focus. Со сложенными задними сиденьями получается 1740, 1630 и 1502 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны версии приблизительно одинаковой стоимости – Ford Focus Wagon 1,0 EcoBoost Business, Opel Astra Sports Tourer 1,0 Enjoy и Skoda Octavia Combi 1,6 Ambition. Все они укомплектованы электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, климат-контролем (Octavia Combi – двухзонным), аудиосистемой, связью Bluetooth, 16-дюймовыми легкосплавными дисками, системой стабилизации. У Ford и Opel а есть ограничитель скорости и система контроля давления в шинах, а Focus получил еще и обогрев лобового стекла. У него, как и у Opel, 6 подушек безопасности тогда, как у Octavia – 4.

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 – 12,2 с до 100 км/ч и максимальным 192 км/ч. Универсал расходует 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 и 1,6-литровым 115-сильным турбодизелем.

Под капотом Astra – 1,0-литровый трехцилиндровый турбомотор с мощностью 105 л. с. У него очень задорный характер и он быстро раскручивается. При этом он обладает неплохим крутящим моментом в 170 Н•м при 1800 об/мин. Он довольно громкий на высоких оборотах, но вибрации не слишком проявляются. А вот 5-ступенчатая роботизированная коробка переключения передач работает с ощутимыми толчками. К тому же, она серьезно ухудшает динамику: разгон до 100 км/ч занимает 12,9 с. Максимальная скорость равна 200 км/ч. Зато Opel наиболее экономичный – 5,2 л/100 км в городе и 3,8 л/100 км – на шоссе. В Украине универсалу доступны бензиновые турбомоторы объемом 1,4 л (125 и 150 л. с.) и 1,6 л (200 л. с.), а также 1,6-литровые турбодизели мощностью 95-136 л. с.

В отличие от соперников, Octavia оснащен атмосферной "четверкой". При объеме в 1,6 л она развивает 110 л. с. при 5000 об/мин. Конечно, этот двигатель не столь тяговит на малых оборотах, ведь максимальный крутящий момент в



Циферблаты приборов Ford расположены в отдельных колодцах



Приборы Opel помещены в отдельные колодцы



Центральная панель Skoda довольно широкая



В Focus Wagon салон широкий в районе плеч



На втором ряду Astra Sports Tourer весьма просторно



У Octavia Combi больше всего места для ног

155 Н•м доступен при 3800 об/мин. Интересно, что при этом динамика у Octavia лучшая в тройке: 12 с до 100 км/ч и максимальные 190 км/ч. Мотор работает тихо и без вибраций, плавно переключаются передачи и в 6-ступенчатом "автомате". "Аппетит" у Octavia несколько больше, чем у соперников: 9,0 л/100 км в городском цикле и 5,3 л/100 км – на трассе. Для автомобиля в Украине можно выбрать бензиновые турбомоторы объемом 1,4 л (150 л. с.) и 1,8 л (180 л. с.), а еще 2,0-литровый 150-сильный турбодизель.

Практичность – не помеха отточенной управляемости, что успешно подтверждает Ford. Его рулевое управление на удивление острое и точное, а также самое информативное в тройке. Поворачиваемость близка к нейтральной. В отличие от соперников, Focus Wagon получил независимую многорычажную (а не полунезависимую) заднюю подвеску, что положительно сказывается на поведении автомобиля. Он мало кренится в поворотах, а подвеска при этом хоть и упругая, но обеспечивает неплохой комфорт езды. Тормоза обеспечивают отличное замедление. А на больших скоростях в салоне тихо – это заслуга хорошей шумоизоляции.

Новый Astra Sports Tourer лучше в управлении, чем предшественник, но немного уступает Ford. Его руль сделали точнее, улучшена и обратная связь в околорулевой зоне. А при нажатии кнопки Sport он еще и становится острее. Технология изменения вектора тяги помогает уменьшить недостаточную поворачиваемость. Подвеска универсала довольно упругая, что ощутимо на дорогах с выбоинами. Зато крены кузова в виражах относительно небольшие. Также немного улучшена шумоизоляция, поэтому при езде по автостраде внутри тише.

Skoda демонстрирует уверенную и безопасную управляемость. Рулевое управление демонстрирует неплохие точность и информативность. Сцепление с дорогой и курсовая устойчивость – на высоте, а в поворотах универсал уверенно держит траекторию. Подвеска Octavia Combi достаточно упругая, хотя все же несколько мягче, чем у Focus Wagon. Она неплохо справляется с дорожными неровностями и при этом нежелательные движения кузова мало проявляются. У автомобиля хорошая шумоизоляция, поэтому на скорости 120 км/ч в салоне тихо. Тормоза Skoda также хорошие: замедление хорошее, а усилие на педали легко дозируется.

Ford Focus Wagon 1,0 EcoBoost Business самый доступный в тройке – 483 тыс. гривен. При этом у него наиболее богатое оснащение. Opel Astra Sports Tourer 1,0 Enjoy стоит 537 тыс. гривен и привлекает экономичностью. Skoda Octavia Combi 1,6 Ambition несколько дороже – 541 тыс. гривен, – а его сильная сторона – огромный багажник.



Объем багажника Ford – 476 л



У Opel в распоряжении 540 л



Багажник Skoda самый большой – 610 л

Технические характеристики			
Модель	Ford Focus Wagon	Opel Astra Sports Tourer	Skoda Octavia Combi
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1345/1805	1273/1790	1250/1875
Длина/ширина/высота, мм	4556/1823/1505	4702/1809/1499	4659/1814/1465
Колесная база, мм	2648	2662	2686
Колея передняя/задняя, мм	1544/1558	1548/1565	1551/1520
Клиренс (дорожный просвет), мм	145	140	154
Объем багажника мин/макс, л	476/1502	540/1630	610/1740
Диаметр разворота, м	11,0	11,0	11,1
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	999	998	1598
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом		Бензиновый
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3		В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2		16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	125 при 6000	105 при 5500	110 при 5000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	170 при 1400	170 при 1800-4200	155 при 3800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/55	Аи-95/60	Аи-95/50
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	6-ст. роботизированная	6-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт	6	6	4
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	205/55 R16	205/55 R16	205/55 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	12,2	12,9	12,0
Максимальная скорость, км/ч	192	200	190
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	7,4	5,2	9,0
– загородный цикл	4,4	3,8	5,3
– смешанный цикл	5,5	4,3	6,7
Стоимость тестируемого автомобиля (в Украине), гривен	483 000	537 000	541 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Почти вседорожники



Citroen C4 Cactus

Продолговатые фары Citroen C4 Cactus сочетаются с узкими ходовыми огнями



Renault Captur

По центру радиаторной решетки Renault Captur – огромный логотип марки



SsangYong Tivoli

Узкая фальшрадиаторная решетка SsangYong Tivoli сочетается с огромным воздухозаборником в бампере

Статистика говорит, что большая половина владельцев вседорожников практически не покидает асфальтовые дороги. Многие подобные автомобили используются исключительно в условиях города. Полный привод в этом случае не особо нужен, но пригодятся увеличенный клиренс и удобная высокая посадка за рулем. При этом для городских улиц хорошо, если при этом автомобиль компактный. Совсем недавно в этом сегменте на нашем рынке случилось пополнение – представили новый SsangYong Tivoli. А ранее стартовали продажи Citroen C4 Cactus и Renault Captur. О них и пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйв.

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

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

SsangYong Tivoli выглядит сдержаннее, чем соперники. Вседорожник представил новое направление в дизайне корейской марки и внешне повторяет концепт-кары XIV-1 и XIV-Air. У него выраженный двухобъемный профиль с малым углом наклона лобового стекла и толстыми вертикальными задними стойками крыши. Тоненькая фальшрадиаторная решетка сочетается с огромным воздухозаборником в бампере. Раскосые фары дополнены светодиодными ходовыми огнями. У Tivoli серьезно расширенные крылья и изогнутая оконная линия. Пятая дверь прикрыта спойлером, а по краям кузова размещены элегантные фонари.

Tivoli немного больше своих соперников: 4195 мм в длину против 4157 мм у C4 Cactus и 4122 мм – у Captur. Колесная база у трех автомобилей приблизительно одинаковая: 2606 мм у Renault, 2600 мм – у SsangYong и 2595 мм – у Citroen. C4 Cactus заметно легче конкурентов – 1050 кг против 1180 кг у Captur и целых 1370 кг – у Tivoli.

Внутри Citroen преобладает лаконичный минималистический стиль. В отделке преобладает толстое сукно, а вместо дверных ручек – петли. В то же время рулевое коле-



Citroen самый легкий в тройке – 1050 кг



У Renault самая большая колесная база – 2606 мм



SsangYong крупнее соперников – 4195 мм в длину



На крыше C4 Cactus размещен спойлер



Сзади по краям кузова Captur – крупные овалы фонари



Толстые задние стойки Tivoli – практически вертикальные

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

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

В салоне SsangYong пластик щедро разбавлен черными лакированными накладками и серебристыми вставками, имитирующими полированный алюминий. Обод рулевого колеса плоский снизу и обшит перфорированной кожей. Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы и разделены экраном бортового компьютера. Их подсветка – оптитронная, а ее цвет можно менять нажатием кнопки. Переключатели блоков аудиосистемы и климатической установки рационально упорядочены, хотя некоторые из них слишком мелкие. Помимо перчаточного ящика у Tivoli предусмотрена ниша для документов. Рулевая колонка регулируется только по высоте. Передние кресла мягкие и удобные, хотя немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Установлен и подогрев сидений. На трансмиссионном тоннеле установлены два подстаканника и подлокотник с отделением для мелочи внутри. Толстые задние стойки несколько ограничивают обзорность.

На втором ряду больше всего места для ног в Tivoli и C4 Cactus. У SsangYong еще и самый большой запас пространства над головой. Зато в Renault задние сиденья оснащены горизонтальной регулировкой. В Captur и ощущается недостаток пространства в районе плеч, поэтому сзади комфортнее двоим. У Renault самый вместительный багажник – 377-455 л, в зависимости от положения задних кресел. В SsangYong этот показатель равен 423 л, а в Citroen -358 л. Со сложенными сиденьями второго ряда получается 1235, 1294 и 1170 л, соответственно.

Для сравнения выбраны комплектации приблизительно одинаковой стоимости – Citroen C4 Cactus 1,2 Shine, Renault Captur 1,2 Zen и SsangYong Tivoli 1,6 STD. Все автомобили оснащены центральным замком, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, аудиосистемой, связью Bluetooth, круиз-контролем, легкосплавными дисками и системой стабилизации. C4 Cactus и Captur получили климат-контроль, а в Tivoli установлен кондиционер. Французские автомобили также получили систему контроля давления в шинах. В Citroen есть камера заднего вида и спутниковая навигация, а в Renault – система доступа без ключа, датчики света и дождя. В C4 Cactus 6 подушек безопасности, в Captur – 4, а в Tivoli – 2.

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

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

Под капотом Tivoli – 1,6-литровая атмосферная "четверка", развивающая 128 л. с. при 6000 об/мин. Она высокооборотистая и максимальный крутящий момент в



Показания приборов Citroen выведены на дисплей



Цифровой спидометр Renault сочетается с аналоговым тахометром



Приборы SsangYong помещены в отдельные колодцы



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



Задние сиденья Captur оснащены горизонтальной регулировкой



На втором ряду Tivoli просторнее всего

160 Н•м доступен только при 4600 об/мин. Поэтому двигателю приходится раскручиваться. К тому же, после 4000 об/мин мотор становится достаточно шумным. Да и отклик на нажатие педали акселератора не очень быстрый. Разгон до 100 км/ч занимает 12 с, а максимальная скорость – 175 км/ч. Зато 6-ступенчатая автоматическая трансмиссия переключает передачи плавно. А вот "аппетит" у SsangYong значительно больше, чем у соперников – 9,1 л/100 км в городском цикле и 5,8 л/100 км – на трассе. Впрочем, вскоре линейку расширит более экономичный 1,6-литровый турбодизель мощностью 115 л. с. Кстати, Tivoli единственный в тройке, кому за доплату предлагают полный привод.

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

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

SsangYong более ориентирован на уверенную управляемость, хотя, конечно, от него не стоит ожидать спортивных повадок. Руль точный, но не слишком информативный, а его остроту можно менять – есть спортивный и комфортабельный режимы. Автомобиль неплохо маневрирует: диаметр его разворота – 10,6 м против 10,8 м у Captur и 10,9 м – у C4 Cactus. Подвеска упругая, поэтому некоторые дорожные неровности очень даже ощутимы. Зато крены кузова в поворотах относительно небольшие. Шумоизоляция салона несколько хуже, чем у соперников: при 120 км/ч слышны и шины, и свист ветра.

Citroen C4 Cactus 1,2 Shine самый доступный из трех автомобилей – 455 тыс. гривен. При этом у него богатое оснащение и экономичный двигатель. SsangYong Tivoli 1,6 STD стоит 505 тыс. гривен, а его сильная сторона – просторный салон. Renault Captur 1,2 Zen несколько дороже – 514 тыс. гривен и привлекает хорошей динамикой и вместительным багажником.



Объем багажника Citroen – 358 л

Багажник Renault самый большой – до 455 л

У SsangYong в распоряжении 423 л

Технические характеристики			
Модель	Citroen C4 Cactus	Renault Captur	SsangYong Tivoli
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1050/1555	1180/1726	1370/1900
Длина/ширина/высота, мм	4157/1729/1480	4122/1778/1566	4195/1798/1590
Колесная база, мм	2595	2606	2600
Колея передняя/задняя, мм	1475/1475	1531/1516	1555/1555
Клиренс (дорожный просвет), мм	210	200	167
Объем багажника мин/макс, л	358/1170	377/1235	423/1294
Диаметр разворота, м	10,9	10,8	10,6
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1199	1197	1597
Тип	Бензиновый	Бензиновый, с турбонаддувом	Бензиновый
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3	В ряд, 4	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2	16/2	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	82 при 5750	120 при 4900	128 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	118 при 2750	190 при 2000	160 при 4600
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50	Аи-95/45	Аи-95/47
Трансмиссия			
Тип привода	Передний		
Коробка передач	6-ст. роботизированная	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	6-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	4	2
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	205/55 R16	205/60 R16	215/60 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	12,9	10,9	12,0
Максимальная скорость, км/ч	171	192	175
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	5,4	6,6	9,1
– загородный цикл	4,0	4,7	5,8
– смешанный цикл	4,6	5,4	7,0
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	455 000	514 000	505 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Разнообразие В-класса



Mazda 2

Воздухозаборник в бампере Mazda 2 напоминает улыбку



Peugeot 208

Радиаторная решетка Peugeot 208 обрамлена хромом



Skoda Fabia

На "носу" Skoda Fabia – крупный логотип марки

Экономическая ситуация в стране заставляет многих изменить предпочтения при выборе нового автомобиля. Нередко покупателям приходится обратить внимание на модели классом ниже, ведь они не только доступнее, но и экономичнее. Впрочем, даже хэтчбэки В-класса можно выбрать в довольно неплохой комплектации за разумные деньги. Среди подобных моделей – Mazda 2, Peugeot 208 и Skoda Fabia, о которых и пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

Mazda 2 – новичок на нашем рынке, ведь он поступил в продажу несколько месяцев назад. Дизайн хэтчбэка выдержан в духе старшего брата Mazda 3 и немного нетипичен для В-класса. У "двойки" длинный капот, а салон сдвинут назад. Во внешнем виде преобладают грани. Широкая решетка радиатора напоминает улыбку и обрамлена хромом. Раскосые фары растянуты на выпуклые мускулистые крылья. Капот и боковины стали рельефными, а на крыше установлен небольшой спойлер. Высоко посаженные фонари подчеркивают расширенные "плечи" хэтчбэка.

Peugeot 208 второй генерации также является новичком на нашем рынке, ведь его мировая премьера состоялась в 2013 году. Его дизайн получился стремительным – с заостренной передней частью, профилированными боковинами и клиновидной оконной линией. Широкая трапецевидная решетка радиатора напоминает улыбку и декорирована хромом. Продолговатые фары дополнены светодиодными ходовыми огнями, а "нос" увенчан логотипом французской марки. Расширенные задние крылья плавно переходят в массивный бампер. Также привлекают внимание оригинальные С-образные фонари со светодиодными лампами.

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

Mazda получился крупным, по меркам В-класса, и немного больше соперников – достигает 4060 мм в длину при колесной базе в 2570 мм. У Skoda эти показатели составляют 3992 мм и 2455 мм, соответственно. Длина Peugeot равна 3962 мм, а расстояние между осями – 2538 мм. Интересно, что при этом японский хэтчбэк самый легкий из троих – 1000 кг против 1150 кг у французской и чешской моделей.

В отделке салона Mazda присутствуют серебристые и черные лакированные накладки, а также вставки, имитирующие карбон. Передняя панель выполнена в форме



Mazda самый легкий в тройке – 1000 кг



У Peugeot самая большая колесная база – 2538 мм



Skoda крупнее соперников – 3992 мм



По краям кузова Mazda 2 расположены продолговатые фонари



По краям кузова 208 размещены С-образные фонари



Пятая дверь Fabia сверху прикрыта спойлером

крыла, а вентиляционные дефлекторы напоминают турбины. Трехспицевое рулевое колесо небольшое, а в районе хвата рук на нем предусмотрены напльвы. На приборной панели центральное место занимает тахометр с небольшим цифровым спидометром внутри. По бокам от него расположены два дисплея. К центральной панели прикреплен 7-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Благодаря ему кнопок здесь немного. Переключатели блока климатической установки крупные и удобные в пользовании. У рулевой колонки изменяются высота и вылет. Посадка в Mazda 2 довольно низкая, хотя обзорность от этого не страдает. У передних кресел лучшая в этой тройке боковая поддержка. Сиденья также получили подогрев. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, а расположенный на нем подлокотник прячет отделение для мелкой поклажи.

Оформление салона Peugeot – весьма необычное. Сразу бросается в глаза очень небольшое трехспицевое рулевое колесо, обшито кожей. Комбинация приборов размещена непривычно высоко, поэтому циферблаты приборов находятся как раз на уровне глаз. Спидометр и тахометр разделены экраном бортового компьютера, а по бокам установлены датчики уровня топлива и температуры охлаждающей жидкости. Светло-синяя подсветка приятна для глаз. В отделке довольно много серебристых вставок и черных лакированных поверхностей. Сверху на центральной панели установлен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиши блоков аудиосистемы и климатической установки четко разделены одна от другой, но некоторые из них мелковаты. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, можно настроить и высоту водительского сиденья. Однако, нужно учитывать, что в своем верхнем положении руль частично перекрывает прибор. Кресла первого ряда 208 комфортабельные, но немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Они оснащены подогревом. Обзор вперед и по сторонам хороший, но при парковке его немного ограничивают толстые задние стойки.

Внутри Skoda господствуют строгие прямые линии. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по старшему брату Octavia. Оно декорировано кожей, а на его на ободке в районе хвата рук предусмотрены напльвы. Циферблаты приборов выполнены в классическом стиле. Внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру размещен экран бортового компьютера. Переключатели на центральной панели рационально упорядочены и четко отделены друг от друга. Они крупные и удобные при пользовании на ощупь. Рулевая колонка регулируется по углу наклона и вылету, а у водительского кресла изменяется высота. Передние сиденья упругие, но зато неплохо удерживают спину. Предусмотрена и функция их

подогрева. Тоненькие стойки крыши обеспечивают лучшую в тройке обзорность во всех направлениях. Интересно, что под креслом водителя расположена специальная ниша, где спрятан светоотражающий жилет.

На втором ряду места для ног в Mazda 2 немного больше, чем у 208 и Fabia. Зато в Skoda самое щедрое пространство над головой, а вот в Peugeot оно довольно скромное. Ширина салона в районе плеч во всех трех автомобилях позволяет с комфортом разместиться двоим, хотя при необходимости поместятся и трое. Объем багажника Skoda заметно больше, чем у конкурентов: он составляет 330 л, у Peugeot – 285 л, а у Mazda – всего 220 л. Со сложенными задними сиденьями он возрастает до 1150, 1076 и 852 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны комплектации моделей приблизительно одинаковой стоимости – Mazda 2 1,5 Touring, Peugeot 208 1,6 Allure и Skoda Fabia 1,6 Ambition 5+. Все они укомплектованы центральным замком, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, аудиосистемой. Peugeot получил двухзонный климат-контроль, а два других хэтчбэка – кондиционер. Зато у них есть система стабилизации и круиз-контроль, а у "двойки" также предусмотрены технологии контроля давления в шинах и соблюдения полосы движения. Mazda и Peugeot оснащены связью Bluetooth, датчиками света и дождя. У Mazda 2 – 6 подушек безопасности, у 208 – 4, а у Fabia – только 2.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми четырехцилиндровыми атмосферными двигателями. Под капотом Mazda – 1,5-литровый мотор с непосредственным впрыском топлива, развивающий 108 л. с. при 6000 об/мин. Максимальные 145 Н·м крутящего момента достигаются при 4000 об/мин. "Четверка" довольно быстро раскручивается, но по мере роста оборотов становится достаточно шумным. Автоматическая 6-ступенчатая коробка переключения передач демонстрирует быстрые реакции. Динамика лучшая в тройке: 10,3 с до 100 км/ч и максимальные 184 км/ч. Японский хэтчбэк еще и самый экономичный – 7,4 л/100 км в городском цикле и 4,3 л/100 км – в загородном.

Двигатель Peugeot объемом 1,6 л самый мощный в тройке – 120 л. с. при 6000 об/мин. Однако он высокооборотистый и пиковые 160 Н·м крутящего момента в распоряжении только с 4250 об/мин. Да и тихим его не назовешь. К тому же, у него не самая новая 4-ступенчатая автоматическая трансмиссия, а это значит, что по автострате придется передвигаться на высоких оборотах. "Автомат" еще и динамику ухудшает, поэтому 208 разгоняется до 100 км/ч за 10,7 с. Его максимальная скорость – 190 км/ч. Кроме того, он еще и самый "прожорливый" – 9,8 л/100 км в городе и 4,9 л/100 км – на трассе. В Украине для Peugeot также доступен 1,2-литровый 82-сильный бензиновый мотор.



Аналоговый тахометр Mazda сочетается с двумя дисплеями



Приборы Peugeot размещены очень высоко



Циферблаты приборов Skoda выполнены в классическом стиле



В Mazda 2 больше всего места для ног



На втором ряду 208 вполне просторно



В Fabia на втором ряду самое щедрое пространство над головой

У "четверки" Fabia рабочий объем также 1,6 л, а мощность – 110 л. с. при 5600 об/мин. Она лучше проявляет себя в среднем диапазоне оборотов, ведь максимальный крутящий момент в 155 Н·м достигается при 3800 об/мин. Кроме того, этот двигатель самый тихий и плавный. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия также работает без толчков и весьма быстро. Хетчбэк разгоняется до 100 км/ч за 11,0 с и развивает 190 км/ч. Skoda расходует 8,0 л/100 км в городском цикле и 4,6 л/100 км – за городом. Fabia в Украине также доступен с бензиновыми двигателями объемом 1,0 л (75 л. с.) и 1,2 л (90 и 110 л. с.).

Новый Mazda 2, как и модель прошлого поколения, ставит на первое место управляемость. Легкий хетчбэк отлично ведет себя на извилистых дорогах и редко демонстрирует недостаточную поворачиваемость. В городе он также неплохо себя проявляет, ведь диаметр его разворота – всего 9,4 м против 10,4 м у соперников. Руль острый и точный, хотя и слишком легкий даже на малых скоростях. Хетчбэк не слишком кренится в виражах, хотя за это придется расплачиваться довольно жесткой ездой – неровности дорог часто ощутимы. А вот шумоизоляция не столь хороша и ветер отчетливо слышен на больших скоростях.

Peugeot более ориентирован на комфорт. Конечно, подвеска легко справляется с большинством неровностей, но некоторые из них поглощаются довольно-таки громко. При этом крены кузова в виражах выражены намного меньше. У 208 очень редко проявляется недостаточная поворачиваемость, ведь его передняя часть весьма легкая. Руль не настолько тяжелый, как у Mazda, хотя немного больше обратной связи в околонулевой зоне ему не помешало бы. У хетчбэка неплохая шумоизоляция, поэтому ветер и шины не слишком слышны при 120 км/ч.

Ходовая Skoda демонстрирует компромисс между комфортом и поведением на дороге. Его рулевое управление точное и самое информативное среди трех автомобилей. Сцепление с дорогой также на высоте. Конечно, подвеска Fabia довольно-таки упругая (хотя мягче, чем у Mazda), но по-настоящему побеспокоят только серьезные огрехи дорог. Да и нежелательные движения кузова в поворотах у хетчбэка относительно небольшие. У автомобиля лучшая в этой тройке шумоизоляция, что особенно ощутимо при езде по автомагистрали на больших скоростях.

Peugeot 208 1,6 Allure привлекает доступностью, его цена самая низкая – 436 200 гривен. Mazda 2 1,5 Touring немного дороже 439 тыс. гривен, а его сильные стороны – богатое оснащение и экономичность. Цена Skoda Fabia 1,6 Ambition 5+ – 452 тыс. гривен, но зато у него самый вместительный багажник.



Объем багажника Mazda – 220 л



У Peugeot в распоряжении – 285 л



Багажник Skoda самый большой – 330 л

Технические характеристики			
Модель	Mazda 2	Peugeot 208	Skoda Fabia
Тип кузова	хэтчбек		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1000/1520	1150/1632	1150/1581
Длина/ширина/высота, мм	4060/1695/1475	3962/1739/1460	3992/1732/1452
Колесная база, мм	2570	2538	2455
Колея передняя/задняя, мм	1495/1485	1475/1471	1463/1457
Клиренс (дорожный просвет), мм	143	150	141
Объем багажника мин/макс, л	220/852	285/1076	330/1150
Диаметр разворота, м	9,4	10,4	10,4
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1496	1598	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	108 при 6000	120 при 6000	110 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	145 при 4000	160 при 4250	155 при 3800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/44	Аи-95/50	Аи-95/45
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. автоматическая	4-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт	6	4	2
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC	ABS, EBD	ABS, EBD, ESP
Размер шин	185/65 R15	185/65 R15	185/60 R15
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,3	10,7	11,0
Максимальная скорость, км/ч	184	190	190
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	7,4	9,8	8,0
– загородный цикл	4,3	4,9	4,6
– смешанный цикл	5,5	6,7	5,9
Стоимость тестируемого автомобиля (в Украине), гривен	439 000	436 200	452 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Вседорожный премиум-класс



Audi Q5

Широкая радиаторная решетка Audi Q5
обрамлена хромом



Infiniti QX50

Прямоугольная решетка радиатора
Infiniti QX50 сочетается с большим
воздухозаборником в бампере



Mercedes- Benz GLC

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

Сегмент вседорожников очень широкий и разнообразный. В нем есть как полно-размерные модели, так и небольшие городские автомобили, рамные покорители бездорожья и "спортсмены" с мощными двигателями. Конечно, диапазон цен также разный. Можно выбрать недорогой вседорожник, а можно обратить внимание на модель премиум-класса – такую, как Audi Q5, Infiniti QX50 и Mercedes-Benz GLC. Именно о них пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

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. Пятая дверь выполнена панорамной, а крупные трапециевидные фонари растянуты на крылья.

Infiniti QX50 – радикально обновленный вариант модели EX, представленный в 2015 году. Он привлекает элегантным стилем с длинным капотом и аркообразной формой крыши. Прямоугольная решетка радиатора сочетается с широкими воздухозаборниками в бампере. Изогнутые фары со светодиодными лампами дневного света растянуты на крылья. Капот рельефный, а пороги украшены хромированными молдингами. Заднее стекло сверху прикрыто немаленьким спойлером, а узкие фонари напоминают лепестки цветов. Из бампера выглядывают две широкие выхлопные трубы.

Mercedes-Benz GLC в прошлом году пришел на смену модели GLK и кардинально 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. На верхней кромке заднего стекла размещен спойлер, а по краям кузова сзади установлены продолговатые фонари.

При обновлении Infiniti удлинили, а поэтому он крупнее соперников: достигает 4745 мм при колесной базе в 2880 мм. У Mercedes-Benz эти показатели равны 4656 мм и 2873 мм, соответственно. Длина Audi составляет 4629 мм, а расстояние между осями – 2807 мм. GLC ощутимо легче соперников – 1735 кг против 1830 кг у Q5 и 1843 кг – у QX50.

В салоне Audi господствует традиционный стиль немецкой марки. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей, а в районе хвата рук на ободке 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



Infiniti самый крупный в тройке – 4745 мм



Боковины Mercedes-Benz профилированы



Панорамное заднее стекло Q5 сверху прикрыто спойлером



Узкие фонари QX50 напоминают лепестки



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 поклажи. Тоненькие стойки крыши обеспечивают неплохую обзорность во всех направлениях.

Салон Infiniti декорирован натуральной кожей и деревом. Передняя панель по форме напоминает волны, а трехспицевое рулевое колесо небольшое. Циферблаты приборов получили нежно-синюю опtitронную подсветку. Между спидометром и тахометром находится экран бортового компьютера, а по краям панели – указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. Центральная панель увенчана 7-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Навигация в меню также может осуществляться с помощью круглого джойстика. Неизменный атрибут салона Infiniti – аналоговые часы. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля тесно сгруппированы, что затрудняет пользование ими на ощупь. У рулевой колонки изменяются высота и глубина, а передние сиденья оснащены электроприводом. Они широкие и очень комфортабельные, но боковая поддержка немного хуже, чем у соперников. Предусмотрена и функция подогрева кресел. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, а подлокотник прячет отсек для мелкой поклажи. Обзор назад несколько ограничен из-за небольшого стекла.

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 по высоте и вылету, а передние сиденья оснащены электроприводом регулировок и подогревом. Они мягкие и удобные, но при этом неплохо удерживают спину. Два подлокотника прячут бокс для мелкой поклажи. Обзорность во всех направлениях хорошая благодаря высокой посадке и тоненьким стойкам крыши.

На втором ряду место для ног в автомобилях приблизительно одинаковое. У не-

мецких вседорожников изменяется угол наклона спинок сидений, а в Q5 задние кресла оснащены горизонтальной регулировкой. Места над головой больше всего у GLC. Ширина салона в районе плеч приблизительно одинаковая у всех трех автомобилей. Здесь с удобством разместятся два пассажира, но и трое не будут стеснены. Самый вместительный багажник у Mercedes-Benz – 550 л тогда, как у Audi – 540 л, а у Infiniti – всего 320 л. Со сложенными задними сиденьями он возрастает до 1600, 1560 и 1342 л, соответственно. У GLC и QX50 предусмотрен электропривод пятой двери.

Для объективности сравнения выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости – Audi Q5 2,0 TFSI, Infiniti QX50 2,5 Hi-Tech и Mercedes-Benz GLC250 4Matic. Все они оснащены системой доступа без ключа, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонным климат-контролем, аудиосистемой, связью Bluetooth, датчиками освещения и дождя, легкосплавными дисками, круиз-контролем, системами стабилизации и контроля давления в шинах. Infiniti также получил навигационную систему с жестким диском на 2 Тб и камеры кругового обзора, а у Mercedes-Benz есть технология слежения за "слепыми" зонами. У GLC – 7 подушек безопасности, а у двух других вседорожников – по 6.

Audi оснащен 2,0-литровым бензиновым двигателем с турбонаддувом мощностью 230 л. с. при 4700 об/мин. Он быстро раскручивается и при этом обеспечивает неплохую тягу в среднем диапазоне оборотов. Максимальный крутящий момент в 350 Н•м достигается в широком диапазоне 1500-4500 об/мин. "Четверка" работает без вибраций, а громкой становится только при резком разгоне. Плавные переключения и в 8-ступенчатой автоматической трансмиссии. Q5 демонстрирует лучшую в тройке динамику – 6,9 с до 100 км/ч и максимальные 228 км/ч. В городском цикле вседорожник расходует 8,7 л/100 км, а в загородном – 6,8 л/100 км. Также для Audi можно выбрать 180-сильный вариант этого двигателя, турбодизели объемом 2,0 л (190 л. с.) и 3,0 л (326 л. с.).

Под капотом Infiniti – компактный атмосферный V6 объемом 2,5 л. Этот мотор любит высокие обороты, а поэтому развивает 222 л. с. при 6400 об/мин. Пиковый крутящий момент небольшой – 252 Н•м, – да и доступен только при 4800 об/мин. Автоматическая 7-ступенчатая трансмиссия переключает передачи без толчков, но не слишком быстро. QX50 несколько проигрывает соперникам по динамике – разгоняется до 100 км/ч за 9,4 с, а его максимальная скорость ограничена на отметке в 210 км/ч. К тому же, "аппетит" у вседорожника немалый – 14,6 л/100 км в городе и 8,5 л/100 км – на трассе. Зато "шестерка" очень плавная и радует слух приятным звуком. Для Infiniti также предложен 3,7-литровый 332-сильный двигатель.

Четырехцилиндровый 2,0-литровый турбомотор Mercedes-Benz развивает 211 л. с. при 5500 об/мин. Он хорошо про-



Центральная панель Audi немного повернута к водителю



Передняя панель Infiniti напоминает волны



Приборы Mercedes-Benz помещены в отдельные колодцы



Задние сиденья Q5 оснащены горизонтальной регулировкой



В QX50 запас над головой на втором ряду небольшой



В GLC больше всего места над головой

являет себя на малых оборотах, ведь максимальные 350 Н·м крутящего момента доступны уже с 1200 об/мин. При этом двигатель легко раскручивается и до 6500 об/мин, хотя слишком отзывчивым его не назовешь. Зато он весьма тихий, а 9-ступенчатая автоматическая трансмиссия работает почти незаметно. GLC250 4Matic разгоняется до 100 км/ч за 7,3 с и достигает 222 км/ч. Он самый экономичный в тройке – расходует 8,5 л/100 км в городском цикле и 6,3 л/100 км – в загородном. Вседорожник также можно выбрать с 2,1-литровыми турбодвигателями мощностью 170 и 204 л. с.

У Q5 и GLC полный привод постоянный, а у QX50 – подключаемый. Автомобили рассчитаны преимущественно на легкое бездорожье. Mercedes-Benz и Audi получили технологии изменения настроек полного привода для разных типов дорожного покрытия. Клиренс Audi составляет 200 мм, Mercedes-Benz – 180 мм, а Infiniti – всего 165 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 комфортной и по-настоящему ошутимы только серьезные дорожные неровности. На больших скоростях в салоне очень тихо благодаря качественной шумоизоляции.

Infiniti более ориентирован на комфорт. Его подвеска мягкая и длинноходая, поэтому езда плавная даже с 18-дюймовыми дисками и низкопрофильной резиной. Вместе с тем шасси неплохо настроено, а поэтому кренится вседорожник мало. Рулевое управление оснащено классическим гидроусилителем, а потому точное и информативное. Автомобиль очень послушный, а недостаточная поворачиваемость у него почти не выражена. А вот шумоизоляция несколько хуже, чем у конкурентов, что особенно заметно после 120 км/ч.

Mercedes-Benz также на первое место ставит комфорт, но он интереснее в управлении, чем Infiniti. Большинство дорожных неровностей легко поглощаются длинноходой 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.

Infiniti QX50 2,5 Hi-Tech наиболее доступный в тройке – 1 175 000 гривен. При этом у него самое богатое оснащение. Mercedes-Benz GLC250 4Matic стоит 1 241 400 гривен и привлекает экономичностью и вместительным багажником. Цена Audi Q5 2,0 TFSI – 1 303 700 гривен, а его сильная сторона – хорошая динамика.



Объем багажника Audi – 540 л

У Infiniti в распоряжении всего 309 л

У Mercedes-Benz в распоряжении 550 л

Технические характеристики			
Модель	Audi Q5	Infiniti QX50	Mercedes-Benz GLC
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1830	1843	1735
Длина/ширина/высота, мм	4629/1898/1655	4745/1800/1600	4656/1890/1639
Колесная база, мм	2807	2880	2873
Колея передняя/задняя, мм	1617/1613	1540/1545	1621/1617
Клиренс (дорожный просвет), мм	200	165	180
Объем багажника мин/макс, л	540/1560	309/1342	550/1600
Диаметр разворота, м	11,6	11,8	11,8
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1984	2496	1991
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	бензиновый	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	V6	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	24/4	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	230 при 4700	222 при 6400	211 при 5500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	350 при 1500-4500	252 при 4800	350 при 1200-4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/75	Аи-95/80	Аи-95/66
Трансмиссия			
Тип привода	Постоянный полный	Подключаемый полный	Постоянный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая	7-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	225/55 R18	235/65 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,9	9,4	7,3
Максимальная скорость, км/ч	228	210	222
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	8,7	14,6	8,5
загородный цикл	6,8	8,5	6,3
смешанный цикл	7,5	10,7	7,1
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 303 700	1 175 000	1 241 400
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

ZAGATO



MILANO

Zagato:

мастера эксклюзива

Наверное, не секрет, что итальянцев развито чувство прекрасного. Вот почему мастера с Аппенин уже не одно столетие удивляют мир шедеврами живописи, архитектуры, скульптуры, музыки. А в XX веке появилась новая сфера творчества – автомобильный дизайн. Именно итальянские стилисты по праву считаются лучшими в этой отрасли. У каждого кузовного ателье есть свой неповторимый стиль. Так, Zagato всегда привлекали оригинальностью и смелыми решениями.

Основатель студии дизайна Уго Загато родился в 1890 году в городке Гавелло на северо-востоке Италии. В юном возрасте он потерял отца и был вынужден выехать на заработки в Германию. Вернувшись домой, Уго поступил в школу дизайна и устроился на работу в небольшое кузовное ателье Varesina. Когда началась Первая мировая война и автопромышленность отошла на второй план, Загато устроился на туринское авиационное предприятие Romilio.

Как только в Европе воцарился мир, Уго Загато пошел в самостоятельное плавание. В 1919 году он переехал в Милан и открыл кузовное ателье Carrozzeria Ugo Zagato & Co. Поначалу компания сконцентрировалась на разработке гоночных болидов. Опыт работы в авиации пришелся как раз кстати. Загато применил технологии создания фюзеляжа самолета при создании автомобильных кузовов, поэтому конструкции получались легкими и очень прочными.

Главным автомобильным предприятием Милана в то время, конечно же, считался Alfa Romeo. Молодой стилист быстро наладил связи с этим заводом и вскоре создал несколько кузовов для моделей G1 и RL. Они пришлись по душе руководству компании и в 1925 году главный конструктор Витторио Яно поручил создать дизайн для нового Alfa Romeo 6C 1500. Загато не подвел и спроектировал очень легкий двух-



Alfa Romeo Giulietta SZ 1960 года



Alfa Romeo Giulia TZ2 1965 года



Alfa Romeo 8C 2300 Spider Corsa 1933 года



Zagato Zele, 1974 год



Alfa Romeo 6C 1500 Mille Miglia Spider Speciale 1927 года



Уго Загато



Alfa Romeo Gran Sport Quattroruote 1965 года – копия модели 6С



Alfa Romeo GT Junior Z, 1968 год



Alfa Romeo RL Zagato 1925 года



Alfa Romeo SZ, 1989 год



Alfa Romeo TZ3 2011 года

местный кузов кабриолет. С 1,5-литровой рядной "шестеркой" мощностью 54 л. с. автомобиль развивал 130 км/ч. Уже в 1928 году Джузеппе Кампари выиграл на нем легендарную 1600-километровую гонку Mille Miglia. Год спустя он повторил свой успех за рулем более мощной 85-сильной версии 6С 1750.

В Zagato создали несколько разных кузовов для Alfa Romeo 6С, а затем взялись за работу и над более мощной моделью 8С 2300. Благодаря 155-сильной компрессорной "восьмерке" она достигала 170 км/ч и стала одним из самых быстрых серийных автомобилей своего времени. Один из таких кабриолетов помог Тацио Нуволари выиграть в 1933 году 24-часовую гонку в Ле-Мане.

Вслед за Alfa Romeo к Загато начали обращаться и другие автопроизводители. Так, в 1927 году ателье выпустило кабриолеты на шасси Lancia Lambda и Bugatti Type 43. Три года спустя представили уникальный кабриолет Maserati Tipo V4 с 4,0-литровым V16 мощностью 305 л. с., способный развить невероятные, по тем временам, 260 км/ч.

Работа на авиазаводе также позволила Уго Загато постичь азы аэродинамики. С 30-х годов он уделяет этому аспекту все больше внимания. Ателье удивило публику обтекаемыми Siata 750 Gran Sport и Lancia Aprilia Sport.

С началом Второй мировой войны Уго Загато покинул Милан, а почти все цеха его ателье были разбомблены авиацией союзников. Пришлось начинать с нуля. Но уже в 1949 году Zagato порадовали сразу тремя купе Ferrari 166 MM, Fiat 500 С и Maserati A6 1500 серии Panoramica – с

огромными панорамными окнами из плексигласа. Затем специалисты Zagato приняли участие в создании Alfa Romeo 159 – непобедимого болида, выигравшего чемпионат "Формула-1" в 1951 году.

Со временем дела компании наладились и в 50-х годах она порадовала целой россыпью интересных моделей. В большинстве своем это были купе класса Gran Turismo с обтекаемыми кузовами. Их визитной карточкой стала изогнутая крыша с двумя элегантными напльвами. Одним из них стал Fiat 8V: его аэродинамика была настолько продумана, что 105-сильного двигателя хватало для максимальных 190 км/ч. Именно на 8V сын Уго Загато, Элио выиграл в 1955 году престижную гонку на сверхскоростной берлинской трассе Avus. В схожем стиле выполнен дизайн знаменитого купе Maserati A6G 2000 и редкого Ferrari от Zagato – 250 GTZ.

Еще одной знаковой для Zagato моделью стал миниатюрный Abarth 750. Обтекаемое 3,5-метровое купе весом всего полтонны создали на шасси заднемоторного Fiat 600. Форсированный до 70 л. с. 850-кубовый моторчик позволял развить 190 км/ч. Abarth 750 Zagato отлично проявили себя в многочисленных гоночных сериях. Кстати, именно за эту модель Уго Загато получил престижную награду в сфере дизайна – Compasso d'Oro.

Не менее известным стал и Aston Martin DB4 GT Zagato. Всего выпущено лишь 20 этих элегантных купе. Оснастили их 3,7-литровой рядной "шестеркой" мощ-



Aston Martin DB4 GT Zagato
1961 года



Aston Martin DB7 Zagato
2003 год



Aston Martin DBS Coupe Centennial 2013 года



Aston Martin V8 Vantage Zagato 1985 года



Bentley GTZ 2008 года



Bugatti Type 43 Zagato, 1927 год



Aston Martin Vanquish Zagato 2016 года



Ferrari 250 GTZ 1956 года

ностью 315 л. с. Результат – 6,1 с до 100 км/ч и максимальные 245 км/ч. Сейчас DB4 GT Zagato Aston Martin стоит несколько миллионов долларов. Автомобиль настолько популярен, что четверть века спустя, в 1988 году, Aston Martin и Zagato выпустили еще четыре купе и продали их с аукциона.

Но все же чаще всего в Zagato работали с итальянскими марками. В 1961 году увидело мир элегантное купе Lancia Appia Sport, а год спустя представили его старшего брата Flaminia Sport. А наиболее тесным оставалось сотрудничество с Alfa Romeo. Элегантный Giulietta SZ завораживает чистой формой. Совсем другой стиль у серии купе Giulia TZ – яркий и агрессивный. Его 1,6-литровый двигатель "разогнали" до 170 л. с., что дало возможность развить 245 км/ч.

В 1965 году Уго Загато вместе с Alfa Romeo решили вернуться к истокам. Стилист фактически воссоздал свое первое успешное творение – Alfa Romeo 6C. Правда, построили его на платформе модели Giulia, оснастили современной 1,6-литровой "четверкой" мощностью 90 л. с. Модель назвали Alfa Romeo Gran Sport Quattroruote и выпустили 92 таких кабриолета.

Параллельно с Gran Sport Quattroruote в Zagato разработали массовый Lancia Fulvia Sport и эксклюзивный Lamborghini 3500 GTZ. В 60-х студия дизайнера расширила сферу деятельности и начала проектировать другие виды транспорта и даже военную технику.

В 1968 году Уго Загато не стало и семейный бизнес возглавили его сыновья Элио и Джанни. Под их началом внедрили новый фирменный стиль, в котором пре-



Ferrari 330 GTC Convertible 1974 года



Ferrari 575 GTZ 2006 года



Ferrari FZ93 1993 года

обладали грани и углы. Его предвестником стал компактный Alfa Romeo GT Junior Z. Клиновидное купе нашло более 1500 покупателей. А вот Ferrari 330 GTC Convertible выпущен в единственном экземпляре.

Кроме того, уже в середине 70-х Zagato начали разработку электромобилей. Компактный 2,1-метровый Zele даже выпустили в количестве 500 единиц. Заряда его аккумуляторных батарей хватало для пробега на 80 км.

Впрочем, основные работы Zagato – все же спортивные модели. Так, в 1984 году представили Maserati Biturbo Spider с турбированным V6. За ним последовал Aston Martin V8 Vantage Zagato. Всего произведено только 50 таких купе и 37 кабриолетов, оснащенных 5,3-литровым 430-сильным V8 и способных достичь 300 км/ч.

Более массовым стали сногшибательные Alfa Romeo SZ и RZ 1989 года – на предприятии Zagato собрали более 1300 этих машин. Двухместные купе и кабриолет кажутся вытесанными из куска скалы. Своими силами в Zagato освоили и выпуск Lancia Nuenna. Внешне он напоминал предка Fulvia Sport, но использовал шасси полноприводного хэтчбека Delta Integrale – звезды ралли тех лет. Также следует отметить оригинальные концепт-кары вроде Ferrari FZ93 и Lamborghini Raptor.

С конца 90-х Zagato начали возвращаться к истокам и снова практикует более изящный неоклассический стиль. Его черты заметны в эксклюзивных версиях Aston Martin DB7, Ferrari 575, Bentley Continental GT, Maserati GranSport. Была возрождена линейка Alfa Romeo TZ – в 2011 году представили броский TZ3 Stradale с 600-сильным V10 под капотом.

В наши дни ателье под обрело инвестора из Индии, но все равно пребывает под



Fiat 8V Berlinetta Zagato, 1953 год



Fiat 500 Zagato Panoramica 1949 года



Fiat Abarth 750 1958 года



Lamborghini 5-95 2014 года

руководством Андреа Загато, внука основателя марки. Оно проектирует преимущественно эксклюзивные кузова для уже существующих моделей. В чертах Aston Martin DBS Coupe Centennial сразу узнается V8 Vantage Zagato, а преемником Lamborghini Raptor по праву считается купе 5-95. Новейшее творение итальянских дизайнеров – угонченный Aston Martin Vanquish Zagato с 600-сильным V12, который уже готовится к мелкосерийному производству. На такой эксклюзив всегда найдется покупатель, тем более что создавали его настоящие мастера.



Lamborghini 3500 GTZ 1965 года



Lamborghini Raptor 1996 года



Lancia Hyena 1992 года



Lancia Aprilia Sport Zagato, 1938 год



Lancia Flaminia Sport, 1962 год



Lancia Lambda Zagato Spider 1927 года



Lancia Fulvia Sport 1965 года



Maserati A6 1500 Coupe Panoramica 1949 года



Maserati A6G 2000 Coupe, 1954 год

COSMOLADY

№ 1 | сентябрь | 2016

Ж У Р

Ж Е Н Щ И Н

ТЕМА
НОМЕРА
**ПОРА ЛЮБВИ
И ПОБЕД**

**ЛЮБОВНАЯ
ЛАНЬ**

**ДЕВУШКА С
ХАРАКТЕРОМ**

НАТАЛЬЯ
СЕМКИНА:
**«ЛЮБОВЬ —
ЭТО ОТДАЧА!»**

МАРИНА
КРИВОШЕЙ
ВРЕМЯ СЧАСТЬЯ

Мария Мишель

**С ЛЮБОВЬЮ
ПО ЖИЗНИ**



**СПРАВЕДЛИВОСТЬ
ЕЛЕНЫ
БОНДАРЧУК-
ЛАДНОЙ
И НАТАЛЬИ
МИРОШНИЧЕНКО**

**ОЧЕРЕДНАЯ
ПОБЕДА
ЛОРЫ
СУПЕРФИН**

**ОТКРОВЕННО О
СОКРОВЕННОМ...
С ИРИНОЙ
ТРУХАЧЕВОЙ
И РОМАНОМ
ДАНИЛЕНКО**

ЗАПИТУЙТЕ У МІСЦЯХ РОЗПОВСЮДЖЕННЯ ПРЕСИ
www.cosmolady.com.ua • facebook.com/cosmolady.magazine

arendagazeta.com.ua

АРЕНДА

Подать объявление

www.arendagazeta.com.ua

Сдавайте выгодно в АРЕНДУ!

Подать объявление

REALTYCOMFORT
KIEV.UA

www.realtycomfort.kiev.com.ua

Продавайте выгодно НЕДВИЖИМОСТЬ!

Объявления выходят на сайтах,
печатных и электронных СМИ