

Тест-Драйв

Октябрь 2016



Citroen CXperience • Mercedes-Benz Vision Van • Hyundai i30 • Jeep Compass • Peugeot 5008
Skoda Kodiaq • Karma Revero • Lamborghini Centenario LP770-4 Roadster Mercedes-
AMG GT Roadster • Peugeot 3008 DKR • Audi A5 Sportback • Porsche Macan Turbo
Performance Package • Nissan X-Trail • Kia Rio • Mercedes-Benz E-Class All-Terrain Audi A5
• Chevrolet Bolt • Renault Scenic • Ford Mondeo, Hyundai Sonata и Peugeot 508 BMW 7
Series, Jaguar XJ и Mercedes-Benz S-Class • Citroen C4, Renault Megane, Toyota Auris
Acura MDX, Ford Explorer и Infiniti QX60 • Lotus Esprit

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



Над номером работали:

Брызгунов Тарас

Каратаев Вячеслав

Косоголов Александр

Фитисова Юлия

Главный редактор

Краев Василий

Свидетельство о регистрации КВ 7445 от 17.06.03.

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

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

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

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

Отдел распространения: (067) 547-85-20

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



4

**Концепт-кар
Citroen CXperience:**
прототип флагмана марки



12

**Концепт-кар
Mercedes-Benz Vision Van:**
курьерская доставка на автопилоте



18

**Премьера
Hyundai i30:**
быстрый прогресс



26

**Премьера
Jeep Compass:**
смена поколений



34

**Премьера
Peugeot 5008:**
из мини-вэнов во вседорожники



42

**Премьера
Skoda Kodiaq:**
семейный вариант



50

**Премьера
Karma Revero:**
возрождение



58

**Премьера
Lamborghini Centenario LP770-4 Roadster:**
юбилейный кабриолет



64

**Премьера
Mercedes-AMG GT Roadster:**
крышу снесло



72

**Премьера
Peugeot 3008 DKR:**
новая гроза "Дакара"



78

**Премьера
Audi A5 Sportback:**
второе поколение



84

**Премьера
Porsche Macan Turbo Performance Package:**
прибавка в мощности



90 **Премьера
Nissan X-Trail:**
освежение



96 **Премьера
Kia Rio:**
четвертое поколение



102 **Премьера
Mercedes-Benz E-Class All-Terrain:**
во вседорожном стиле



108 **Дебютант
Audi A5:**
вторая глава



116 **Дебютант
Chevrolet Bolt:**
электромобиль – в массы!



124 **Дебютант
Renault Scenic:**
элегантно и практично



132 **Сравнительный тест-драйв
Ford Mondeo, Hyundai Sonata и Peugeot 508:**
соревнование моделей D-класса



138 **Сравнительный тест-драйв
BMW 7 Series, Jaguar XJ и Mercedes-Benz S-Class:**
по высшему разряду



144 **Сравнительный тест-драйв
Citroen C4, Renault Megane, Toyota Auris:**
поединок хэтчбэков C-класса



150 **Сравнительный тест-драйв
Acura MDX, Ford Explorer и Infiniti QX60:**
для большого семейства



156 **Страницы истории
Lotus Esprit:**
нетипичное британское спорткупе

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.

Citroen прон



В Citroen давно рассматривают возможность создания новой модели бизнес-класса. На китайском рынке присутствует новый Citroen C6, а вот в Европе он не представлен. Поэтому французы представили свое видение будущего флагмана – Citroen CXperience.

Тест-драйв:
КОНЦЕПТ-КАР

en CXperi-

потип флагамана марки





Citroën CXperience – немаленький хэтчбэк, достигающий 4,85 м в длину, 2,0 м в ширину и 1,37 м в высоту при колесной базе в 3,0 м. У него очень длинный капот, а пассажирский отсек сдвинут назад. В решетку радиатора интегрирован логотип марки – двойной шеврон, – а своеобразным ее продолжением являются V-образные светодиодные фары. В крыше заметны две стеклянные вставки. Вместо зеркал заднего вида установлены камеры. Профиль подчеркивают огромные 22-дюймовые колесные диски. Двери выполнены распашными, а центральные

стойки крыши отсутствуют. По краям кузова сзади размещены стреловидные фонари.

В отделке салона CXperience сочетаются кожа и тиковое дерево. Большую часть передней панели занимает 19-дюймовый жидкокристаллический дисплей. Данные также проецируются на лобовое стекло. Кроме того, на центральной консоли предусмотрен специальный порт для подключения, по средствам которых осуществляется навигация в меню мультимедийной системы. Задние пассажиры могут подключить планшет. Сиденья наполнены специальной пеной, способной сохранять принятую форму

и, таким образом, подстраиваться под габариты водителя и пассажиров.

Гибридная силовая установка состоит из бензинового турбодвигателя мощностью примерно 150-200 л. с. и электромотора, развивающего 109 л. с. Также установлена 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия. Citroën CXperience способен проехать до 60 км на электротяге, а пополнить заряд аккумуляторов можно от бытовой электросети за 4,5 часа.

Citroën CXperience представят на родном для марки Парижском автосалоне











Mercedes-Benz Vision Van:

курьерская доставка
на автопилоте



7





В Mercedes-Benz уже давно работают над технологией автономного движения. В ее развитие планируют вложить 500 млн. евро. Ранее были показаны прототип грузовика с автопилотом Future Truck 2025 и мини-вэн Vision Tokyo. Теперь же подготовили коммерческий развозной фургон Mercedes-Benz Vision Van. Предназначен он для службы доставки будущего.

Дизайн концепт-кара Mercedes-Benz Vision Van весьма лаконичен. Панорамное лобовое стекло призвано улучшить обзорность. Оптика вэна полностью светодиодная, также предусмотрена подсветка боковин и днища. А на широкую фальшрадиаторную решетку могут проецироваться различные изображения.

В салоне отсутствуют рулевое колесо или педали. Управление автомобилем осуществляется по средствам джойстика. Передняя панель – один большой жидкокристаллический дисплей. Автомобиль также способен общаться с водителем и предупреждать его мигающей подсветкой о пешеходах и велосипедистах.

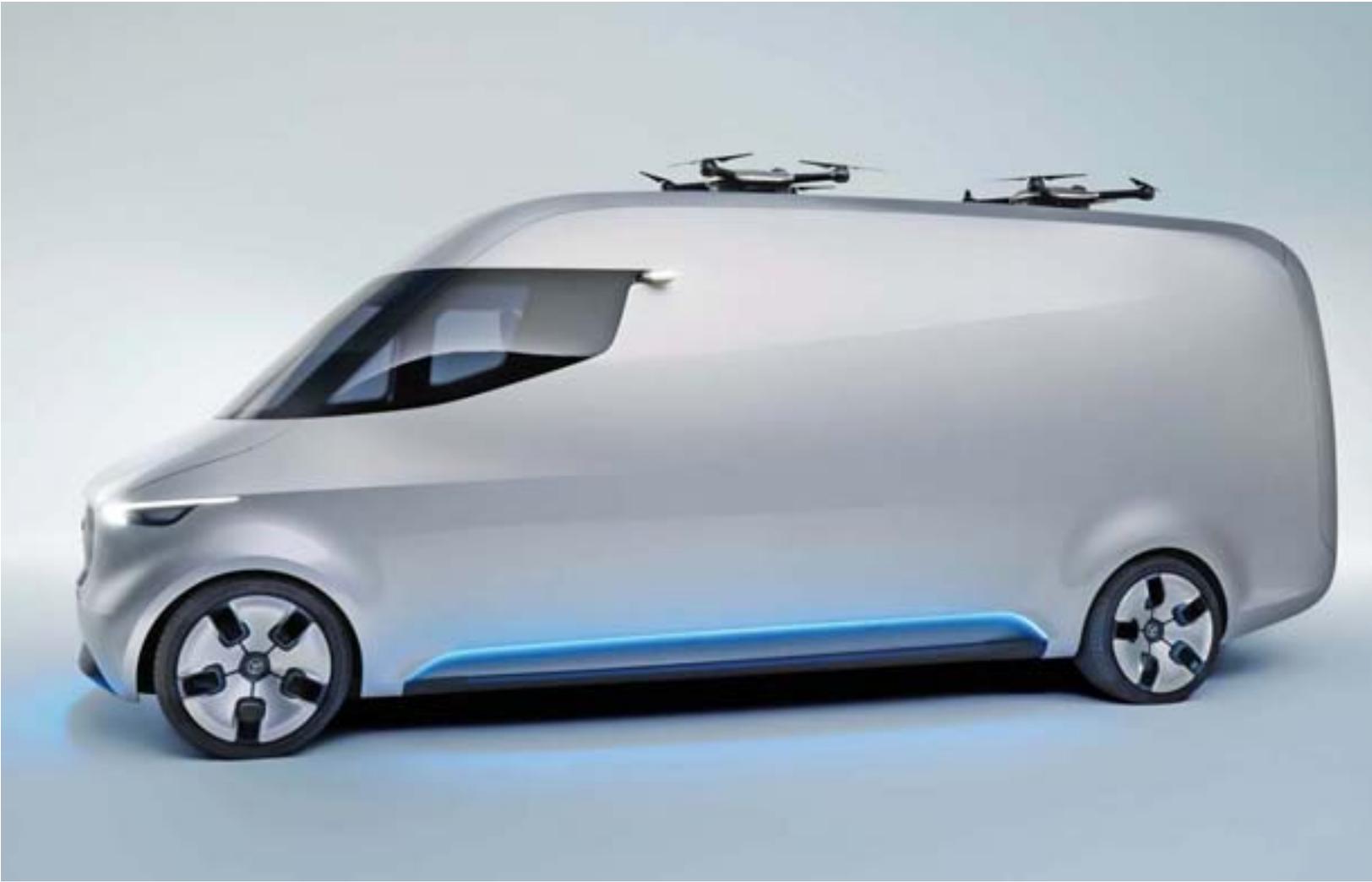
В грузовом отсеке расположен специальный органайзер, способный передвигаться по рельсам. Электронная система сортирует грузы по номеру заказа и помогает водителю найти нужную посылку.

Новый Mercedes-Benz Vision Van не просто оснащен автопилотом и может самостоятельно передвигаться. Искусственный интеллект позволяет автомобилю осуществлять доставку грузов своими си-

лами. Компьютерная система принимает заказы через Интернет и рассчитывает оптимальный маршрут доставки. Кроме того, на крыше базируются два беспилотника. При надобности они могут облететь пробки и доставить мелкие грузы покупателям.

Концепт-кар Mercedes-Benz оснащен электромотором номинальной мощностью 101 л. с. Но кратковременно, на протяжении 60 с, доступны 200 л. с. Максимальная скорость ограничена на отметке в 80 км/ч. На выбор для вэна предлагают две батареи. Одна обеспечивает пробег на 80 км, другая – на 270 км.

В Mercedes-Benz утверждают, что Vision Van повысит эффективность служб доставки на 50%. Но подобная серийная модель появится не ранее, чем через 10 лет.







Hyundai i30:

быстрый прогресс



Появившийся в 2007 году Hyundai i30 стал первой моделью корейской марки, специально созданной для Европы. Его даже начали производить в Старом свете – на предприятии в Словакии. Модель продемонстрировала весьма быстрый прогресс. С момента ее появления еще не прошло и десятилетия, а уже готовится к премьере третье поколение Hyundai i30.





Hyundai i30 2017 года использует доработанную платформу предшественника и стал немного крупнее. При неизменной колесной базе в 2650 мм длина увеличена до 4340 мм. На Hyundai i30 дебютирует новый фирменный дизайн. Автомобиль стал строже на вид. Ушли в прошлое изогнутые поверхности и рельефные боковины. Большая трапециевидная решетка радиатора вскоре появится и на других Hyundai. Раскосые фары теперь могут быть полностью светодиодными. У задних стоек крыши уменьшен угол наклона. Рельефная пятая дверь и овальные фонари выполнены в духе Hyundai Tucson. Панорамное заднее стекло сверху прикрыто спойлером.

Прямые линии теперь господствуют и в салоне Hyundai i30. Рулевое колесо теперь трехспицевое. Циферблаты приборов разделены цветным дисплеем бортового компьютера, а их подсветка – нежно-синяя.

Внутри спидометра находится указатель уровня топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. Центральная консоль наклонена, а сверху к ней прикреплен сенсорный дисплей мультимедийной системы диаметром 5 либо 8 дюймов. Объем багажника вырос до 395 л.

Список опций для Hyundai i30 расширили панорамная крыша, беспроводная зарядка для мобильных телефонов и электропривод водительского сиденья с памятью настроек. Также теперь доступны системы автоматического торможения, соблюдения полосы движения, мониторинга "слепых" зон, распознавания дорожных знаков и определения усталости водителя. А вот подушка безопасности в рулевой колонке стала частью базовой комплектации.

На Hyundai i30 2017 года дебютируют бензиновые турбомоторы объемом 1,0 л (120 л. с.) и 1,4 л (140 л. с.). В то же время,

сохранена 1,4-литровая атмосферная "четверка" мощностью 100 л. с. Турбодизель объемом 1,6 л предложен в трех вариантах – на 95, 110 и 133 л. с. В будущем линейку расширит заряженный i30 N с турбомотором мощностью под 300 л. с.

На выбор предложены 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач или 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Ходовая i30 перенастроена на более динамичную езду, а диаметр передних тормозных дисков увеличен до 288 мм.

Новый Hyundai i30 официально презентуют на Парижском автосалоне. Продажи хэтчбэка стартуют в начале 2017 года по цене примерно от 17 тыс. евро. Вскоре линейку i30 расширят универсал и трехдверная модификация.









Технические характеристики Hyundai i30

Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4340/1795/1455
Колесная база, мм	2650
Объем багажника, л	395/1301
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1582
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	133 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	275 при 1750-2500
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	6-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	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	7
Эксплуатационные показатели	
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	17 000 – 30 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Jeep Compa

СМЕНА ПОКОЛЕНИЙ



Pass:

Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА





Jeep Compass появился в 2006 году и стал первым компактным вседорожником для города в линейке американской марки. Параллельно с ним представили и еще одну схожую модель – Jeep Patriot. Автомобили продавали не только в США, но и в Европе. И вот пришло время показать новый Jeep Compass. Было решено, что он заодно сменит и Patriot. А еще станет глобальной моделью – поступит в продажу в 100 странах мира.

Jeep Compass второго поколения смогли создать партнеры из Fiat. У него общая платформа с Fiat 500X и младшим братом Jeep Renegade. При длине 4,42 м и колесной базе в 2,64 м новичок сохраняет размеры предшественника. Однако его дизайн стал солиднее. Во внешнем виде сразу заметны черты Jeep Grand Cherokee. Это и фирменная "зубастая" решетка радиатора, и продолговатые фары с изогнутыми светодиодами, и высоко посаженные крупные фонари. Также заметны выразительные расширенные крылья. В более

дорогих версиях оконную линию подчеркивает хромированный молдинг. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером. Вседорожную версию Trailhawk легко отличить по более выраженному пластиковому обвесу и специальным шинам с глубоким протектором.

Материалы внутренней отделки улучшены. В салоне появились черные лакированные вставки. Приборы теперь помещены в отдельные колодцы и разделены цветным дисплеем бортового компьютера. На выпуклой центральной панели установлен 8,4-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы UConnect.

Новый Jeep Compass теперь оснащен 7 подушками безопасности. Среди опций появились Wi-Fi, датчики света и дождя, аудиосистема мощностью 506 Вт. Также впервые предложены технологии автоматического замедления, соблюдения полосы движения и слежения за "слепыми" зонами.

Линейка двигателей Jeep Compass обещает быть широкой и отличаться на раз-

ных рынках. Вседорожнику выделили атмосферные бензиновые "четверки" объемом 2,0 л (166 л. с.) и 2,4 л (185 л. с.), а также 1,4-литровый турбомотор мощностью 170 л. с. Также предложат турбодизели объемом 1,6 л (120 л. с.) и 2,0 л (140 и 170 л. с.).

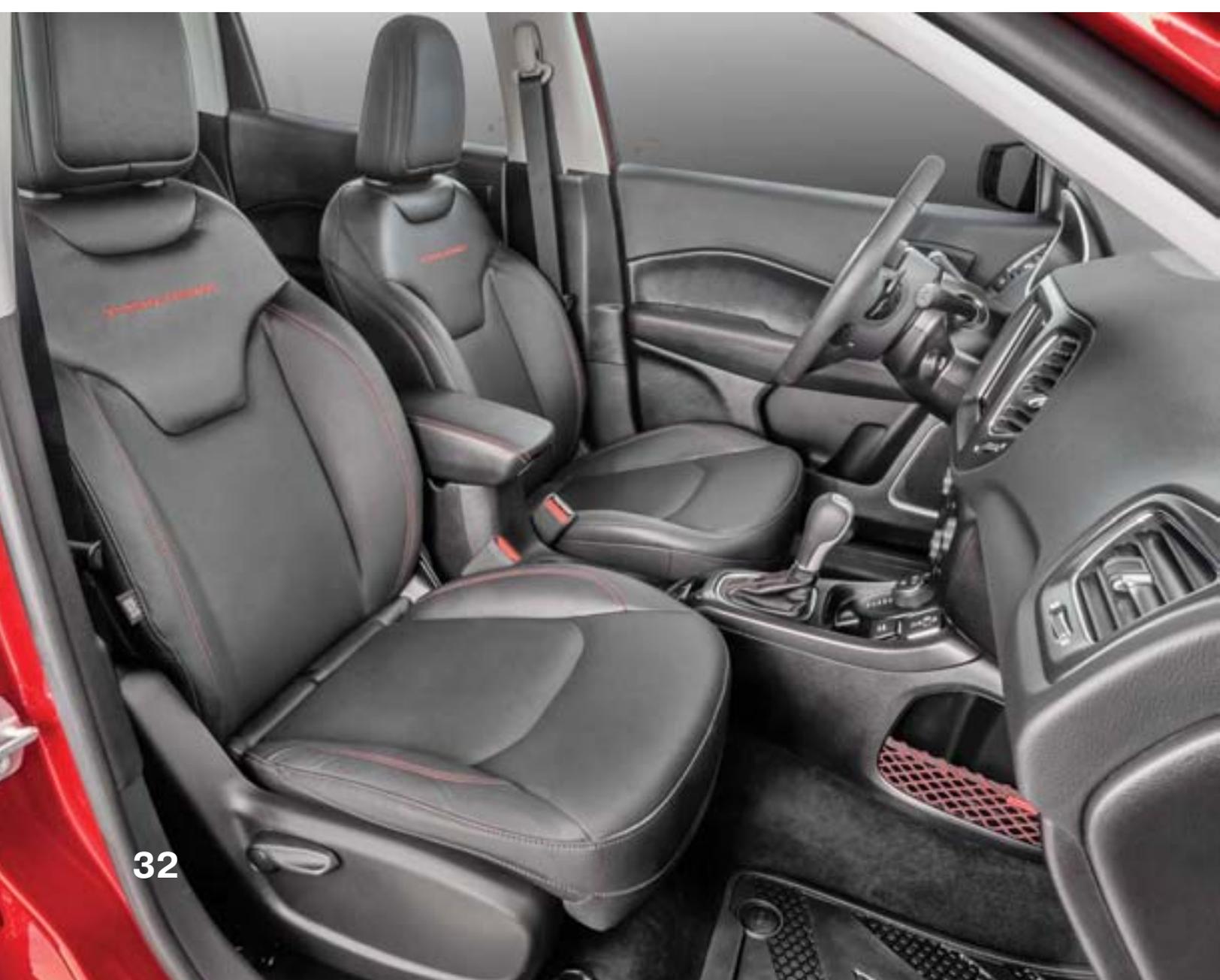
Поначалу новый Jeep будут оснащать 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач или "автоматами" на 6 и 9 ступеней. Позже предложат еще и трансмиссию с двумя сцеплениями. В линейке будут версии с передним и полным приводом. Jeep Compass Trailhawk также получит понижающую передачу и систему выбора режимов для езды по песку, снегу, камням и грязи.

Официальная премьера Jeep Compass состоится в ноябре на автосалоне в Лос-Анджелесе. Вскоре после этого начнется выпуск вседорожника в США и Бразилии. Цена Jeep Compass в базовой версии составит около 21 тыс. долларов.









Технические характеристики Jeep Compass

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4420/1820/1650
Колесная база, мм	2640
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1956
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	170 при 3750
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	350 при 1750
Трансмиссия	
Тип привода	подключаемый полный
Коробка передач	9-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	225/60 R17
Эксплуатационные показатели	
Стоимость автомобиля (в США), долларов	21 000 – 35 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Peugeot 5008

ИЗ МИНИ-ВЭНОВ ВО ВСЕ



Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА

8: едорожники



В Peugeot, похоже, решили серьезно заняться вседорожниками. Совсем недавно показали компактный Peugeot 3008. А теперь появился его старший брат – новый Peugeot 5008. Причем если первое поколение модели было классическим мини-вэном, то теперь перед нами вседорожник.

Peugeot 5008 2017 года построен на модульной платформе EMP2, которую использует и новый Peugeot 3008. Он крупнее предшественника – достигает 4641 мм в длину при колесной базе в 2840 мм. Масса при этом уменьшена на 95 кг. Новичок развивает стилистику нового Peugeot 3008, но выглядит более солидно и сдержанно. Например, угол наклона задних стоек крыши у него существенно меньше. Впрочем, у 5008 тоже профилированные боковины и высокий выпуклый капот. Хромированная решетка радиатора напоминает улыбку, а с ней сочетаются раскосые фары. В переднем бампере заметен огромный воздухозаборник. Боковины украшены хромированными молдингами, но предусмотрен и защитный пластиковый обвес. На выбор предложены легкосплавные диски диаметром от 17 до

19 дюймов. Рельефная пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а фонари напоминают следы от когтей.

Салон Peugeot 5008 выглядит весьма необычно. Рулевое колесо приплюснуто сверху и снизу, а комбинация приборов расположена непривычно высоко. В более дорогих версиях данные выведены на 12,3-дюймовый дисплей, а также могут проецироваться на лобовое стекло. Центральная панель повернута к водителю, а сверху на ней размещен 8,0-дюймовый экран мультимедийной системы. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, а их сиденья могут быть дополнены функцией массажа. Кресла второго ряда оснащены горизонтальной регулировкой и изменяемым углом наклона спинок. Сиденья третьего ряда 5008 и вовсе можно извлечь. Объем багажника в пятиместной конфигурации – 780 л. Пятая дверь вседорожника может быть оснащена электроприводом с сенсорным открытием.

Среди других доступных опций – парковочный автопилот, камеры кругового обзора, встроенный освежитель воздуха для

салона, аудиосистема мощностью 515 Вт, адаптивный круиз-контроль с функцией движения в пробках. К тому же, предложены системы автоматического замедления, соблюдения полосы движения, слежения за "слепыми" зонами, распознавания дорожных знаков и определения усталости водителя. А для передвижения в пробках есть оригинальный электровелосипед.

На выбор предложены бензиновые турбомоторы объемом 1,2 л (130 л. с.) и 1,6 л (165 л. с.), а также турбодизели объемом 1,6 л (100 и 120 л. с.) и 2,0 л (150 и 180 л. с.). Все они дополнены системой глушения при остановках. Новый Peugeot 5008 можно оснастить 6-ступенчатой механической или автоматической трансмиссией. Полный привод пока не предложен, но есть возможность выбрать вседорожную антипробуксовочную систему Advanced Grip Control с режимами для песка, грязи и снега. Да и клиренс немаленький – 236 мм.

Peugeot 5008 2017 года представят на Парижском автосалоне – рядом с младшим 3008. Продажи вседорожника начнутся с конца года, а его базовая версия будет стоить около 30 тыс. евро.











Технические характеристики Peugeot 5008

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/7
Длина/ширина/высота, мм	4641/1906/1646
Колесная база, мм	2840
Клиренс (дорожный просвет), мм	236
Объем багажника, л	780/1940
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1997
Тип	дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	180 при 3750
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	400 при 2000
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	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
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, Advanced Grip Control
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	205/55 R19
Эксплуатационные показатели	
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	30 000 – 45 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Skoda Kodiaoq: c



Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА

Семейный вариант





Семь лет назад в Skoda создали свой первый серийный вседорожник – компактный Yeti. Он оказался очень успешным – уже выпущено около полумиллиона Yeti. Чешские конструкторы решили не останавливаться на достигнутом и спроектировали семейную вседорожную модель – новый Skoda Kodiaq. Необычное название позаимствовано в языке алеутов: так на Аляске называют особо крупный вид бурого медведя.

Skoda Kodiaq сполна оправдывает свое название. Он на полметра длиннее Yeti – 4691 мм при колесной базе в 2791 мм. Новичок построен на платформе MQB и является близким родственником Volkswagen Tiguan второго поколения. Kodiaq – первая серийная модель Skoda, выполненная в новом фирменном стиле. С виду он не слишком отличается от концепт-кара Vision S. У него строгий граничный дизайн с малыми углами наклона стоек крыши и рельефными боковинами. Решетка радиатора в виде улыбки, огромный воздухозаборник в бампере и узкие фары дают понять, как будет выглядеть "лицо" новых Skoda. Стандартными являются 17-дюймовые литые диски. На крыше ус-

тановлен спойлер, а пятая дверь выполнена профилированной. По краям кузова сзади размещены стреловидные фонари.

В салоне Kodiaq – наоборот, никаких революций и все узнаваемо. Здесь по-прежнему господствуют прямые линии. Трехспицевое рулевое колесо позаимствовано у Skoda Superb, как и циферблаты приборов. Внутри спидометра находится указатель уровня топлива, а в тахометре расположен датчик температуры двигателя. На центральной панели установлен 8-дюймовый сенсорный дисплей новой мультимедийной системы Skoda. Кресла второго ряда оснащены горизонтальной регулировкой (могут сдвигаться назад на 180 мм), изменяется и угол наклона их спинок. Вседорожник предложен в вариантах с двумя и тремя рядами сидений. В семиместном исполнении объем его багажника – 270 л, в пятиместном – 720 л, а со сложенными задними сиденьями – 2055 л.

Перечень доступных для нового Skoda Kodiaq опций включает трехзонный климат-контроль, жесткий диск на 64 Гб, камеры кругового обзора, Wi-Fi, парковочный автопилот, электропривод пятой двери с сенсорным открытием, адаптив-

ный круиз-контроль с функцией движения в пробках. Также предусмотрены системы автоматического замедления, соблюдения полосы движения, слежения за "слепыми" зонами, определения усталости водителя, и распознавания дорожных знаков.

Все доступные двигатели оснащены турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. В частности, для Skoda Kodiaq предложены бензиновые моторы объемом 1,4 л (125 и 150 л. с.) и 2,0 л (180 л. с.), а также 2,0-литровые турбодизели, развивающие 150 и 190 л. с. Самый мощный вариант разгоняется до 100 км/ч за 8,6 с и развивает 210 км/ч.

Вседорожник доступен с 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач или 7-ступенчатым "роботом" с двумя сцеплениями. Есть версии с передним и полным приводом. За доплату предложены адаптивные амортизаторы.

Публичный дебют Skoda Kodiaq запланирован на Парижский автосалон. А с начала 2017 года вседорожник поступит в продажу по цене от 26 тыс. евро.









Технические характеристики Skoda Kodiak

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/7
Снаряженная масса, кг	1540
Длина/ширина/высота, мм	4697/1882/1676
Колесная база, мм	2791
Колея передняя/задняя, мм	1586/1576
Объем багажника мин/макс, л	270/2055
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1968
Тип	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	4 в ряд
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	190 при 3500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	400 при 1750-3250
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/52
Трансмиссия	
Тип привода	Подключаемый полный
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	225/50 R17
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,6
Максимальная скорость, км/ч	210
Стоимость автомобиля в Европе, евро	26 000 – 40 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Karma Revero:

возрождение





В 2009 году компания Fisker представила яркий гибридный седан Karma. Автомобиль привлекал изящным дизайном и неплохими характеристиками. С 2011 года началось его производство. Но финансовые проблемы привели к остановке конвейера. За полтора года удалось выпустить около 2500 Fisker Karma. Но на этом история гибрида не закончилась. Новые владельцы, китайская компания Wanxiang Group, решили возродить автомобиль с новым названием – Karma Revero.

С виду новый Karma Revero почти не отличается от Fisker Karma 2011 года. Обновление затронуло разве решетку радиатора, но она все равно напоминает улыбку. В остальном у седана все такой же элегантный дизайн. Длинный (4996 мм) и низкий (1330 мм) автомобиль кажется распластанным по земле. У него огромный капот, а салон максимально сдвинут назад. В профиль Karma Revero похож на зверя, проиготовившегося к прыжку. Подчеркивают силуэт огромные 22-дюймовые легкосплавные диски. На крыше установлены солнечные батареи, питающие электричеством климатическую установку, аудиосистему и даже аккумуляторы.

Широкие "плечи" седана подчеркнуты тоненькими фонарями.

Салон выполнен в неоклассическом стиле. В отделке использованы экологически чистые материалы – синтетическая кожа, натуральные ткань и шерсть. Пластик получен путем вторичной переработки. Показания приборов теперь выводятся на жидкокристаллический дисплей. Karma Revero получил полностью новую мультимедийную систему с 10,2-дюймовым сенсорным экраном. Седан остается четырехместным, а объем его багажника – 201 л.

Оснащение Karma включает систему доступа без ключа, двухзонный климат-контроль, камеру заднего вида, спутниковую навигацию, круиз-контроль, электропривод передних и подогрев всех сидений. Установлены и 8 подушек безопасности.

Как и прежде, Karma Revero оснащен 2,0-литровым 260-сильным бензиновым турбодвигателем производства General Motors и двумя 161-сильными электромоторами. Суммарная мощность по-прежнему составляет 408 л. с., а максимальный крутящий момент достигает 1310 Н·м. Но гибридную силовую установку доработа-

ли при участии специалистов BMW, что улучшило динамику. Седан теперь разгоняется до 100 км/ч на секунду быстрее – за 5,4 с. Максимальная скорость, как и ранее, ограничена на отметке в 200 км/ч.

Емкость литий-ионной аккумуляторной батареи выросла до 21,4 кВт·ч. Это позволило увеличить дальность пробега на электротяге с 50 до 80 км. Бензиновый двигатель способен выполнять роль мотор-генератора и вырабатывать электричество. Расход топлива в этом случае – 4,5 л/100 км. Но "четверка" может и вращать колеса, правда в таком режиме она расходует уже 11,8 л/100 км. Также автомобиль оснастили более мощным зарядным устройством.

Заднеприводной Karma Revero оснащен гидравлическим (а не электрическим) усилителем руля. Также предусмотрена система регенеративного торможения.

Выпускать гибриды Karma Revero будут на новом предприятии в Калифорнии. Напомним, Fisker Karma производили в Финляндии. Обновленный седан несколько подорожал и теперь стоит от 130 тыс. долларов. Ежегодно планируют собирать 3000 седанов.





REVERO







Технические характеристики Karma Revero	
Тип кузова	седан
Число дверей/мест	4/4
Снаряженная масса, кг	1857
Длина/ширина/высота, мм	4996/1984/1330
Колесная база, мм	3160
Колея передняя/задняя, мм	1717/1748
Объем багажника мин/макс, л	201
Двигатель	
Тип основного двигателя	Электрический
Расположение	Спереди
Макс. мощность, л. с.	2x161
Макс. крутящий момент, Н·м	2x479
Тип вспомогательного двигателя	Бензиновый, с турбонаддувом
Рабочий объем, см ³	1998
Расположение и количество цилиндров	4, в ряд
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	260 при 5900
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	352 при 2500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/35
Трансмиссия	
Тип привода	Задний
Коробка передач	1-ступенчатая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, ESC, Traction control
Количество подушек безопасности, шт.	8
Размер шин	255/35 R22 спереди, 285/35 R22 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,4
Максимальная скорость, км/ч	200
Дальность пробега, км	80
Расход топлива, л/100 км	11,8
Стоимость автомобиля (в США), долларов	130 000
Первое техобслуживание км	10 000
Периодичность техобслуживания км	10 000

Lamborghini Centenario юбилейный кабриолет



rio LP770-4 Roadster:

В этом году Lamborghini празднует 100-летие рождения своего основателя – Феруччо Ламборгини. Отпраздновать этот юбилей решили с помощью особой модели Lamborghini Centenario LP770-4. Сначала на Женевском автосалоне представили купе, а теперь линейку расширил и кабриолет.







Lamborghini Centenario LP770-4 Roadster сразу привлекает к себе внимание ярким граненым дизайном. Конечно, у него фирменный клиновидный профиль с заостренной передней частью, а двери поднимаются вверх. Узкие светодиодные фары придают "взгляду" хищности, а воздухозаборники в бампере напоминают зубы зверя. Заднее стекло разделено вставкой, похожей на позвоночник. Ширину "кормы" подчеркивают тоненькие Y-образные фонари. Кабриолет также получил выдвигающее антикрыло, обеспечивающее 225 кг прижимной силы при 280 км/ч. Жесткая крыша съемная и может прятаться в багажнике.

Салон декорирован алькантарой и карбоном. Показания приборов выведены на три жидкокристаллических дисплея, а большую часть центральной панели занимает 10,1-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Кстати, Centenario LP770-4 Roadster получил систему телеметрии, как у болидов "Формулы-1". Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля выполнены в авиационном стиле. Ковшеобразные спортивные сиденья имеют каркас из углеволокна.

Знакомый по Lamborghini Aventador 6,5-литровый V12 доработали и подняли его мощность до 770 л. с. при 8500 об/мин.

С 7-ступенчатой роботизированной трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 2,9 с, а максимальная скорость превышает 350 км/ч. Конечно, Centenario LP770-4 Roadster остается полноприводным, а его задние колеса поворачиваемые. Комплектация также включает адаптивные амортизаторы и карбоново-керамические тормозные диски.

Как и купе, Lamborghini Centenario LP770-4 Roadster не будет массовым даже по меркам итальянской марки. Всего выпустят только 20 этих кабриолетов стоимостью около 2 млн. евро каждый.





Mercedes-AMG E крышу снесло



Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА

GT Roadster:



В 2014 году увидело мир купе Mercedes-AMG GT. Эта модель создана полностью специалистами подразделения AMG, без участия материнской компании. Постепенно палитра версий модели расширяется. Сначала показали заряженный Mercedes-AMG GT R. Теперь же пришло время и для кабриолета Mercedes-AMG GT Roadster.

Во многом новый Mercedes-AMG GT Roadster повторяет купе. У него длинный капот и сдвинутый назад салон. Каплевидные фары – полностью светодиодные. Кабриолет получил особую "зубастую" решетку радиатора. Воздухозаборники в бампере дополнены активными заслонками. Дополнительные вентиляционные отверстия предусмотрены и в боковинах. В крышку багажника интегрирован выдвижной спойлер. Ширину задней части подчеркивают продолговатые фонари. Более мощный вариант Mercedes-AMG GT C Roadster можно отличить по расширен-

ным задним крыльям и 20-дюймовым задним колесным дискам вместо стандартных 19-дюймовых.

Мягкая тканевая крыша складывается с помощью электропривода за 11 с на скорости до 50 км/ч. В конструкции ее механизма использованы алюминиевые и магниевые сплавы. За спинками сидений размещены дуги безопасности.

В отделке салона Mercedes-AMG GT Roadster сочетаются кожа и алюминий. Обод руля плоский снизу, а приборы помещены в отдельные колодцы. Водителя и пассажира разделяет наклоненная центральная консоль. Сверху к ней прикреплен 8,4-дюймовый сенсорный дисплей. В Mercedes-AMG GT C Roadster установлены спортивные кресла с улучшенной боковой поддержкой. В их подголовниках предусмотрены дефлекторы системы отопления, обогревающие шею в холодную погоду.

Как и родственные купе, новый Mercedes-AMG GT Roadster оснащен 4,0-литровым V8 с двумя турбинами. В базовой версии он развивает 476 л. с., а в GT C Roadster – 557 л. с. То есть, флагманский кабриолет уступает по мощности только "горячему" купе Mercedes-AMG GT R. Максимальный крутящий момент у него равен 680 Н•м. Кабриолет разгоняется до 100 км/ч за 3,7 с и достигает 316 км/ч.

Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия немного перенастроена. Mercedes-AMG GT C Roadster также укомплектован самоблокирующимся дифференциалом и адаптивными амортизаторами. Кроме того, он получил управляемые задние колеса.

Кабриолет Mercedes-AMG GT Roadster официально представят на Парижском автосалоне в конце месяца. Продажи новинки стартуют в начале 2017 года. Приблизительная ее стоимость – от 120 тыс. евро.











Технические характеристики Mercedes-AMG GT C Roadster

Тип кузова	кабриолет
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1735
Длина/ширина/высота, мм	4546/1939/1288
Колесная база, мм	2630
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	557 при 6250
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	680 при 1900-5500
Топливо/емкость бака, л	Аи-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	3,7
Максимальная скорость, км/ч	316
Расход топлива, л/100 км	
– смешанный цикл	11,4
Стоимость автомобиля в Европе, евро	120 000 – 160 000
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000

Peugeot 3008

Новая гроза "Да



3 DKR:

кара”



С 2014 года команда Peugeot вернулась в знаменитый марафон "Дакар". Для участия в нем создали оригинальный Peugeot 2008 DKR. Несмотря на задний привод, он сенсационно победил в ралли-рейде 2016 года. Но французы не собираются поживать на лаврах и представили новый Peugeot 3008 DKR.





Во многом Peugeot 3008 DKR схож со своим предшественником. Это небольшой двухдверный вседорожник длиной 4,3 м и шириной 2,2 м. У него подтянутый дизайн с укороченными свесами кузова и приличным (250 мм) дорожным просветом. Кузов полностью изготовлен из карбона, поэтому масса автомобиля – около тонны. Дизайн передней части изменен и выполнен в духе нового Peugeot 3008. Немного изменена форма воздухозаборников в боковинах и на крыше. Легкие магниевые колеса "обуты" в огромные 37-дюймовые покрышки Michelin с глубоким протектором. А днище прикрыто защитными стальными пластинами.

Двери Peugeot 3008 DKR поднимаются вверх. В спартанском салоне заметен голый карбон, а показания приборов выведены на дисплей. Для пилота и штурмана предусмотрен специальный бак с питьевой водой. Установлен и трубчатый каркас безопасности. Разработчики серьезно доработали климатическую установку 3008 DKR. Теперь кондиционер может без заминки работать 12 часов.

В базе установлен 3,0-литровый дизельный V6 с двумя турбинами. В соответствии с новыми правилами его мощность уменьшили до 330 л. с. А вот максимальный крутящий момент остался на прежнем уровне – 800 Н·м.

В паре с турбодизелем работает 6-ступенчатая секвентальная трансмиссия. Peugeot 3008 DKR сохраняет заднеприводную компоновку. Хорошей проходимости способствует огромный ход подвески – 460 мм. Оснащение пополнила система изменения давления шин: колеса можно приспустить для преодоления сложных участков бездорожья.

Peugeot 3008 DKR испытают через месяц на ралли-рейде в Марокко. Сирилль Депре и Карлос Сайнс выведут вседорожники на старт наряду с прошлогодними Peugeot 2008 DKR. А 2 января 2017 года 3008 DKR стартует в "Дакаре".





A dark grey Audi A5 Sportback is shown from a rear three-quarter view, driving on a winding asphalt road. The background is a blurred, hilly landscape, suggesting motion. The car's sleek lines and rear spoiler are visible.

Audi A5 Sportback:

Второе поколение



Линейка первого поколения Audi A5 состояла не только из купе и кабриолета. Со временем ее расширил более практичный пятидверный хэтчбэк A5 Sportback. Совсем недавно дебютировало второе поколение купе A5. А теперь представили и новый Audi A5 Sportback.





Audi A5 Sportback 2017 года немного погрел в размерах. Его длина достигла 4733 мм, а колесная база – 2824 мм. Но новая платформа MLB Evo позволила уменьшить его вес на 85 кг. Хетчбэк сохраняет стремительный дизайн с длинным капотом и аркообразной формой крыши. Вместе с тем, заметны и черты нового стиля Audi. Хромированная решетка радиатора увеличена в размерах, а боковины более профилированы. Продолговатые фары теперь могут быть полностью светодиодные и с активной матрицей. Пятая дверь дополнена интегрированным спойлером, а ширину задней части подчеркивают узкие фонари.

Главное новшество в салоне – цифровая приборная панель. Показания выведены на 12,3-дюймовый цветной экран. Почти

на всю ширину торпедо растянута вентиляционная дефлекторы. Центральная панель повернута к водителю, а сверху к ней прикреплен дисплей мультимедийной системы MMI. Водителя и пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. На втором ряду места для ног стало больше на 24 мм. Объем багажника Audi A5 Sportback больше, чем у купе – 480 л.

Как и двухдверная версия, A5 Sportback теперь доступен с Wi-Fi, функцией массажа передних сидений, адаптивным круиз-контролем с режимом для пробок, системой распознавания дорожных знаков. Также можно заказать съемные планшеты для задних пассажиров.

В общей сложности на выбор предложены семь двигателей с турбонаддувом. Бензиновые 2,0-литровые "четверки" раз-

вивают 170, 190 и 252 л. с., причем наименее мощная версия может работать на газе. Также предложены турбодизели объемом 2,0 л (190 л. с.) и 3,0 л (218 и 286 л. с.). Особняком стоит заряженный Audi S5 Sportback с 3,0-литровым 354-сильным бензиновым V6, способный разогнаться до 100 км/ч за 4,7 с.

Для A5 Sportback доступны 6-ступенчатая механическая трансмиссия, 8-ступенчатый "автомат" и 7-ступенчатый "робот" S tronic с двумя сцеплениями. Есть версии с передним и постоянным полным приводом. За доплату можно заказать адаптивные амортизаторы.

Новый Audi A5 Sportback представят на Парижском автосалоне. Вскоре после этого начнутся продажи хетчбэка по цене от 37 800 евро.





Porsche Macan Turbo

прибавка в мощности



Performance Package:



В 2014 году у вседорожного Porsche Cayenne появился младший брат Macan. До недавнего времени самым мощным вариантом в линейке считался Porsche Macan Turbo. Теперь же он получил прибавку в мощности – пакет Performance Package.



В первую очередь усовершенствовали двигатель. Бензиновый 3,6-литровый V6 с двойным турбонаддувом теперь развивает 440 л. с., то есть на 40 л. с. больше, чем у стандартного Macan Turbo. Максимальный крутящий момент вырос до 600 Н•м и доступен в более широком диапазоне 1500-4500 об/мин. Новый Porsche Macan Turbo с Performance Package разгоняется до 100 км/ч за 4,4 с, а максимальная скорость выросла до 272 км/ч. Кроме того, двигатель стал эластичнее и позволяет разогнаться с 80 до 120 км/ч всего за 2,9 с.

Расход топлива при этом вырос незначительно и составляет 9,4 л/100 км в смешанном цикле. Комплектацию Macan Turbo дополнили спортивная выхлопная система и пакет Sport Chrono, включающий систему помощи при старте Launch control.

Оснащение включает и активную подвеску PASM (Porsche Active Suspension Management), а дорожный просвет автомобиля уменьшен на 15 мм. Передние тормозные диски Macan Turbo Performance Package увеличены в диаметре до 390 мм и снабжены шестипоршневыми суппорта-

ми ярко-красного цвета. В качестве дополнительного оборудования доступна пневмоподвеска с изменяемым клиренсом. При желании также можно заказать 21-дюймовые легкосплавные диски в стиле Porsche 911 Turbo. В перечне опций также значатся адаптивные светодиодные фары, аэродинамический обвес и карбоновые элементы в отделке салона.

Porsche Macan Turbo с пакетом Performance Package поступит в продажу с конца 2016 года. Стоимость вседорожника в Европе составит 122 512 евро.







Nissan X-Trail:

ОСВЕЖЕНИЕ



Nissan X-Trail известен с 2000 года, а три года назад представили третье поколение вседорожника. Нынешняя модель также известна в Америке, как Nissan Rogue. Именно в США и представили обновленный вседорожник Nissan.

При модернизации X-Trail стал больше похож на старших братьев – Nissan Murano и Pathfinder. Его увеличенная в размерах радиаторная решетка украшена V-образным хромированным молдингом. Фары также стали крупнее и дополнены стреловидными светодиодными лампами дневного света. Изменен и передний бампер, а в нем заметны новые "противотуманки". Фонари Nissan X-Trail теперь слегка тонированы. А за доплату предлагают новые 19-дюймовые колесные диски.

В салоне, прежде всего, заметно новое трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу. Стандартным теперь является цветной дисплей бортового

компьютера. На центральной панели установлен доработанный 7-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Как и прежде, Nissan X-Trail предлагают в вариантах на 5 и 7 мест. Список опций пополнили камеры кругового обзора, аудиосистема Bose с 9 динамиками и адаптивный круиз-контроль.

В общей сложности для Nissan X-Trail на выбор предлагают пять двигателей. Это атмосферные бензиновые "четверки" объемом 2,0 л (144 л. с.) и 2,5 л (171 л. с.), а также 1,6-литровый 163-сильный турбомотор. Кроме того, предложен турбодизель объемом 1,6 л и мощностью 130 л. с. Новинкой стала 176-сильная гибридная

версия, оснащенная 2,0-литровым двигателем и электромотором. Такой X-Trail в среднем расходует 6,9 л/100 км. Вседорожник предложен с 6-ступенчатой механической трансмиссией или вариатором, передним либо полным приводом.

Обновленный Nissan X-Trail поступит в продажу с конца года. Стоимость вседорожника в Европе составляет от 25 тыс. евро.











Kia Rio:



Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА

Четвертое поколение





Kia Rio представляет корейскую марку в В-классе с 2000 года. За это время модель совершила неплохой прогресс. Теперь пришло время для уже четвертого поколения Rio.

По меркам В-класса новый Kia Rio – довольно крупный автомобиль. Он немного подрос и достигает 4065 мм в длину при колесной базе в 2580 мм. Дизайн хэтчбэка стал солиднее. У него высокая оконная линия и большой угол наклона задних стоек крыши. Решетка радиатора стала уже, но при этом серьезно увеличен воздухозаборник в бампере. Раскосые фары растянуты на крылья. Боковины стали профилированными. В списке опций появились 17-дюймовые литые диски. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а по краям кузова размещены крупные фонари.

В салоне улучшены материалы отделки.

Разработчики отказались от приборов в отдельных колодцах. На центральной панели размещен 7,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Благодаря ему уменьшено количество переключателей аудиосистемы и климатической установки. Новый Kia Rio стал просторнее внутри, а объем его багажника вырос до 325 л.

В более дорогих версиях салон декорирован красно-черной кожей. Также среди опций есть климат-контроль, подогрев руля и передних сидений, датчики света и дождя. Новинками стали системы автоматического замедления и соблюдения полосы движения. Кстати, Rio получил USB-порты как для первого, так и для второго ряда сидений.

Атмосферные бензиновые "четверки" объемом 1,2 л (85 л. с.) и 1,4 л (100 л. с.)

перешли в наследство от предшественника. Наряду с ними предложены новые 1,0-литровые трехцилиндровые турбомоторы мощностью 100 и 120 л. с. Также доступны 1,4-литровые турбодизели, развивающие 70 и 90 л. с.

Пока Kia Rio предложен только с механической трансмиссией, но позже предложат и "автомат". У хэтчбэка перенастроены пружины подвески и установлены новые амортизаторы. Изменения призваны улучшить управляемость автомобиля.

Новый Kia Rio четвертого поколения представят на Парижском автосалоне, а его продажи в Европе в начале 2017 года. Цена Kia Rio составит от 10 тыс. евро.







Mercedes-Benz E-Class

BO



Тест-драйв:

ПРЕМЬЕРА

Class All-Terrain: ВСЕДОРОЖНОМ СТИЛЕ





В январе на Детройтском автосалоне представили новый Mercedes-Benz E-Class. Через несколько месяцев к нему присоединился универсал. Теперь же линейку впервые расширила вседорожная версия. Назвали ее Mercedes-Benz E-Class All-Terrain.

В основе новинки лежит универсал Mercedes-Benz E-Class. Он привлекает плавными обводами кузова и изогнутой линией крыши. Крупные фары могут быть светодиодными и с активной матрицей. Боковины выполнены рельефными, а продолговатые фонари соединены хромированным молдингом. Новый Mercedes-Benz E-Class All-Terrain можно отличить, прежде всего, по пластиковому вседорожному обвесу на порогах и колесных арках. В универсала новая решетка радиатора, а воздухозаборник в переднем бампере обрамлен хромом. Кроме того, дорожный просвет увеличен на 29 мм – до 176 мм.

В салоне – знакомая по другим E-Class компоновка с волнообразной передней панелью и селектором трансмиссии на ру-

левой колонке. Разве что на педалях и порогах размещены металлические накладки. В более дорогих версиях показания приборов выведены на цветной экран, а рядом установлен дисплей мультимедийной системы. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло. На наклоненной центральной панели заметны аналоговые часы. Передние кресла оснащены электроприводом и подогревом. Объем багажника составляет 670 л в обычном состоянии и 1820 л – в со сложенными задними креслами.

Базовая комплектация включает системы автоматического торможения и определения усталости водителя. Как и седан с универсалом, новый Mercedes-Benz E-Class All-Terrain получил широкий список опций. Его можно оснастить. В электроприводом пятой двери с сенсорным открытием, парковочным автопилотом с дистанционным управлением, беспроводным зарядным устройством для мобильных телефонов, камерами кругового обзора, Wi-Fi, трехзонным климат-контролем,

подушками безопасности в ремнях, съемными планшетами для задних пассажиров. Также можно выбрать систему автономного движения, технологии ночного видения, распознавания дорожных знаков.

Mercedes-Benz E-Class All-Terrain поначалу будут оснащать только дизельными двигателями. Новый 2,0-литровый двигатель развивает 194 л. с. А мощность 3,0-литрового V6 составляет 258 л. с. А вот бензиновые двигатели объемом 2,0 л (245 л. с.) и 3,0 л (333 л. с.) появятся в следующем году.

Все E-Class All-Terrain будут оснащать только 9-ступенчатой автоматической трансмиссией и полным приводом. Обязательной является и активная пневмоподвеска с изменяемым дорожным просветом.

Новый Mercedes-Benz E-Class All-Terrain покажут на Парижском автосалоне. Вскоре после этого универсал повышенной проходимости поступит в продажу по цене примерно от 55 тыс. евро.









Audi A5:

В 2007 году у седана Audi A4 появился двухдверный собрат – купе A5. Элегантный автомобиль оказался довольно успешным и развитие модели решили продолжить. Поскольку в прошлом году показали новый Audi A4, то теперь пришло время и для второго поколения A5. Наряду со стандартным купе в производство поступает и его заряженный вариант Audi S5.

Вторая глава

Audi A5 схож со своим предшественником и сохраняет знакомый силуэт с длинным капотом. Вместе с тем, его дизайн стал более серьезным и зрелым. Хромированная решетка радиатора стала шестиугольной и несколько увеличена в размерах, а "нос" теперь более скруглен. Стреловидные фары являются биксеноновыми в базовой версии и полностью светодиодными – в Audi S5. За доплату предложена и оптика с активной матрицей, способная изменять направление и интенсивность пучка света в зависимости от дорожных условий. Боковины стали более рельефными. Зеркала заднего вида теперь крепятся непосредственно к дверным панелям (а не к оконным рамкам), что улучшает аэродинамику. Кстати, коэффициент лобового сопротивления купе снижен до 0,25. У задних стоек крыши увеличен угол наклона, а сами они тоньше и выполнены в духе Audi Quattro 1980 года. В крышку багажника интегрирован спойлер, а фонари стали уже. "Горячий" S5 можно отличить по аэродинамическому обвесу и 18-дюймовым легкосплавным дискам вместо стандартных 17-дюймовых.

В основе A5 лежит новая модульная платформа MLB Evo. Купе немного подросло: длина увеличена до 4673 мм, а ко-

лесная база – до 2764 мм. Вместе с тем, его масса снижена на 60 кг (до 1390 кг в начальной версии) за счет более широкого использования в конструкции алюминиевых и магниевых сплавов.

Внутренняя отделка щедро разбавлена алюминиевыми вставками. Обод рулевого колеса обшит кожей во всех Audi A5, а подсветка салона – светодиодная. В S5 салон декорирован кожей и алькантарой, а на педалях и порогах размещены металлические накладки. Кроме того, в этой версии предусмотрен спортивный руль с плоским ободом снизу. Довольно необычно выглядят вентиляционные дефлекторы, растянутые на всю ширину передней панели. В начальной модификации установлены привычные аналоговые приборы, а вот в S5 показания выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический экран. У него два режима работы: в первом на нем доминируют спидометр и тахометр, во втором – карта навигационной системы (изображения приборов в этом случае становятся меньше). Можно выбрать и систему проецирования данных на лобовое стекло.

Широкая центральная панель повернута к водителю, а сверху к ней прикреплен монитор мультимедийной системы MMI.

В зависимости от уровня оснащения его диагональ составляет 7,0 либо 8,3 дюйма. Голосовое управление меню является стандартным, а за доплату можно выбрать сенсорную панель, распознающую начертания букв пальцами. Внутри переключателей блока климат-контроля появились небольшие дисплеи. Кроме того, при нажатии на клавишу ее значение отображается на небольшом монохромном экране.

Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, довольно широкий диапазон настроек и у водительского сиденья. Передние кресла стали более комфортабельными и лучше удерживают спину. S5 получил спортивные сиденья с интегрированными подголовниками. Посадка в A5 весьма низкая, а водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлен сдвижной подлокотник. Внутри его – бокс для мелкой поклажи, дополненный беспроводным зарядным устройством для мобильных телефонов.



На втором ряду пространство для ног прибавило 23 мм, а места над головой стало больше на 12 мм. Здесь вполне достаточно места для двоих взрослых среднего роста. Объем багажника также увеличен и теперь составляет 465 л.

Audi A5 довольно богато оснащен: система бесключевого доступа, климат-контроль, парктроник, датчики света и дождя, аудиосистема с 7 динамиками, связь Bluetooth, круиз-контроль с ограничителем скорости. Обязательными являются 7 подушек безопасности, системы стабилизации, автоматического замедления и определения усталости водителя. В S5 добавлены спутниковая навигация, трехзонный климат-контроль и Wi-Fi. В списке опций значатся камеры кругового обзора, парковочный автопилот, панорамная крыша, электропривод, подогрев, вентиляция и функция массажа передних сидений, обогрев руля, 755-ваттная аудиосистема Bang&Olufsen. Пополнился и перечень электронных систем: к уже знакомым системам соблюдения полосы движения и мониторинга "слепых" зон добавились технологии распознавания дорожных знаков и сканирования дороги по бокам при проезде перекрестка, а также функция автономного передвижения в пробках.

На выбор предложены шесть двигателей с турбонаддувом, непосредственным впрыском и технологией глушения при остановках. Бензиновая "четверка" объемом 2,0 л развивает 190 или 252 л. с.

Выше в иерархии – 3,0-литровый 354-сильный V6, устанавливаемый на Audi S5. Он отзывчивый – быстро раскручивается. Мотор отлично проявляет себя в среднем диапазоне оборотов благодаря 500 Н•м крутящего момента, которые доступны при 1370-4500 об/мин. Разгон до 100 км/ч занимает 4,7 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Звук "шестерки" приятный, но не слишком громкий. При таких характеристиках "аппетит" V6 весьма умеренный – 9,8 л/100 км в городском цикле и 5,8 л/100 км – в загородном.

Турбодизель объемом 2,0 л развивает 190 л. с., а 3,0-литровый – 218 либо 286 л. с. Последний демонстрирует внушительную тягу на "низах" благодаря немалым 620 Н•м крутящего момента уже при 1500 об/мин. Двигатель радуется эластичностью и позволяет разогнаться до 100 км/ч за 5,3 с. Для совершения обгона на автостраде понижение передачи не понадобится. При этом он работает очень плавно и тише, чем ранее. Да и расход топлива небольшой – 5,4 л/100 км в городе и 4,6 л/100 км – на шоссе.

Модификации с V6 оснащают 8-ступенчатой автоматической коробкой переключения передач, а вот другие модификации предложены с 6-ступенчатой механикой или 7-ступенчатой трансмиссией S tronic с двумя сцеплениями. "Автомат" работает почти незаметно, зато S tronic демонстрирует более быстрые переключения. За

доплату доступен постоянный полный привод Quattro, а в 3,0-литровых версиях он является обязательным и дополнен спортивным задним дифференциалом с функцией векторизации тяги.

Конечно, полноприводные Audi A5 демонстрируют лучшее сцепление с дорогой, хотя и у переднеприводных седанов в этом плане нет проблем. У автомобиля существенно уменьшена недостаточная поворачиваемость, а рулевое управление с электромеханическим усилителем стало точнее и более информативным. Новая пятирычажная передняя подвеска существенно улучшила комфорт передвижения не в ущерб управляемости. Хотя A5 все же жестче, чем A4. Шумоизоляция купе улучшена, поэтому даже при 150 км/ч в салоне тихо.

В Audi S5, пружины, конечно, более упругие, но помогают адаптивные амортизаторы. В режиме Comfort неровности дорог легко поглощаются, а в Dynamic езда хоть и жестковата, но зато крены кузова существенно уменьшаются. Кроме того, в этом случае руль становится острее, а педаль акселератора – чувствительнее. А благодаря спортивному дифференциалу S5 демонстрирует лучшую маневренность.

В Европе Audi A5 уже поступил в продажу. Базовая модель стоит, 43 150 евро, а вот S5 обойдется в 62 500 евро. В скором времени линейку расширят кабриолет и пятидверный хэтчбек A5 Sportback.











Технические характеристики Audi A5		
Тип кузова	купе	
Количество дверей/мест, шт.	2/5	
Снаряженная масса, кг	1690	1680
Длина/ширина/высота, мм	4673/1846/1371	
Колесная база, мм	2764	
Колея передняя/задняя, мм	1587/1568	
Клиренс (дорожный просвет), мм	130	
Объем багажника, л	465	
Диаметр разворота, м	11,5	
Двигатель		
Рабочий объем, см ³	2995	2967
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно	
Расположение и количество цилиндров	V6	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	354 при 5400	286 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	500 при 1370-4500	620 при 1500-3000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/58	Дт/58
Трансмиссия		
Тип привода	постоянный полный	
Коробка передач	8-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR	
Количество подушек безопасности, шт.	7	
Размер шин	255/40 R18	225/50 R17
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,7	5,3
Максимальная скорость, км/ч	250	250
Расход топлива, л/100 км		
– городской цикл	9,8	5,4
– загородный цикл	5,8	4,6
– смешанный цикл	7,3	4,9
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	43 150 – 62 500	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Chevrolet Bolt:

электромобиль – в массы!

Сейчас электромобилем уже не удивишь. Подобные модели выпускают многие автопроизводители. Правда, пока что большинство из них нельзя назвать доступными. Причина – высокая стоимость литий-ионных батарей. Но даже несмотря на это продажи электромобилей растут из года в год. Постепенно к их созданию подключаются гиганты. Успех массового Nissan Leaf и более дорогого Tesla Model S побудил General Motors создать и свой электромобиль. Сразу было решено, что он будет относительно недорогим. И вот, новый Chevrolet Bolt готов к производству.





Электромобиль Chevrolet Bolt – небольшой мини-вэн длиной 4165 мм, шириной 1765 мм и высотой 1595 мм при колесной базе в 2600 мм. Платформу для него позаимствовали у Chevrolet Aveo. В целях экономии от легких алюминиевых сплавов отказались, а потому весит электромобиль немало – 1625 кг.

Bolt привлекает стремительным однобъемным профилем. У него аркообразная форма крыши и клиновидная оконная линия. "Лицо" автомобиля выполнено в традиционном стиле Chevrolet. Узкая решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами и небольшим воздухозаборником в бампере. Боковины выполнены рельефными. Стандартными являются 17-дюймовые легкосплавные диски. На порогах установлены хромированные молдинги, а задние стойки окрашены в черный цвет (это создает впечатление, что крыша парит над автомобилем). Пятая дверь панорамная, а на верхней ее кромке установлен спойлер. Также бросаются в глаза довольно крупные фонари.

Материалы внутренней отделки – на уровне моделей В-класса. В Chevrolet и не

скрывают, что таким образом старались удешевить автомобиль. Хотя в более дорогом варианте Premier салон обшит кожей. Передняя панель выполнена V-образной, а трехспицевое рулевое колесо позаимствовано у Chevrolet Volt. Показания приборов выведены на 8-дюймовый жидкокристаллический экран. Интересно, что индикатор дальности пробега показывает также возможные максимальное и минимальное значения дистанции. Они рассчитываются для различных режимов езды.

Центральная панель Chevrolet Bolt выпуклая. Большую ее часть занимает установлен 10,2-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Она дополнена интересными функциями вроде указателя энергопотребления мотором, магнитолой и кондиционером. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного. Они крупные и удобные в пользовании. А компактный селектор трансмиссии напоминает джойстик. Он не занимает много места, что создало на полу нишу для поклажи.

Передние сиденья мягкие и удобные. Но боковая поддержка у них не слишком

выражена. Посадка достаточно высокая, что вкпе с тоненькими стойками крыши обеспечивает неплохую обзорность. На центральном тоннеле размещен маленький подлокотник с боксом внутри.

Поскольку спинки передних кресел тоненькие, то на втором ряду пространство для ног весьма приличное, по меркам 4,1-метрового автомобиля. Да и над головой запас неплохой. Новый Chevrolet Bolt просторнее внутри, чем родственник Aveo. Разве что ширина салона не очень большая, поэтому двоим сзади все же гораздо комфортнее.

Багажник также приличный: 478 л в обычном состоянии и 1478 л – со сложенными сиденьями второго ряда. Пол в отсеке многоуровневый.

Chevrolet Bolt довольно неплохо оснащен: система бесключевого доступа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал, климат-контроль, камера заднего вида, магнитола, связь Bluetooth, круиз-контроль. Спутниковая навигация дополнена обозначенными на карте станциями зарядки электромобилей. Предусмотрены 6 подушек безопасности и система

стабилизации. В варианте Premier добавлены подогрев передних и задних сидений, камеры кругового обзора. Среди опций есть Wi-Fi.

Под капотом автомобиля – электромотор мощностью 200 л. с. Для Chevrolet Bolt этого вполне достаточно, особенно если учесть, что уже с первых оборотов в распоряжении немалые 360 Н•м крутящего момента. Тяги вполне достаточно, но при резком старте даже паразитное силовое подруливание проявляется – мини-вэн начинает рыскать по дороге. Зато мотор работает практически бесшумно. Да и динамика Bolt очень неплохая: разгон до 100 км/ч занимает всего 7 с. Максимальная скорость ограничена на отметке в 145 км/ч.

Литий-ионная аккумуляторная батарея на 60 кВт•ч позволяет проехать до 380 км. Это очень хороший результат для модели такого ценового сегмента. Полностью зарядить электромобиль от 220-вольтной

электросети можно примерно за 9 часов. Но устройство быстрой зарядки (его можно купить отдельно) сокращает это время до 2 часов.

Аккумуляторы установлены под полом, что понижает центр тяжести автомобиля и улучшает его управляемость. Благодаря этому новый Chevrolet Bolt довольно неплохо на извилистых дорогах и мало кренится в поворотах, пусть они и довольно высоки. Подвеска достаточно упругая, хотя по-настоящему озутимы разве что глубокие выбоины. Руль мини-вэна на удивление точный и информативный, а еще наполняется тяжестью с ростом скорости. Шины размером 215/50 R17 обеспечивают надлежащее сцепление с дорогой и при этом не очень шумные. Вообще в салоне Bolt тихо на больших скоростях.

Chevrolet Bolt оснащен системой регенеративного торможения. Поэтому если отпустить педаль акселератора или на-

жать на педаль тормоза несильно, автомобиль замедляется за счет электромотора в реверсе. Заодно и аккумулятор подзаряжается. И лишь при резком замедлении подключаются диски с колодками. Но есть еще режим Low, который выбирается специальным подрулевым переключателем. В этом случае электромобиль полностью полагается на регенеративное торможение. То есть, теоретически, можно ездить, совсем не нажимая педаль тормоза.

Электромобиль Chevrolet Bolt поступит в продажу с конца года. Его начальная цена составляет 37 500 долларов. Но в некоторых странах он будет дешевле за счет правительственных скидок и субсидий. В США, например, он будет стоить 30 тыс. долларов. На европейском рынке модель будет представлена, как Opel Ampera-e.









Технические характеристики Chevrolet Bolt	
Тип кузова	Мини-вэн
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная, кг	1625
Длина/ширина/высота, мм	4165/1765/1595
Колесная база, мм	2700
Колея передняя/задняя, мм	1500/1501
Клиренс (дорожный просвет), мм	130
Объем багажника мин/макс, л	478/1478
Диаметр разворота, м	10,8
Двигатель	
Тип	Электрический
Расположение	спереди
Макс. мощность, л. с., при об/мин	200
Макс. крутящий момент, Н·м, при об/мин	360
Емкость батареи, кВт·ч	60
Трансмиссия	
Тип привода	Передний
Коробка передач	1-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
Сервисные и тормозные системы	ABS, StabiliTrak, Traction control
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	215/50 R17
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,0
Максимальная скорость, км/ч	145
Дальность пробега, км	380
Стоимость тестируемого автомобиля (в США), долларов	30 000 – 37 500
Первое техобслуживание км	10 000
Периодичность техобслуживания км	10 000

Первый Renault Scenic появился в 1996 году и обозначил приход французской марки в сегмент компактных мини-вэнов. Модель создали на платформе Renault Megane. Два десятилетия спустя представили уже четвертое поколение Scenic. Оно весьма существенно преобразилось.

Renault Scenic:

элегантно и практично





Как и прежде, мини-вэн Renault Scenic – близкий родственник Megane. У него мини-вэн позаимствовал новую модульную платформу CMF. При длине в 4406 мм и колесной базе в 2734 мм автомобиль несколько крупнее предшественника. Традиционно присутствует в линейке и более крупный Grand Scenic. Он вырос до 4634 мм, а расстояние между осями у него составляет 2804 мм. Оба автомобиля шире (1865 мм) и выше (1653 мм).

Мини-вэн радикально изменился внешне и стал более стильным. Он теперь очень похож на старшего брата Renault Espace. В дизайне теперь преобладают плавные формы. Решетка радиатора напоминает улыбку, а по центру ее – большой логотип Renault. Продолговатые фары за доплату могут быть полностью светодиодными. Изогнутое лобовое стекло по бокам дополнено небольшими треугольными окошками. Оконная линия отличается оригинальным изломом, а форма крыши стала более покатой. Задние стойки крыши обрели выраженный обратный наклон. Впервые для Renault Scenic предложены 20-дюймовые легкосплавные диски. Расширенные плечи задних крыльев подчеркнуты каплевидными фонарями. Просматриваются в дизайне и вседорожные черты. Клиренс вырос на 40 мм, а нижняя

часть кузова прикрыта защитными пластиковыми накладками.

В салоне существенно улучшены материалы отделки. Здесь многие черты знакомы по новому Renault Megane. У него позаимствовали рулевое колесо (оно обшито кожей во всех версиях) и комбинацию приборов. В более дорогих версиях показания выведены на три жидкокристаллических дисплея. Можно заказать и систему проецирования данных на лобовое стекло.

На наклоненной центральной панели установлен большой сенсорный экран мультимедийной системы R-Link 2. В зависимости от уровня комплектации его диагональ – 7,0 либо 8,7 дюйма. R-Link 2 дополнена голосовым управлением. А вот переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля не очень много. Зато здесь очень высоко установлен рычаг трансмиссии. Он как раз под рукой.

Особого упоминания заслуживают отделения для мелкой поклажи. Общий их объем – целых 63 л. Перчаточный ящик в Renault Scenic выдвигной. Предусмотрены бокс в подлокотнике и запираемый отсек в центральной консоли. Мало того, сама консоль выполнена сдвижной. При необходимости она освобождает нишу для сумки между передними сиденьями. К ус-

лугам задних пассажиров – откидные столики.

Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Посадка в новом Renault Scenic стала выше, что положительно сказалось на обзорности вперед и по сторонам. А вот обзор назад не слишком хороший. Передние сиденья мягкие и удобные. При желании их можно дополнить функциями электропривода, подогрева и массажа.

Кресла второго ряда оснащены горизонтальной регулировкой. Это позволяет увеличить пространство для ног, но над головой места не слишком много. Зато салон стал шире, поэтому троим сзади комфортнее. Renault Grand Scenic традиционно семиместный, хотя третий ряд больше рассчитан на детей. За доплату предложен электропривод складывания задних сидений. Причем управлять им можно как клавишами в багажнике, так и по средствам дисплея R-Link 2.

В зависимости от положения задних сидений объем багажника Renault Scenic составляет 572-720 л. У Grand Scenic в семиместном исполнении он равен 233 л, а в пятиместном – 718-866 л.

Базовое оснащение мини-вэна включает электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционер, ауди-



осистему, адаптивный круиз-контроль с технологией автоматического замедления. Обязательными являются 6 подушек безопасности и система стабилизации. В самой дорогой версии Signature добавлены система бесключевого доступа, климат-контроль, парктроник, датчики света и дождя. Список опций включает панорамную крышу, камеру заднего вида, парковочный автопилот, спутниковую навигацию, более мощную аудиосистему Bose с 11 динамиками. Также предложены системы соблюдения полосы движения, слежения за "слепыми" зонами, определения усталости водителя и распознавания дорожных знаков.

Отныне все доступные двигатели оснащены турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. Бензиновый 1,2-литровый мотор доступен в вариантах на 115 и 130 л. с. Более мощная "четвер-

ка" отличается резвым характером и быстро раскручивается. Максимальные 205 Н•м крутящего момента доступны с 2000 об/мин. Двигатель работает плавно, а громким становится разве на высоких оборотах. С ним Scenic разгоняется до 100 км/ч за 11,4 с и развивает 190 км/ч. Да и "аппетит" небольшой – 5,8 л/100 км в смешанном цикле.

Турбодизель объемом 1,5 л развивает 95 и 110 л. с., а 1,6-литровый – 130 и 160 л. с. Самый мощный вариант неплохо себя проявляет. Приличный крутящий момент в 380 Н•м в распоряжении уже с 1750 об/мин. То есть, тяги у двигателя в избытке. Обгон на трассе дается очень легко. До 3000 об/мин турбодизель вообще не слышен, да и вибраций нет. С ним мини-вэн разгоняется до 100 км/ч за 9,6 с и развивает 208 км/ч. В среднем он расходует 4,5 л/100 км.

Механическая 6-ступенчатая трансмис-

сия точнее, чем у предшественника. Можно выбрать и 7-ступенчатый "робот" с двумя сцеплениями.

У Renault Scenic на первом месте – комфорт. Даже с 20-дюймовыми колесами езда остается мягкой и неровности не слишком ощутимы. Хотя нужно учитывать, что кренится мини-вэн в поворотах довольно-таки сильно. Рулевое управление стало точнее, но информативности у него по-прежнему немного. Улучшить маневренность призвана новая опция – управляемые задние колеса. Они помогают уменьшить диаметр разворота и побороть недостаточную поворачиваемость. Также впервые появилась технология изменения настроек двигателя и шасси.

Новый Renault Scenic 2016 года уже поступил в продажу в Европе. Там мини-вэн стоит от 20 тыс. евро.









Технические характеристики Renault Scenic		
Модель	Renault Scenic	Renault Grand Scenic
Тип кузова	Мини-вэн	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	5/7
Снаряженная масса, кг	1430	1660
Длина/ширина/высота, мм	4407/1865/1653	4634/1865/1653
Колесная база, мм	2734	2804
Колея передняя/задняя, мм	1591/1586	
Клиренс (дорожный просвет), мм	160	
Объем багажника, л	572/1554	233/1554
Диаметр разворота, м	11,2	
Двигатель		
Рабочий объем, см ³	1198	1598
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, поперечно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	130 при 5700	160 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	205 при 2000	380 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/53	Дт/53
Трансмиссия		
Тип привода	передний	
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Размер шин	195/55 R20	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,4	9,6
Максимальная скорость, км/ч	190	208
Расход топлива, л/100 км		
– смешанный цикл	5,8	4,5
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	20 000 – 33 500	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Соревнование моделей D-класса



Ford Mondeo

Узкие фары Ford Mondeo – светодиодные



Hyundai Sonata

Широкая решетка радиатора Hyundai Sonata обрамлена хромом



Peugeot 508

В передней части Peugeot 508 заметны черные лакированные вставки

Так сложилось исторически, что большие автомобили ценятся в нашей стране и являются символом престижа и успеха. Вот почему модели D-класса до сих пор неплохо продаются, даже несмотря на конкуренцию с вседорожниками. Их, как правило, выбирают за их вместительность и комфорт. Совсем недавно на украинском рынке состоялось пополнение – представили новый седан Hyundai Sonata. Мы решили проверить, как он проявит себя против старожилов D-класса – Ford Mondeo и Peugeot 508.

Ford Mondeo пятой генерации, в отличие от соперников-седанов, предложен у нас с пятидверным кузовом лифтбэк. Его дизайн стремительный и элегантный. У него аркообразная форма крыши и высокая оконная линия. Изящная хромированная решетка радиатора сочетается небольшим воздухозаборником в бампере и продолговатыми фарами. Оптика, кстати, полностью светодиодная и адаптивная. Боковины украшены штампованными линиями. В пятую дверь интегрирован немаленький заостренный спойлер, а крупные фонари по форме напоминают лепестки цветов.

В дизайне Hyundai Sonata просматриваются черты предшественника, но седан стал солиднее на вид. На смену плавным формам пришли грани. Широкая хромированная решетка радиатора гармонично сочетается с V-образным передним бампером. Раскосые фары дополнены светодиодными ходовыми огнями. Своеобразным их продолжением являются тоненькие хромированные молдинги, обрамляющие края капота. Боковины рельефные, а колесные арки расширены. Пороги кузова украшены серебристыми накладками. Сзади по краям кузова размещены каплевидные фонари, также светодиодные.

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

Автомобили приблизительно одинаковые по своим размерам. Mondeo достигает 4871 мм в длину при колесной базе в 2850 мм. У Sonata эти показатели составляют 4855 и 2805 мм, соответственно. Длина 508 равна 4830 мм, а расстояние между осями – 2817 мм. Peugeot самый легкий в тройке: он весит 1485 кг тогда, как Ford – 1505 кг, а Hyundai – 1585 кг.

В отделке Ford можно заметить черные лакированные поверхности и хромированные накладки. Многофункциональное четырехспицевое рулевое колесо декори-



У Ford самая большая колесная база – 2850 мм



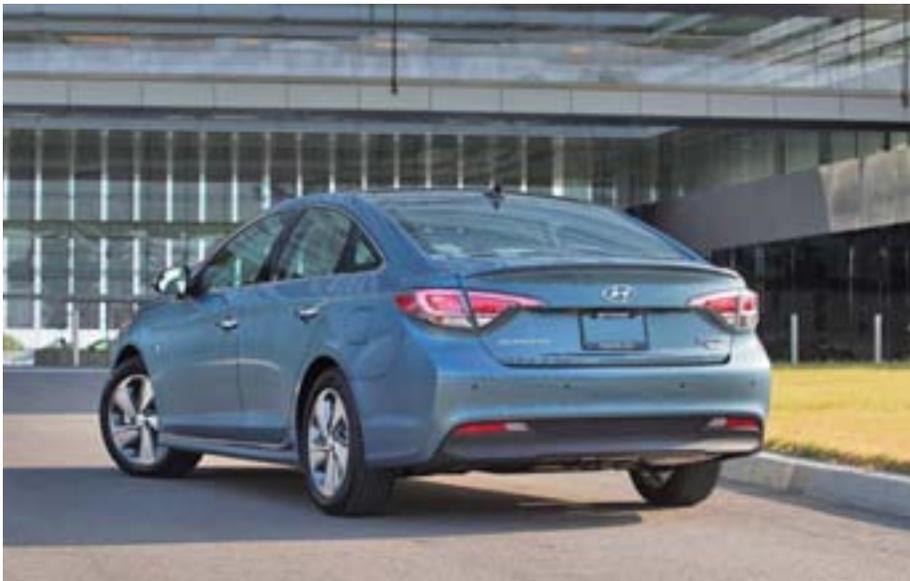
Hyundai самый тяжелый в тройке – 1585 кг



Peugeot легче соперников 1485 кг



Крупные фонари Mondeo напоминают лепестки цветов



По краям кузова Sonata размещены каплевидные фонари



В крышку багажника 508 интегрирован спойлер

ровано кожей. На приборной панели между спидометром и тахометром установлен большой цветной экран, на который не только выводятся данные бортового компьютера, но и дублируются показания мультимедийной системы. Наклоненная центральная панель увенчана 8-дюймовым сенсорным дисплеем. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля немногочисленны, но и не слишком крупные. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету. Сиденья первого ряда комфортабельные и обладают неплохой боковой поддержкой. Кресло водителя оснащено электроприводом. Предусмотрена функция подогрева. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлены пара подстаканников и подлокотник с боксом внутри. Обзор назад несколько ограничен из-за слегка приподнятой "кормы".

Внутри Hyundai преобладают строгие прямые линии. Материалы отделки качественнее, чем у модели прошлого поколения. Четырехспицевый руль обшит кожей. Циферблаты приборов украшены серебристыми ободками и снабжены оптической подсветкой. Внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру расположен экран бортового компьютера. Широкая трапециевидная центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен 4,3-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и рационально упорядочены. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья Sonata широкие и комфортабельные, хотя немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Они оснащены подогревом. Передний подлокотник прячет отделение для мелкой поклажи. Тоненькие стойки крыши способствуют неплохой обзорности.

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

гих автомобилях. Также установлен широкий подлокотник с отсеком внутри. Обзорность хорошая во всех направлениях.

На втором ряду в Mondeo и 508 места для ног немного больше, чем в Sonata. Пространство над головой приблизительно одинаковое в трех автомобилях. Ширина салона позволяет поместить сзади троих взрослых пассажиров. Преимущество Ford – очень большой багажник: его объем составляет 645 л тогда, как у Hyundai – 510 л, а в Peugeot – 473 л. Кроме того, в лифтбеке можно сложить задние сиденья, что образует 1446-литровый отсек.

Для сравнения выбраны версии моделей с приблизительно схожей ценой – Ford Mondeo 1,5 Titanium, Hyundai Sonata 2,0 Express и Peugeot 508 1,6 Active. Все они укомплектованы электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, раздельным климат-контролем, датчиком света, круиз-контролем, аудиосистемой, связью Bluetooth, легкосплавными дисками и системой стабилизации. У Ford и Peugeot есть еще датчик дождя, а Mondeo также оснащен подогревом лобового стекла и системой бесключевого доступа. Зато Sonata получил камеру заднего вида. Кроме того, у Ford 7 подушек безопасности, а у двух других автомобилей – по 6.

Под капотами седанов – бензиновые четырехцилиндровые двигатели. Мотор Mondeo оснащен еще турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива, что помогает с 1,5 л снимать 160 л. с. при 6000 об/мин. То есть, он наиболее мощный в тройке. "Четверка" обладает еще неплохим крутящим моментом – 240 Н·м при 1600 об/мин, – что делает ее очень тяговитой в среднем диапазоне оборотов. Она работает плавно, хотя и несколько шумновата при разгоне. Передачи в 6-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями переключаются молниеносно быстро. Ford демонстрирует лучшую в тройке динамику: разгоняется до 100 км/ч за 9,1 с и способен развить 214 км/ч. При этом он еще и самый экономичный в городском цикле он расходует 9,1 л/100 км, а в загородном – 5,5 л/100 км. Лифтбэк также можно выбрать с 2,0-литровым 203-сильным турбомотором, а также турбодизелями объемом 1,6 л (115 л. с.) и 2,0 л (150 и 180 л. с.).

Двигатель Sonata атмосферный, поэтому с объема 2,0 л "сняли" 154 л. с. К тому же, он высокооборотистый и пиковые 198 Н·м крутящего момента достигаются только при 4000 об/мин. То есть, на "низах" тяги не хватает и мотор приходится частенько раскручивать. А по мере роста оборотов "четверка" становится шумной. По динамике Hyundai также несколько проигрывает соперникам – 11,1 с до 100 км/ч и максимальные 200 км/ч. К тому же, у него и "аппетит" самый большой – 11,2 л/100 км в городе и 6,0 л/100 км на трассе. Зато автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия работает плавно. Седан в Украине также доступен с 2,4-литровым 188-сильным двигателем.

"Четверка" у 508 объемом 1,6 л турби-



На приборной панели Ford находится немаленький дисплей



Центральная панель Hyundai немного повернута к водителю



Центральная панель Peugeot слегка наклонена



В Mondeo сзади самое щедрое пространство для ног



В Sonata ногам сзади не столь просторно, как в двух других автомобилях



На втором ряду 508 довольно много места

рованная, как и у Ford. Результат – приличные 156 л. с. при 6000 об/мин. Преимущество этого двигателя – приличная тяга с малых оборотов, ведь уже при 1400 об/мин в распоряжении максимальные 240 Н·м крутящего момента. Поэтому он эластичный и отличается достаточно резвым характером. Передачи в 6-ступенчатом "автомате" переключаются быстро и без толчков. Седан разгоняется до 100 км/ч за 9,2 с и развивает 220 км/ч. А его расход топлива относительно небольшой – 10,5 л/100 км в городском цикле и 5,3 л/100 км – за городом. Для Peugeot в нашей стране также предложены турбодизели объемом 1,6 л (120 л. с.) и 2,0 л (180 л. с.).

Mondeo всегда отличался хорошей управляемостью и нынешнее его поколение не стало исключением. Руль лифтбэка точный и весьма информативный, несмотря на электроусилитель. Подвеска несколько упругая, хотя дискомфорт ощутим разве что на дорогах плохого качества. Зато крены кузова в виражах очень небольшие, по меркам автомобиля D-класса. Сцепление с дорогой очень хорошее, а недостаточная поворачиваемость редко проявляется. Ford замедляется лучше соперников: тормозной путь со 100 км/ч равен 36,6 м. Да и шумоизоляция салона качественно выполнена, а потому внутри тихо.

Новая многорычажная подвеска улучшила управляемость Sonata, хотя поведение седана все же не столь отточенное, как у Mondeo. Вместе с тем, автомобиль комфортабельный. Мягкая подвеска без труда поглощает выбоины, а легкий руль можно вращать несколькими пальцами. Hyundai хорошо маневрирует и имеет самый маленький в тройке диаметр разворота – 10,9 м против 11,2 м у Ford и 11,7 м – у Peugeot и 12,0 м у Mazda. Хотя шумоизоляция Sonata стала лучше, он все еще проигрывает соперникам по этому показателю.

Ходовая 508 более ориентирована на комфорт. Мягкая подвеска седана без труда поглощает даже серьезные выбоины, способствует этому и 16-дюймовая резина с довольно высоким профилем. Руль можно вращать несколькими пальцами, хотя он и не самый информативный. При этом нежелательные движения кузова в поворотах проявляются на удивление нечасто, хотя и несколько больше, чем у конкурентов. Курсовая устойчивость на высоте, как и сцепление с дорогой. Также следует отметить хорошую шумоизоляцию. Даже на больших скоростях в салоне можно разговаривать, не повышая голоса.

Ford Mondeo 1,5 Titanium самый доступный в тройке – 707 тыс. гривен. Среди его сильных сторон – экономичность и вместительный багажник. Цена Peugeot 508 1,6 Active – 713 тыс. гривен, он привлекает комфортной подвеской. Hyundai Sonata 2,0 Express несколько дороже – 729 тыс. гривен, а его преимущество – маневренность.



Багажник Ford самый вместительный – 645 л



Объем багажника Hyundai – 510 л



У Peugeot в распоряжении 473 л

Технические характеристики			
Модель	Ford Mondeo	Hyundai Sonata	Peugeot 508
Тип кузова	лифтбэк	седан	седан
Количество дверей/мест, шт.	5/5	4/5	4/5
Снаряженная масса, кг	1505	1585	1485
Длина/ширина/высота, мм	4871/1852/1482	4855/1865/1475	4830/1853/1456
Колесная база, мм	2850	2805	2817
Колея передняя/задняя, мм	1593/1585	1614/1621	1579/1552
Клиренс (дорожный просвет), мм	150	135	140
Объем багажника мин/макс, л	645/1446	510	473
Диаметр разворота, м	11,2	10,9	11,7
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1498	1999	1598
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	бензиновый	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	160 при 6000	154 при 6200	156 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	240 при 1600	198 при 4000	240 при 1400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/62	Аи-95/70	Аи-95/72
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	6-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт	7	6	6
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, BA, ESP	ABS, EBD, EBA, ESP	ABS, EBD, Brake Assist, ESP
Размер шин	235/50 R17	215/55 R17	215/60 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,1	11,1	9,2
Максимальная скорость, км/ч	214	200	220
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	9,1	11,2	10,5
– загородный цикл	5,5	6,0	5,3
– смешанный цикл	6,8	7,8	7,1
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	707 000	729 000	713 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

По высшему разряду



BMW 7 Series

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



Jaguar XJ

Выпуклый капот и узкие фары придают Jaguar XJ динамика



Mercedes-Benz S-Class

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

Украинский авторынок постепенно наверстывает утраченные позиции. Но несмотря на сложные времена, спрос автомобили премиум-сегмента остается стабильным. Особенно это касается представительских седанов F-класса. Они остаются популярным в Украине и находят достаточно покупателей. Конечно, подобные автомобили не только комфортабельные и богато оснащены, их можно отнести и к статусным вещам. Среди таких седанов – BMW 7 Series, Jaguar XJ и Mercedes-Benz S-Class. О них и пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

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

Хотя Jaguar XJ старше соперников (нынешнее его поколение появилось в 2010 году), он выглядит не менее современно. Седан привлекает авангардным стилем, нетипичным для британской марки. Длинный выпуклый капот, высокая плечевая линия и ниспадающий силуэт крыши делают седан динамичнее и похожим на купе. Фирменная "пасть" радиаторной решетки сочетается с узкими, будто прищуренными, фарами. В них заметны светодиодные лампы дневного света. Такого же типа оптика и в изогнутых фонарях XJ. Оригинальные задние стойки окрашены в черный цвет: издали они сливаются со стеклом и кажется, что оно – панорамное.

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

Для сравнения выбраны длиннобазные модификации седанов. BMW достигает 5238 мм, Jaguar – 5255 мм а Mercedes-Benz – 5246 мм. Колесная база равна 3210, 3154 и 3165 мм, соответственно. XJ с кузовными панелями из алюминиевых сплавов несколько легче своих соперников – весит 1875 кг против 1945 кг у BMW и целых 2070 кг – у S-Class.

В отделке салона BMW сочетаются кожа, дерево и полированный металл, а при открытии дверей подсвечивается земля под автомобилем. Внутри преобладают горизонтальные линии. Четырехспицевое рулевое колесо достаточно компактное. Показания приборов выведены на дисплей,



У BMW самая большая колесная база – 3210 мм



Jaguar легче соперников – 1875 кг



Mercedes-Benz наиболее тяжелый – 2070 кг



Сзади 7 Series бросаются в глаза изогнутые фонари



Изогнутые фонари XJ размещены по углам кузова



Крышка багажника S-Class украшена серебристым молдингом

а также проецируются на лобовое стекло. Центральная панель повернута к водителю, а сверху на ней установлен сенсорный дисплей мультимедийной системы. Переключатели блока аудиосистемы металлические, а клавиши блока климат-контроля выполнены сенсорными. И рулевая колонка, и передние сиденья оснащены электроприводом регулировок. У кресел 7 Series лучшая в тройке боковая поддержка, но они остаются вполне комфортабельными. Предусмотрен и их подогрев. По центру водителя и пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлен подлокотник с боксом внутри. У седана неплохая обзорность во всех направлениях.

Кожа во внутренней отделке Jaguar сочетается с деревом, хромом и черными лакированными вставками. По периметру салона проходит деревянная полоса: спереди она визуально отделяет торпедо от лобового стекла. У трехспицевого рулевого колеса – небольшой диаметр. Показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей. Еще один экран (8-дюймовый, сенсорный) установлен на центральной панели – как раз под небольшими аналоговыми часами. Функция Dual View позволяет водителю и переднему пассажиру смотреть различное изображение. Кнопки аудиосистемы и климат-контроля XJ удобные в пользовании, хотя и мелковаты. Вместо традиционного селектора трансмиссии – оригинальный круглый джойстик, выдвигающийся при включении зажигания. Рулевая колонка и кресла первого ряда регулируются с помощью электропривода. У сидений хорошая боковая поддержка, предусмотрены их подогрев и вентиляция. Разделяет их высокий трансмиссионный тоннель с отделением в подлокотнике. Приподнятая задняя часть несколько ограничивает обзорность.

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

Конечно, длиннобазные версии седанов рассчитаны, в первую очередь, на задних пассажиров. Поэтому седанах на втором ряду там более, чем просторно. Пространство для ног и над головой очень щед-

рое во всех трех автомобилях. У Mercedes-Benz салон самый широкий в районе плеч. Задние сиденья у всех моделей оснащены подогревом. Объем багажника 7 Series составляет 515 л, XJ – 520 л, а S-Class – 510 л. У всех седанов крышка багажника дополнена электроприводом открытия.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – BMW 750Li xDrive, Jaguar XJ 3,0 LWB Portfolio AWD и Mercedes-Benz S500 4Matic Long. Все они оснащены адаптивными фарами, системой доступа без ключа, электропакетом, климат-контролем (BMW – двухзонным, Jaguar и Mercedes-Benz – четырехзонным), DVD-проигрывателем, камерой заднего вида, датчиками освещения и дождя, легкосплавными дисками, круиз-контролем и системой стабилизации. S500 получил системы распознавания дорожных знаков и определения усталости водителя, XJ – панорамную крышу, а 750Li xDrive – технологии слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения. У Mercedes-Benz – 10 подушек безопасности, у BMW – 9, а в Jaguar – 6.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми двигателями с непосредственным впрыском топлива. Турбированная "восьмерка" BMW 7 Series объемом 4,4 л выдает 450 л. с. при 5500 об/мин. Пиковый крутящий момент в 650 Н·м достигается при 1800 об/мин, поэтому тяги в среднем диапазоне оборотов более, чем достаточно. Двигатель отзывчив и быстро раскручивается, а также обладает самым сочным звуком. А 8-ступенчатый "автомат" демонстрирует очень быстрые реакции, что обеспечивает лучшую в тройке динамику – 4,4 с до 100 км/ч. Ограничитель скорости традиционно срабатывает при 250 км/ч. Кроме того, 750i xDrive еще и самый экономичный по паспорту – 11,6 л/100 км в городе и 6,4 л/100 км – на трассе. BMW 7 Series также доступен на украинском рынке с 3,0-литровыми "шестерками": 326-сильной бензиновой и 265-сильной дизельной.

Под капотом Jaguar – 3,0-литровый V6, дополненный механическим нагнетателем. Он не столь мощный, как двигатели соперников – развивает 340 л. с. при 6500 об/мин. К тому же, он менее тяговит на малых оборотах, ведь максимальные 450 Н·м крутящего момента в распоряжении только при 3500 об/мин. Зато мотор быстро отзывается на малейшее нажатие педали акселератора и радует слух приятным низким звуком. А 8-ступенчатый "автомат" демонстрирует быстроту реакций. Седан разгоняется до 100 км/ч за 6,1 с и достигает 250 км/ч, ограниченных электроникой. При этом, несмотря на меньшие рабочий объем и мощность, расход топлива у Jaguar XJ почему-то выше – 13,6 л/100 км в городе и 7,6 л/100 км – на трассе. Седан также предложен с 5,0-литровым 510-сильным V6 и 3,0-литровым 275-сильным турбодизелем.

Мотор Mercedes-Benz самый мощный – при объеме 4,7 л он выдает 455 л. с. при 5250 об/мин. Также у него самый внуши-



Показания приборов BMW выведены на дисплей



Передняя панель Jaguar украшена тоненькой деревянной накладкой



На передней панели Mercedes-Benz – сразу два крупных экрана



На втором ряду 7 Series очень просторно



Сзади в XJ несколько ограничено пространство над головой



У Mercedes-Benz салон самый широкий в районе плеч

тельный крутящий момент – 700 Н·м при 1800 об/мин, поэтому тяга просто огромная. Также следует отметить, что двигатель работает тише и более плавно, чем V8 соперников. Под стать ему – и 7-ступенчатая автоматическая трансмиссия, ведь переключения практически незаметны. Правда, Mercedes-Benz S-Class не столь быстр, как BMW: разгоняется до 100 км/ч за 4,8 с и достигает ограниченных электронных 250 км/ч. Да и расход топлива у него побольше, чем у конкурентов – 13,3 л/100 км в городском цикле и 7,5 л/100 км – на шоссе. Также предложены версии с бензиновыми двигателями объемом 5,5 л (585 л. с.) и 6,0 л (530 л. с.) и 3,0-литровый 258-сильный турбодизель.

Все три седана – в полноприводном исполнении, что обеспечивает отличное сцепление с дорогой. Ходовая BMW настроена на динамичную езду, хотя у седана нового поколения больше внимания обратили на комфорт. Поэтому немаленький автомобиль достаточно резвый, но при этом пневмоподвеска успешно борется с дорожными неровностями. Его руль острый и приятно наполнен тяжестью. Адаптивные амортизаторы помогают успешно преодолеть крены в поворотах. Седан неплохо маневрирует и его диаметр разворота меньше, чем у конкурентов – 11,2 м против 11,9 м у S500 и 12,7 м у XJ. Шумоизоляция салона вопросов не вызывает.

В Jaguar также уделили немалое внимание управляемости. Поэтому немаленький автомобиль достаточно резвый. Его руль острый и приятно наполнен тяжестью. Адаптивные амортизаторы и низкий центр тяжести помогают успешно преодолеть крены в виражах. Вместе с тем езда несколько жестковата: причиной этому являются как настройки подвески, так и 19-дюймовая низкопрофильная резина (у соперников она 18-дюймовая). Седан также получил технологию Jaguar Drive Control, позволяющую изменять настройки двигателя, ходовой и трансмиссии. Шумоизоляция пассажирского отсека неплохо выполнена.

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

Конечно, седаны F-класса и стоят соответственно – они не могут быть дешевыми. Самым доступным является BMW 750Li xDrive – его оценили в 3 017 480 гривен. Среди его преимуществ – хорошие динамика и экономичность. Цена Mercedes-Benz S500 4Matic Long – 3 175 800 гривен, он привлекает комфортабельной подвеской. Jaguar XJ 3,0 LWB Portfolio AWD стоит 3 324 450 гривен, а его сильная сторона – большой багажник.



У BMW в распоряжении 515 л

Багажник XJ самый большой – 520 л

Объем багажника S-Class – 510 л

Технические характеристики			
Модель	BMW 7 Series	Jaguar XJ	Mercedes-Benz S-Class
Тип кузова	седан		
Количество дверей/мест, шт.	4/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1945	1875	2070
Длина/ширина/высота, мм	5238/1902/1478	5255/1899/1448	5246/1899/1496
Колесная база, мм	3210	3157	3165
Колея передняя/задняя, мм	1611/1640	1604/1626	1624/1637
Клиренс (дорожный просвет), мм	145	120	130
Объем багажника мин/макс, л	515	520	510
Диаметр разворота, м	11,2	12,7	11,9
Двигатель			
Рабочий объем, см3	4395	2995	4663
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	бензиновый, с механическим компрессором	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	V8	V6	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4	24/4	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	450 при 5500	340 при 6500	455 при 5250
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	650 при 1800	450 при 3500	700 при 1800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/83	Аи-95/83	Аи-95/80
Трансмиссия			
Тип привода	Постоянный полный		
Коробка передач	8-ст. автоматическая	8-ст. автоматическая	7-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые		
Количество подушек безопасности, шт.	9	6	10
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, DSC,	ABS, EBD, ESP,
Размер шин	245/50 R18	245/45 R19	245/50 R18
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,4	6,1	4,8
Максимальная скорость, км/ч	250	250	250
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	11,6	13,6	13,3
– загородный цикл	6,4	7,6	7,5
– смешанный цикл	8,3	9,8	9,6
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	3 017 480	3 324 450	3 175 800
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Поединок хэтчбэков С-класса



Citroen C4

В хромированную радиаторную решетку Citroen C4 интегрирован двойной шеврон



Renault Megane

Фары Renault Megane дополнены С-образными светодиодами



Toyota Auris

В переднем бампере Toyota Auris – широкий воздухозаборник

Автомобильный С-класс считается самым массовым сегментом. Ежегодно в мире продают по несколько миллионов таких моделей. Довольно популярны они и в Украине. Хотя у нас традиционно больше любят седаны, хэтчбэки также пользуются спросом, особенно в больших городах. Время от времени появляются и новые модели. Так, совсем недавно в нашей стране стартовали продажи четвертого поколения Renault Megane. Мы решили сравнить его с "одноклассниками" Citroen C4 и Toyota Auris.

Renault Megane четвертой генерации демонстрирует новый фирменный стиль французской марки. Хэтчбэк выглядит довольно необычно. Во внешнем виде преобладают плавные раздутые поверхности. Широкая решетка радиатора напоминает по форме улыбку и украшена большим логотипом Renault. Продолговатые фары дополнены оригинальными С-образными ходовыми огнями. Оконная линия теперь делает небольшой изгиб в районе задних дверей. Расширенные "плечи" задних крыльев Megane подчеркнуты тоненькими фонарями, растянутыми почти на всю ширину кузова. Пятая дверь сверху прикрыта небольшим спойлером.

Citroen C4 второго поколения представили в 2010 году. Автомобиль выглядит весьма солидно и серьезно. У него рельефные боковины и капот, расширенные колесные арки. В хромированную радиаторную решетку интегрирован двойной шеврон – логотип Citroen. Передний бампер украшен немаленьким воздухозаборником. Большие изогнутые фары растянуты на крылья. Заднее стекло – панорамное, а на верхней его кромке находится большой спойлер. А вот стеклоочиститель здесь установлен слишком маленький и его не всегда хватает. Г-образные фонари размещены по краям кузова.

Смена поколений Toyota Auris произошла в 2012 году, а недавно он был обновлен. Хэтчбэк радикально преобразился внешне и стал похож на Toyota Prius. Теперь в дизайне господствуют грани и прямые линии. V-образная радиаторная решетка по бокам окружена узкими фарами. В бампере размещен немаленький трапециевидный воздухозаборник. У лобового стекла – большой угол наклона в то время, как задние стойки крыши практически вертикальные. На крыше установлен небольшой спойлер. Сзади по краям кузова размещены крупные фонари сложной формы, а бампер выглядит довольно массивным.

Новый Megane несколько крупнее своих соперников – достигает в длину 4359 мм против 4329 мм у C4 и 4275 мм – у Auris. У Renault и самая большая колесная база – 2669 мм тогда, как у Citroen – 2608 мм, а у Toyota – 2600 мм. Однако он и тяжелее конкурентов – 1333 кг. Масса C4 – 1240 кг, а Auris – 1275 кг.



C4 самый легкий в тройке – весит 1235 кг



Megane крупнее соперников – 4359 мм



Передние стойки крыши Toyota наклонены на большой угол



Заднюю часть Citroen подчеркивают Г-образные фонари



Узкие фонари Renault растянуты почти на всю ширину кузова



По краям кузова Auris размещены фонари сложной формы

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

В салоне Renault Megane существенно улучшены материалы отделки. Здесь присутствуют алькантара и вставки "под алюминий" трехспицевое рулевое колесо обшито кожей. Показания спидометра и тахометра выведены на жидкокристаллический экран, а вот указатели уровня топлива в баке и температуры двигателя остались аналоговыми. На наклоненной центральной панели установлен 7,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы R-Link 2. Благодаря ему переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля относительно немного. К ним нетрудно привыкнуть. Рулевая колонка регулируется по углу наклона и глубине. Передние сиденья комфортабельные, а их боковая поддержка неплохая. Они также оснащены подогревом. Тоненькие стойки крыши обеспечивают неплохую обзорность. На трансмиссионном тоннеле размещен подлокотник с небольшим отделением для мелкой поклажи внутри.

В салоне Auris преобладает строгий стиль. Черный пластик разбавлен хромированными накладками. Обод трехспицевого рулевого колеса обшит кожей, а в районе хвата рук на нем предусмотрены напльвы. Циферблаты приборов украшены серебристыми ободками. Внутри спидометра установлен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру расположен экран бортового компьютера. Центральная панель – ассиметричная, а сверху на ней находится 7,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы Toyota Touch 2. Клавиши аудиосистемы и климат-контроля крупные и удобные в пользовании. У рулевой колонки изменяются угол наклона и глубина. Сиденья первого ряда мягкие, но им не хватает боковой поддержки. Зато они оснащены подогревом. Обзорность впе-

ред и по сторонам хорошая. Подлокотник на центральном тоннеле Toyota прячет вместительный бокс для мелочи.

На втором ряду во всех трех автомобилях удобнее двоим пассажирам, чем трем. Больше всего места для ног у Renault, однако, него пространство над головой не слишком большое из-за ниспадающей формы крыши. В Citroen и Toyota оно больше, но в С4 коленям тесновато, особенно если спереди сидят рослые люди. Megane обладает самым вместительным багажником – 434 л против 408 л у С4 и 360 л – у Auris. Со сложенными задними сиденьями получается 1247, 1300 и 1200 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны модели приблизительно одинаковой стоимости – Citroen C4 1,2 Shine, Renault Megane 1,2 Intense и Toyota Auris 1,6 Style. Все они оснащены системой бесключевого доступа, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контролем, легкосплавными дисками, аудиосистемой, связью Bluetooth. У всех есть 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. Французские хэтчбеки также получили круиз-контроль с ограничителем скорости, датчики света и дождя. У Renault и Toyota есть еще и камера заднего вида.

В сравнении участвуют бензиновые версии автомобилей. Citroen C4 оснащен 1,2-литровым трехцилиндровым турбомотором. Его мощность – 130 л. с. при 5500 об/мин. Преимущество двигателя – неплохая тяга на малых оборотах. Пиковые 230 Н•м крутящего момента доступны уже при 1750 об/мин. Двигатель очень эластичный и работает тихо. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия отличается плавностью работы. Разгон до 100 км/ч занимает 10,9 с, а максимальная скорость составляет 197 км/ч. Citroen самый экономичный в тройке – 6,1 л/100 км в городском цикле и 4,2 л/100 км – в загородном. Еще меньше расход топлива у 1,6-литровых турбодизелей мощностью 92 и 120 л. с.

Под капотом Renault Megane также установлен 1,2-литровый турбомотор, но четырехцилиндровый. Он развивает 130 л. с. при 5700 об/мин. Тяги у него несколько меньше, чем у двигателя Citroen. Максимальный крутящий момент достигает 205 Н•м при 2000 об/мин. Хотя мотор все равно достаточно эластичный. Renault получил 7-ступенчатую трансмиссию с двумя сцеплениями, демонстрирующую очень быстрые реакции. Поэтому у него неплохая динамика, даже несмотря на большой вес. Хэтчбек разгоняется до 100 км/ч за 10,8 с и развивает 199 км/ч. В городе он расходует 7,0 л/100 км, а на шоссе – 5,1 л/100 км. Megane также можно оснастить бензиновым атмосферным двигателем объемом 1,6 л (115 л. с.) и 1,5-литровым 110-сильным турбодизелем.

Toyota Auris получил 1,6-литровую атмосферную "четверку". Ее мощность самая большая в тройке – 132 л. с. при



Центральная панель С4 немного повернута к водителю



Спидометр и тахометр Megane – цифровые



Центральная панель Toyota – ассиметричная



У Citroen не слишком большое пространство для коленей



Сзади в Renault больше всего места для ног



На втором ряду Auris достаточно просторно

6000 об/мин. Но крутящий момент меньше, чем у соперников: 160 Н•м доступны при высоких 3800 об/мин. Двигатель отличается тишиной и плавностью работы, под стать ему – и характер бесступенчатого вариатора Multidrive S. Впрочем, эта трансмиссия своими немного "задумчивая". Auris разгоняется до 100 км/ч за 11,1 с и достигает 190 км/ч. Да и расход топлива у него побольше: в городе расходует 7,4 л/100 км, а на трассе – 4,8 л/100 км. Модель также доступна с 1,3-литровым 100-сильным мотором и гибридной силовой установкой суммарной мощностью 136 л. с.

Ходовая Citroen более ориентирована на комфорт. Поэтому его руль очень легкий и, пусть и не самый точный и информативный. Мягкая подвеска без проблем справляется с подавляющим большинством выбоин на дороге. Однако, обратной стороной этих настроек являются выраженные крены кузова на извилистых дорогах. Зато сцепление с дорогой не вызывает вопросов. Преимуществом С4 является неплохая маневренность на малых скоростях. А на больших скоростях в салоне проявляется шум ветра. Замедляется хетчбэк уверенно, а усилие на педали легко дозировать.

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

Auris – также на первое место ставит комфорт. Мягкая подвеска плавно поглощает большинство неровностей, но вместе с тем автомобиль ощутимо кренится в виражах. Руль Toyota очень легкий и далеко не самый информативный. Зато хетчбэк неплохо маневрирует на малых скоростях: диаметр разворота у него – 10,4 м тогда, как у Citroen 10,7 м, а у Renault – 10,5 м. Да и сцепление с дорогой отличное. Шумоизоляция пассажирского отсека очень хорошая, а потому при 120 км/ч в салоне достаточно тихо, разве что аэродинамические шумы иногда дают о себе знать.

Подведем итоги. Новый Renault Megane 1,2 Intense самый доступный из трех хетчбэков – 618 470 гривен. При этом у него наиболее богатое оснащение и вместительный багажник. Toyota Auris 1,6 Style лишь немногим дороже – 619 200 гривен. Его преимущество – маневренность. Цена Citroen C4 1,2 Shine – 630 700 гривен, он привлекает небольшим расходом топлива.



Объем багажника C4- 408 л



Багажник Megane самый большой – 434 л



У Toyota в распоряжении 360 л

Технические характеристики			
Модель	Citroen C4	Renault Megane	Toyota Auris
Тип кузова	хетчбэк		
Количество дверей/мест, шт	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1240/1805	1333/1834	1275/1830
Длина/ширина/высота, мм	4329/1789/1491	4359/1814/1447	4275/1760/1460
Колесная база, мм	2608	2669	2600
Колея передняя/задняя, мм	1536/1529	1591/1586	1525/1520
Клиренс (дорожный просвет), мм	160	145	140
Объем багажника мин/макс, л	408/1300	434/1247	360/1200
Диаметр разворота, м	10,7	10,5	10,4
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1199	1598	1598
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	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	130 при 5500	130 при 5700	132 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	230 при 1750	205 при 2000	160 при 3800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/60	Аи-95/47	Аи-95/50
Трансмиссия			
Тип привода	Передний		
Коробка передач	6-ст. автоматическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	вариатор
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	205/55 R16	205/60 R16	205/55 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,9	10,8	11,1
Максимальная скорость, км/ч	197	199	190
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	6,1	7,0	7,4
– загородный цикл	4,2	5,1	4,8
– смешанный цикл	4,9	5,8	5,7
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	630 700	618 470	619 240
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Для большого семейства



Акура MDX

Фирменный "клюв" Acura MDX
сочетается со светодиодными фарами



Ford Explorer

Прямоугольные фары и хромированная
решетка радиатора – черты Ford Explorer



Infiniti QX60

Прямоугольная радиаторная
решетка Infiniti QX60 сочетается
с раскосыми фарами

Раньше вседорожники покупали для покорения бездорожья. Сейчас они вполне могут выполнять роль семейного автомобиля. И даже успешно вытесняют мини-вэны. Полный привод и увеличенный дорожный просвет – также немаловажные преимущества. Но все же у больших семиместных вседорожников приоритетами являются просторные салон и багажник. Среди подобных моделей – Acura MDX, Ford Explorer и Infiniti QX60, о которых и пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

Acura MDX третьего поколения представлен в 2013 году и вскоре в продажу поступит его обновленная версия. В дизайне вседорожника преобладают грани и углы. Фирменная хромированная решетка радиатора напоминает клюв, а с ней сочетаются продолговатые светодиодные фары, похожие на лезвия самурайского меча. Передний бампер выполнен в форме буквы "V". Лобовое стекло и задние стойки крыши обладают большими углами наклона. Задние крылья расширены, а подчеркивают их фонари, соединенные хромированным молдингом. Пятая дверь сверху прикрыта немаленьким спойлером.

Ford Explorer долгое время был классическим рамным вседорожником, но его новое поколение обрело несущий кузов. Он выглядит весьма атлетично, что заметно по профилированным боковинам и капоту, расширенным колесным аркам. Широкая хромированная решетка радиатора сочетается с прямоугольными фарами. Довольно массивно выглядит передний бампер с широким воздухозаборником. По периметру кузову снизу прикрыт черными защитными пластиковыми накладками. На крыше установлен спойлер, а Г-образные фонари соединены серебристой полосой.

Infiniti QX60 ранее был известен, как JX35, но при обновлении сменил название. У него элегантный дизайн с плавными обводами кузова, будто отполированными течением воды. Широкая прямоугольная решетка радиатора сочетается с раскосыми биксеноновыми фарами. Капот и боковины профилированы, а колесные арки раздуты. Пороги украшены хромированными накладками. Оригинальные задние стойки отличаются изгибом. Заднее стекло сделали панорамным, а сверху его прикрывает спойлер. Узкие светодиодные фонари растянуты на крылья и соединены хромированной накладкой.

Ford крупнее соперников – 5037 мм против 4988 мм у Infiniti и 4935 мм – у Acura. А вот колесная база самая большая у QX60 – 2900 мм тогда, как у Explorer она равна 2865 мм, а у MDX – 2825 мм. Более компактный Acura и самый легкий в тройке – 1988 кг против 2120 кг – у Infiniti и 2130 кг – у Ford.

Салон Acura MDX декорирован кожей, деревом и полированным алюминием. Передняя панель напоминает распростертые крылья, а небольшое трехспицевое рулевое колесо выполнено в спортивном стиле. На панели приборов преобладают крупные спидометр и тахометр с хромированными ободками. Между ними установ-



Acura легче соперников – 1988 кг



Ford самый тяжелый – 2130 кг



У Infiniti самая большая колесная база – 2900 мм



На крыше MDX установлен немаленький спойлер



G-образные фонари Explorer установлены по краям кузова



Узкие фонари QX60 соединены хромированной накладкой

лен цветной дисплей бортового компьютера, а по краям – указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. На центральной консоли кнопок совсем мало, зато размещены сразу два монитора. Верхний, 8-дюймовый, выводит данные навигационной системы и камеры заднего вида, а управлять им можно с помощью круглого джойстика. Нижний 7-дюймовый дисплей – сенсорный, с помощью его осуществляется управление меню мультимедийной системы. Передние сиденья широкие и мягкие, но не хватает поддержки в районе поясницы. В базовом оснащении предусмотрены электропривод, подогрев и вентиляция. Электроника регулирует и рулевую колонку. На трансмиссионном тоннеле размещены два подстаканника и подлокотник с вместительным боксом внутри.

В отделке салона Ford Explorer также преобладает кожа. Передняя панель очень крупная, как и четырехспицевое рулевое колесо. Циферблаты спидометра и тахометра разделены большим цветным экраном. На него выведены показания бортового компьютера и датчика уровня топлива, а также дублируются данные мультимедийной системы SYNC. Основной дисплей SYNC (8-дюймовый, сенсорный) установлен на центральной панели. Он дополнен функцией голосового управления. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного, но большинство клавиш очень мелкие. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние кресла оснащены электроприводом, подогревом и вентиляцией, обогревается и рулевое колесо. Кроме того, предусмотрена регулировка педального узла. Сами сиденья широкие и очень мягкие, но боковая поддержка хуже, чем у соперников. На высоком трансмиссионном тоннеле установлен подлокотник, прячущий большой бокс для мелочи.

Внутри Infiniti QX60 преобладают кожа и дерево, присутствуют и алюминиевые вставки. Передняя панель по форме напоминает морские волны, под стать ей – и слегка выпуклое четырехспицевое рулевое колесо. Циферблаты приборов дополнены оптической подсветкой. Внутри спидометра размещен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру установлен цветной экран бортового компьютера. Широкая центральная панель увенчана 8-дюймовым дисплеем мультимедийной системы, а навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля просты и понятны. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья очень мягкие, но немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Они оснащены электроприводом регулировок, вентиляцией и подогревом. Обогрев руля также в наличии. По центру кресла разделяет широкий тоннель, на котором размещен подлокотник,

прячущий отсек для мелкой поклажи.

У всех трех вседорожников сиденья второго ряда оснащены горизонтальной регулировкой, а в Acura изменяется еще и угол наклона их спинок. Больше всего места для ног у Infiniti. А вот над головой пространство наиболее щедрое у Ford. Его салон и самый широкий в районе плеч. В Explorer и QX60 на третьем ряду поместятся и взрослые пассажиры, а вот в MDX он больше подойдет для детей. В семиместном исполнении объем багажника Acura равен 234 л, Infiniti – 447 л, а у Ford – 595 л. В пятиместной конфигурации он увеличивается до 676, 1155 л и 1243 л, соответственно, а в двухместной – до 1344, 2166 и 2285 л, соответственно. Пятая дверь оснащена электроприводом во всех трех вседорожниках.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – Acura MDX 3,5 Advance, Ford Explorer 2,3 Limited и Infiniti QX60 3,5 Hi-Tech. Все они оснащены системой бесключевого доступа, электропакетом, отдельным климат-контролем, навигационной системой, датчиками света и дождя, аудиосистемой, круиз-контролем, связью Bluetooth, легкосплавными дисками, камерами кругового обзора, системами стабилизации и контроля давления в шинах. Вседорожники также получили системы автоматического замедления, соблюдения полосы движения и мониторинга "слепых" зон. У Acura и Ford 7 подушек безопасности, а у Infiniti – 6. Explorer оснащен еще и надувными ремнями безопасности для задних сидений.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми двигателями с непосредственным впрыском топлива. Атмосферная "шестерка" Acura объемом 3,5 л развивает 290 л. с. при 6200 об/мин. Она высокооборотистая и ее приходится раскручивать, а максимальные 355 Н·м крутящего момента достигаются при 4500 об/мин. По мере роста мотор становится громче. Автоматическая 9-ступенчатая трансмиссия демонстрирует быстроту реакций. Разгон до 100 км/ч занимает 7,6 с, а максимальная скорость составляет 220 км/ч. MDX расходует 14,2 л/100 км в городском цикле и 7,7 л/100 км – в загородном.

У 2,3-литрового мотора Ford четыре цилиндра, но зато предусмотрен турбонаддув. Поэтому он развивает 280 л. с. при 5600 об/мин. Крутящий момент у Explorer самый большой: 420 Нм в распоряжении при низких 3000 об/мин. Тяга нарастает постепенно, а не одним рывком. Но при разгоне двигатель становится достаточно шумным. До 100 км/ч вседорожник едет за 8,2 с, а его максимальная скорость составляет 193 км/ч. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия работает плавно, но не очень быстро. Ford Explorer экономичнее соперников в городском цикле – 13,1 л/100 км. Но на трассе он "прожорливее" – 9,1 л/100 км.

Под капотом Infiniti установлен 3,5-литровый атмосферный V6, развивающий 262 л. с. при 6400 об/мин. Максимальные



На центральной панели Acura – сразу два цветных дисплея



Циферблаты приборов Ford разделены большим цветным дисплеем



Приборы Infiniti получили оптоволоконную подсветку



У задних сидений MDX регулируется угол наклона спинки



В Explorer сзади больше всего места над головой



На втором ряду QX60 самое щедрое пространство для ног

334 Н•м крутящего момента в распоряжении при 4400 об/мин. Пусть двигатель не настолько мощный, как у соперников, зато работает очень тихо и плавно. Под стать ему – и характер бесступенчатого вариатора Xtronic CVT. Однако эта трансмиссия существенно ухудшает динамику. Автомобиль достигает 100 км/ч за 8,4 с и способен развить 190 км/ч. К тому же, расход топлива у QX60 самый большой – 14,4 л/100 км в городском цикле и 8,5 л/100 км – на шоссе.

Полный привод у вседорожников – подключаемый. Все три автомобиля рассчитаны на легкое бездорожье, а на асфальте демонстрируют хорошее сцепление с дорогой. Ford получил систему помощи на крутом спуске.

Acura весьма интересен в управлении, в первую очередь, благодаря системе изменения вектора тяги. Она борется с недостаточной поворачиваемостью и делает MDX более маневренным. Рулевое управление с электроусилителем точное, но не самое информативное. Адаптивные амортизаторы обеспечивают неплохой комфорт езды и борются при этом с кренами кузова в поворотах. Благодаря системе подавления звуковых помех (с помощью звуковых волн противоположной фазы) в салоне довольно тихо даже на больших скоростях.

Мягкая подвеска Ford дает понять, что на первом месте у него комфорт езды. Даже с 20-дюймовой низкопрофильной резиной жестким его не назовешь. Вседорожник неплохо справляется с дорогами низкого качества, но и ощутимо кренится в поворотах. Его руль очень легкий, однако обратной связи у него мало. Технологию Curve Control имитирует дифференциал повышенного трения и помогает уменьшить недостаточную поворачиваемость. Курсовая устойчивость вседорожника хорошая. А вот шумоизоляция салона Explorer несколько хуже, чем у соперников.

Infiniti еще более ориентирован на комфорт, чем Ford. Его мягкая и длинноходная подвеска без труда справляется с большим выбоинами на дороге – поглощает их плавно и тихо, даже несмотря на 20-дюймовые низкопрофильные шины. Обратная сторона – нежелательные движения кузова в поворотах. Рулевое управление QX60 очень легкое, но обратной связи ему не хватает. Порой проявляется недостаточная поворачиваемость. Вседорожник неплохо маневрирует на малых скоростях и обладает небольшим диаметром разворота – 11,8 м против 11,9 м у Explorer и 12,2 м – у MDX. Также у вседорожника качественно выполнена шумоизоляция.

Acura MDX 3,5 Advance самый доступный из трех вседорожников – 1 832 240 гривен. Он привлекает хорошей динамикой. Цена Infiniti QX60 3,5 Hi-Tech – 1 907 420 гривен, а его преимущество – комфортная подвеска. Ford Explorer 2,3 Limited стоит 1 909 200 гривен, его сильная сторона – вместительный багажник.



Объем багажника Acura – 234-1344 л



Багажник Ford самый большой – 595-2285 л



У Infiniti в распоряжении – 447-2166 л

Технические характеристики			
Модель	Acura MDX	Ford Explorer	Infiniti QX60
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/7		
Снаряженная масса, кг	1988	2130	2120
Длина/ширина/высота, мм	4935/1961/1730	5037/2004/1803	4988/1961/1722
Колесная база, мм	2820	2865	2900
Колея передняя/задняя, мм	1685/1685	1679/1691	1669/1669
Клиренс (дорожный просвет), мм	200	211	187
Объем багажника мин/макс, л	234/1344	595/2285	447/2166
Диаметр разворота, м	12,2	11,9	11,8
Двигатель			
Рабочий объем, см3	3471	2300	3498
Тип	Бензиновый	Бензиновый, с турбонаддувом	Бензиновый
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	V6	В ряд, 4	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4	16/2	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	290 при 6200	280 при 5500	265 при 6400
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	355 при 4500	420 при 3000	334 при 4400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/80	Аи-95/70	Аи-95/74
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный		
Коробка передач	9-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая	вариатор
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые		
Количество подушек безопасности, шт.	7	7	6
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, VSA, TPMS	ABS, EBD, ESP, TPMS, HDC	ABS, EBD, VDC, TPMS
Размер шин	245/55 R19	255/50 R20	235/55 R20
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,6	8,2	8,4
Максимальная скорость, км/ч	220	193	190
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	14,2	13,1	14,4
– загородный цикл	7,7	9,1	8,5
– смешанный цикл	10,1	11,2	10,7
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 832 240	1 909 200	1 907 420
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		



Lotus Esprit:

нетипичное британское
спорткупе

У небольшой марки Lotus не было массовых моделей, да и финансовые проблемы возникали регулярно. Впрочем, это не мешало британцам создать не один яркий спортивный автомобиль. Компания обрела известность благодаря спартанскому Lotus 7, который можно было собрать самому. А на мировом уровне ее вывело купе Lotus Esprit. Оно стало одним из символов 70–80-х годов, ведь сочетало футуристический дизайн, хорошие характеристики и невысокую цену. В этом году Lotus Esprit празднует свое 40-летие.

История Lotus Esprit началась в 1969 году, когда основатель и многолетний руководитель Lotus, Колин Чепмэн решил начать разработку наследника купе Еuroга. Эта модель считалась очень передовой для своего времени, ведь тогда выпускали очень мало серийных среднеторговых автомобилей. Даже Ferrari и Lamborghini делали первые шаги в освоении этой компоновки.

Однако, Колин Чепмэн не боялся экспериментировать. И настоял именно на этой компоновке, которая на тот момент уже принесла Lotus три чемпионских титула в Формуле-1. Он решил, что новое купе станет мощнее и быстрее, чем Euroга, но останется весьма доступным. И, конечно, автомобиль должен был соответствовать девизу Чепмэна: "Динамика благодаря малому весу!"

Работы над моделью поручили команде конструкторов во главе Тони Раддом, а вот за дизайном кузова обратились к уже знаменитому тогда Джорджетто Джуджаро. Молодой итальянский стилист уже заработал себе доброе имя смелыми решениями и в случае с Lotus также не побоялся экспериментировать. Результат его работы публика увидела на Туринском автосалоне 1972 года: концепт Kiwi поразил публику клиновидным профилем, выдвигаемыми фарами и небольшой высотой – всего 1117 мм.

Правда, под футуристическим кузовом из стеклопластика спрятали шасси от



Lotus Esprit JPS посвящен чемпионству Марио Андретти в Формуле-1, 1978 год



Lotus Esprit S2 1978 года



Lotus Esprit S3, 1982 год



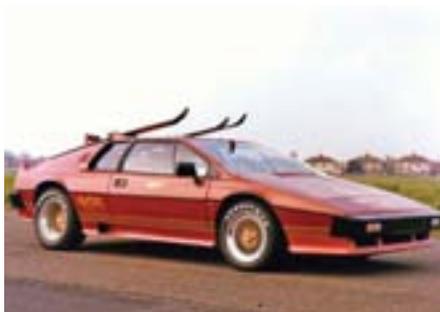
Lotus Esprit S4 1995 года

Esprit – первый Lotus с двигателем собственной разработки





Lotus Esprit Turbo 1981 года



Lotus Esprit Turbo агента 007 из фильма «Только для ваших глаз»



Lotus Esprit V8 1996 года

Lotus Europa, ведь новое пока не было готово. Чтобы окончательно доработать его, понадобилось еще три года, поэтому серийная модель поступила в производство только в 1976 году. Впрочем, за это время яркий дизайн не успел устареть. Новинку назвали Esprit.

На купе установили новый двигатель – первую собственную разработку Lotus. До этого модели марки использовали моторы других производителей. "Четверка" объемом 2,0 л оказалась не менее передовой. Это первый в мире серийный двигатель с четырьмя клапанами на цилиндр. Мощность была не такой уж и большой – 160 л. с. Но поскольку купе весило всего 900 кг, то характеристики оказались очень приличными. Разгон до 100 км/ч занимал 7 с, а максимальная скорость составила 220 км/ч – очень хорошие показатели для середины 70-х годов.

Уже первые тест-драйвы показали, что Esprit чувствует себя отлично не только на прямых дорогах. Прекрасно настроенное шасси обеспечивало хорошую управляемость. Кроме того, отмечали богатое оснащение автомобиля: центральный замок, магнитола, кондиционер, кожаный салон, электростеклоподъемники. При этом он был заметно дешевле Ferrari, Lamborghini или Porsche – стоил 7883 фунта стерлингов (16 тыс. деолларов). К слову, собирали купе полностью вручную. Чтобы удешевить автомобиль, механическую 5-ступенчатую коробку переключения передач позаимствовали у Citroen SM. А фонарями поделился кабриолет Fiat X1/9.

Еще больше интерес публики к Esprit подогрел новый фильм о Джеймсе Бонде "Шпион, который меня любил". В нем ис-



Lotus Esprit второго поколения, 1987 год



Lotus Esprit выигрывал британский чемпионат GT 1993-1994 в годах



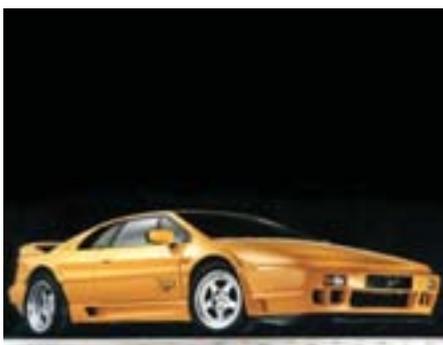
Lotus Esprit Джеймса Бонда превращался в подводную лодку

полнитель роли агента 007 Роджер Мур ездил как раз на Lotus, да еще и не простом. Нажатием кнопки автомобиль превращался в подводную лодку, а от преследователей отстреливался торпедами. Кстати, в наши дни чудо-автомобиль приобрел за 650 тыс. фунтов (850 тыс. долларов) руководитель Tesla Элон Маск.

Выпустив чуть более 700 автомобилей первой серии, в 1978 году показали Esprit S2. Главным его достоинством стал новый 2,2-литровый двигатель. Мощность осталась прежней, но увеличенный со 180 до 217 Н·м крутящий момент сделал автомобиль более приспособленным для повседневной езды. Год спустя создали серию автомобилей в цветах команды Формулы-1 Lotus, чтобы отметить чемпионство Марио Андретти.

А в 1980 году появилась новая модификация Esprit Turbo. Благодаря турбонаддуву, двигатель выдавал 210 л. с. и 270 Н·м. Это позволяло разогнаться до 100 км/ч за 6 с и развивать 240 км/ч. Аэродинамический обвес и задний спойлер улучшили управляемость. Esprit Turbo также стал шпионским автомобилем: его Джеймс Бонд использовал в киноленте "Только для ваших глаз". К слову, параллельно с турбированной версией продолжали выпускать и атмосферный Lotus Esprit S3 с увеличенной до 172 л. с. мощностью.

Однако, после скоростистой смерти Колина Чепмена в 1982 году для Lotus настали тяжкие времена. Без талантливого конструктора и менеджера компания



Lotus Esprit третьей генерации, 1993 год



Высота автомобиля – всего 1117 мм



Колин Чэпмэн – отец Lotus Esprit



Lotus Esprit третьего поколения отличался более качественной внутренней отделкой



Концепт-кар Lotus Esprit 2011 года



Концептуальный Lotus Kiwi работы Джорджетто Джуджаро



Первый серийный Lotus Esprit 1976 года

начала терпеть убытки. Спас ее от закрытия концерн General Motors – приобрел в 1986 году контрольный пакет акций.

Новые владельцы сразу же взялись за создание второго поколения Esprit. На сей раз дизайн разрабатывал британец Питер Стивенс. Автомобиль сохранил фамильные черты, но стал выглядеть современнее. Жесткость кузова увеличили благодаря использованию кевлара, а прижимную силу увеличило антикрыло. В салоне появились новые приборы и рулевое колесо (его позаимствовали у Pontiac Firebird). С этого времени для Esprit предлагали только турбомотор, дополненные впрыском топлива. Базовый вариант развивал 215 л. с., но можно было выбрать и 264-сильный Turbo SE. Он достигал 100 км/ч за 5 с и мог разогнаться до 265 км/ч. Оснащение пополнила антиблокировочная система тормозов ABS. Второй Esprit также стал кинозвездой – его сняли в известном триллере "Основной инстинкт".

В таком виде купе выпускали до 1993 года, когда увидело мир третье поколение Esprit. Его стиль стал изящнее, появилось больше плавных линий, изменили и отделку салона. Появились и подушки безопасности. Турбодвигатель мощностью 264 л. с. стал базовым, подготовили и 300-сильный вариант S4.

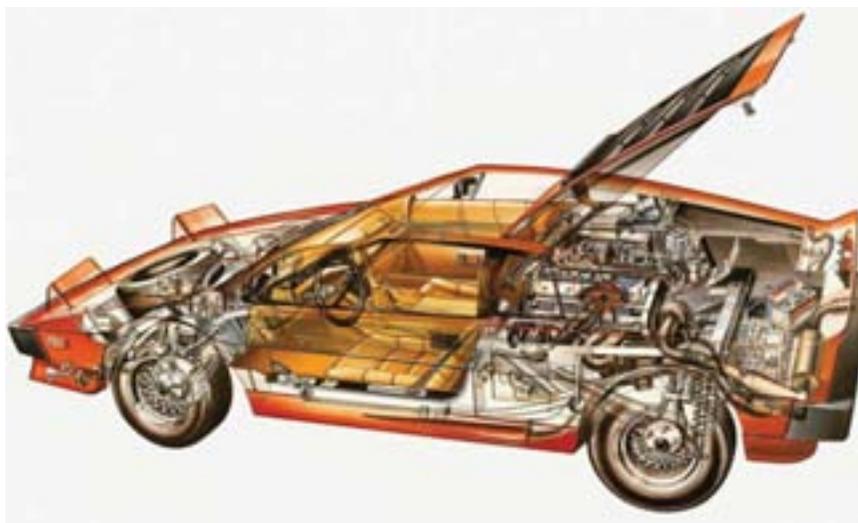
Три года спустя у Lotus снова сменился владелец – им стала малазийская фирма Proton. Благодаря финансовым вливаниям, для Esprit разработали полностью новый 3,5-литровый V8 с двойным турбонаддувом, развивавший 350 л. с. Результат – 4,4 с до 100 км/ч и максимальные 285 км/ч. Третья генерация модели стала самой успешной в автогонках: в 1993-1994 годах купе победило в британском чемпионате GT, а также занимало первые места в классе в легендарной гонке "24 часа Ле-Мана".

Салон купе декорирован кожей



Последний Lotus Esprit покинул заводские цеха в феврале 2004 года. Всего за 28 лет собрали 10 675 этих автомобилей. Это неплохой показатель для экзотического спорткупе. Для Lotus это до сих пор очень знаковая модель, поэтому неудивительно, что ее хотят возродить. В 2011 году даже представили концепт-кар Lotus Esprit. Его оснастили гибридной силовой установкой мощностью около 500 л. с. Но из-за новых финансовых проблем его запуск в производство отложен на неопределенное время.

Тем временем подержанные Esprit остаются весьма заманчивым предложением для коллекционеров. Ведь в Европе модели первого поколения можно приобрести всего за 15-20 тыс. евро, а поздние версии с V8 – за 30-40 тыс.



Среднемоторная компоновка была редкостью для 70-х



Финальный Lotus Esprit V8, 2004 год

