

# Тест-Драйв

Ноябрь 2016



Автосалон в Париже Mondial de l'Automobile-2016 • Mercedes-Benz X-Class  
Mitsubishi GT-PHEV • Volkswagen ID • Nissan Navara EnGuard • Ram Rebel TRX  
BMW 5 Series • Mini Countryman • Volkswagen Atlas • Land Rover Discovery  
Chevrolet Equinox • Honda CR-V • Lynk & Co 01 • Mercedes-AMG E63 • Seat Leon  
Citroen C3 • Infiniti Q60 • Peugeot 3008 • Tesla Model X • Ford Kuga, Renault  
Kadjar и Toyota RAV4 • Mazda 2, Peugeot 208, Seat Ibiza • Audi S3 Sportback,  
Ford Focus RS и Mercedes-Benz A45 AMG 4MATIC • Kia Optima, Mazda 6  
и Skoda Superb • Fiat Tipo, Peugeot 301 и Skoda Rapid • Pontiac Firebird

Автомобильный журнал для тех, кто умеет выбирать  
**[www.testdrive.com.ua](http://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](mailto:editor@test-drive.kiev.ua) [www.testdrive.com.ua](http://www.testdrive.com.ua)

Отдел распространения: (067) 547-85-20

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



4

**Автосалон**

**Автосалон в Париже Mondial de l'Automobile-2016:**  
разнообразие, свобода, мобильность



34

**Концепт-кар**

**Mercedes-Benz X-Class:**  
пикап премиум-класса



42

**Концепт-кар**

**Mitsubishi GT-PHEV:**  
предвестник нового Outlander



48

**Концепт-кар**

**Volkswagen ID:**  
предвестник электрического первенца марки



54

**Концепт-кар**

**Nissan Navara EnGuard:**  
для службы спасения



62

**Концепт-кар**

**Ram Rebel TRX:**  
в американском стиле



68

**Премьера**

**BMW 5 Series:**  
упор на технологии



76

**Премьера**

**Mini Countryman:**  
макси-Мини



84

**Премьера**

**Volkswagen Atlas**



92

**Премьера**

**Land Rover Discovery:**  
преображение



100

**Премьера**

**Chevrolet Equinox:**  
смена приоритетов



106

**Премьера**

**Honda CR-V:**  
эволюционный путь



112

**Премьера**

**Lynk & Co 01:**  
цель – Европа



118

**Премьера**

**Mercedes-AMG E63:**  
разумная мощь





**126** **Премьера  
Seat Leon:**  
модернизация



**132** **Дебютант  
Citroen C3:**  
преображение в духе C4 Cactus



**140** **Дебютант  
Infiniti Q60:**  
элегантный и быстрый



**148** **Дебютант  
Peugeot 3008:**  
смена образа



**156** **Дебютант  
Tesla Model X:**  
скоростной электрический вседорожник



**166** **Сравнительный тест-драйв  
Ford Kuga, Renault Kadjar и Toyota RAV4:**  
новичок против признанных авторитетов



**172** **Сравнительный тест-драйв  
Mazda 2, Peugeot 208, Seat Ibiza:**  
яркие представители В-класса



**178** **Сравнительный тест-драйв  
Audi S3 Sportback, Ford Focus RS и  
Mercedes-Benz A45 AMG 4MATIC:** ракеты С-класса



**184** **Сравнительный тест-драйв  
Kia Optima, Mazda 6 и Skoda Superb:**  
экономичный D-класс



**190** **Сравнительный тест-драйв  
Fiat Tipo, Peugeot 301 и Skoda Rapid:**  
большие автомобили на небольшие деньги



**196** **Страницы истории  
Pontiac Firebird:**  
взлет и падение Феникса

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

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

# Автосалон в Париже

## Mondial de l'Automobile-2016:

### разнообразие, свобода, мобильность



VIVEZ L'AUTOMOBILE!

Сейчас в мире несколько десятков автошоу разных масштабов. Но одно из них – особенное. Автосалон в Париже Mondial de l'Automobile является прародителем всех подобных выставок. Впервые его провели в далеком 1898 году – на заре зарождения автомобиля.

В наши дни Mondial de l'Automobile проводят раз в два года – чередуя с Франкфуртским автошоу. Парижский автосалон-2016 стал одним из крупнейших автошоу в мире. Экспозицию расширили до восьми павильонов комплекса Paris Expo общей площадью 123 675 кв. м. ведь нужно было разместить стенды 230 участников из 19 стран мира.

В общей сложности на автошоу состоялось свыше 140 мировых и европейских премьер. Представили их в первые дни автосалона, отведенные для прессы. Девиз "Разнообразие, свобода, мобильность" в полной мере отображает суть нынешней выставки. В Париже можно уви-

деть и скоростные спорткупе, и вседорожники всех мастей, и бюджетные модели, и электромобили. Еще один важный тренд Mondial de l'Automobile-2016 – развитие автономного движения. Сразу несколько крупных автопроизводителей уделили свое внимание этой технологии.

Вместе с тем, некоторые компании не приехали на Парижский автосалон-2016. От участия в нем по разным причинам отказались Aston Martin, Bentley, Ford, Lamborghini, Mazda, McLaren и Volvo.

Впрочем, их отсутствие не очень существенно отразилось на насыщенности автосалона. Тем более, что не одними новинками порадовал Париж. Экспозиции гоночных и старинных автомобилей, павильон мотоциклов и даже выставка машин-киногероев – все это призвано заинтересовать миллион посетителей. Именно такое число автолюбителей Mondial de l'Automobile-2016 примет до 16 октября.



## Audi

Новый Audi Q5 второго поколения – главная премьера на стенде немецкой марки. Вседорожник построен на модульной платформе MLB Evo, а потому легче предшественника на 90 кг. Это при том, что длина выросла до 4663 мм, а колесная база – до 2819 мм. Audi Q5 сохраняет знакомый силуэт. Но боковины стали более рельефными. А широкая решетка радиатора и продолговатые светодиодные фары роднят вседорожник со старшим братом Audi Q7. А четырехспицевое рулевое колесо знакомо по Audi A4. В дорогих модификациях показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей. Центральная панель увенчана 8,3-дюймовым экраном мультимедийной системы. Задние сиденья можно дополнить горизонтальной регулировкой. В зависимости от их положения, объем багажника составляет 550-610 л. Среди опций появились Wi-Fi, массаж передних сидений, адаптивный круиз-контроль с функцией движения в пробках, система распознавания дорожных знаков. Поначалу новый Audi Q5 будут оснащать 2,0-литровым 252-сильным бензиновым турбомотором, а также турбодизелями объемом 2,0 л (150, 163 и 190 л. с.) и 3,0 л (286 л. с.). Впервые предложена переднеприводная версия, а список опций пополнила пневмоводвеска. Цена Audi Q5 – от 45 тыс. евро.



Audi A5 Sportback



Audi A5 Sportback





Audi Q5

К недавно представленному купе Audi A5 присоединился хэтчбек A5 Sportback. Он подрос до 4733 мм в длину, но стал легче на 85 кг. Audi A5 Sportback сохраняет знакомый силуэт с аркообразной крышей. Но вместе с тем его решетка радиатора стала крупнее. Как и Audi Q5, он также получил цифровую приборную панель в более дорогих версиях. Центральная панель Audi A5 Sportback повернута к водителю, а передние сиденья разделены высоким тран-

смиссионным тоннелем. На выбор предложены бензиновые турбомоторы объемом 2,0 л (170, 290 и 252 л. с.), а также турбодизели объемом 2,0 л (190 л. с.) и 3,0 л (218 и 286 л. с.). Показали и заряженный Audi S5 Sportback с 3,0-литровым 354-сильным V6. Предусмотрены варианты с передним и полным приводом. Цены начинаются с отметки в 37 800 евро.

Линейку Audi RS3 пополнил седан. Интересно, что он мощнее хэтчбека. Его

2,5-литровый пятицилиндровый турбомотор развивает 400 л. с. и обладает крутящим моментом в 480 Нм. С 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями разгон до 100 км/ч занимает 4,1 с. Максимальная скорость может быть ограничена на отметке в 250 или 280 км/ч. У Audi RS3 Sedan перенастроены подвеска и рулевое управление. В качестве опций доступны адаптивные амортизаторы и передние карбоново-керамические



Audi Q5





Audi Q5



Audi RS3 LMS

тормозные диски. Отличить Audi RS3 Sedan можно по аэродинамическому обвесу и 19-дюймовым колесам. В салоне установлены спортивные сиденья и руль. Также показали гоночный Audi RS3 LMS, правда он оснащен 2,0-литровым 330-сильным турбомотором.



Audi RS3 Sedan



Audi RS3 Sedan



## BMW

В Париже представлен предсерийный вариант будущего BMW X2. Новичок будет построен на платформе BMW X1, но его позиционируют как более спортивную модель подобно BMW X4 и X6. Концепт-кар BMW X2 выглядит стремительнее своего собрата. У него высокая оконная линия и увеличенные углы наклона стоек. К тому же, он ниже на 14 мм. Массивная разделенная решетка радиатора сочетается с узкими светодиодными фарами. В рельефном переднем бампере заметен большой воздухозаборник. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а расширенные "плечи" задних крыльев подчеркнуты продолговатыми фонарями. В бампер интегрированы широкие сопла выхлопных труб.







## Citroen

Citroen C3 WRC

Новый Citroen C3 третьего поколения подрос почти до 4 м в длину и радикально преобразился внешне. Высокий капот и защитный пластиковый обвес делают его похожим на вседорожник. Боковины прикрыты накладками Airbump, заполненными воздухом внутри. Автомобиль можно персонализировать с помощью двуцветной окраски, яркие вставки доступны и в салоне. Приборы глубоко врезаны в панель и разделены экраном бортового компьютера. Установлена и новая мультимедийная система с 7-дюймовым сенсорным дисплеем. Объем багажника равен 300 л. Среди опций появились системы определения усталости водителя, соблюдения полосы движения и мониторинга "слепых" зон. Для Citroen C3 доступны бензиновые трехцилиндровые моторы объемом 1,0 л (68 л. с.) и 1,2 л (82 и 110 л. с.), а также 1,6-литровые турбодизели мощностью 75 и 100 л. с. Впервые хэтчбек получил 6-ступенчатую автоматическую трансмиссию. Новый Citroen C3 будет стоить от 13 тыс. евро.



Citroen C3



Citroen C3



Citroen C3



Наряду со стандартным Citroen C3 представлена и 380-сильная раллийная версия. С 2017 года она начнет выступать в чемпионате мира.

Citroen CXperience намекает на возможность появления флагманской модели. Название намекает на духовную преемственность с Citroen CX. Действительно, у хэтчбэка схожий профиль с аркообразной крышей. У автомобиля оригинальные стреловидные фары и фонари со светодиодной оптикой. Зеркала заднего вида заменены камерами. Двери выполнены распашными, а центральные стойки крыши отсутствуют. Салон декорирован кожей и деревом. На передней панели установлен большой 19-дюймовый дисплей. Роль мультимедийной системы исполняет подключаемый к автомобилю смартфон. Гибридная силовая установка состоит из 1,6-литрового бензинового турбодвигателя мощностью 200 л. с. и 109-сильного электромотора. Citroen CXperience может проехать до 60 км на электротяге.



Citroen CXperience



Citroen CXperience



Citroen CXperience



## Ferrari

Линейку LaFerrari расширил кабриолет Aperta. Его оснастили съемной карбоновой крышей. Как и купе, LaFerrari Aperta привлекает внимание заостренным "носом" и поднимающимися вверх дверьми. В отделке салона использованы кожа и углеволокно. Гибридная силовая установка состоит из 6,3-литрового 800-сильного V12 и электромотора мощностью 163 л. с. Разгон до 100 км/ч занимает около 3 с, а максимальная скорость превышает 350 км/ч. Купить LaFerrari Aperta можно за 3,5 млн. долларов. Всего выпустят 209 кабриолетов.

Ferrari GTC4 Lusso T получил 3,9-литровый V8 с двойным турбонаддувом. Двигатель менее мощный, чем V12 – 610 л. с. Но у него больше тяги, ведь максимальный крутящий момент достигает 760 Н•м. К тому же, у GTC4 Lusso T нет полного привода, а потому он легче на 50 кг. Купе разгоняется до 100 км/ч за 3,5 с и развивает 30 км/ч. Оно и экономичнее – 11,6 л/100 км. Оснащение включает поворачиваемые задние колеса, адаптивные амортизаторы и карбоново-керамические тормозные диски. Ferrari GTC4 Lusso T будет дешевле атмосферной версии, которая стоит 300 тыс. евро.



Ferrari GTC4 LussoT







Honda Civic Type R

## Honda

Новый Honda Civic Type R – пока предсерийный концепт-кар. Но уже в 2017 году он встанет на конвейер. Пятидверный хэтчбек легко отличить от стандартной моде-

ли по огромным воздухозаборникам в переднем бампере и на капоте, а также заднему антикрылу. Также предусмотрены 20-дюймовые колесные диски и карбоновый аэродинамический обвес. Из заднего бампера выглядывают три выхлопных тру-

бы. Турбомотор объемом 2,0 л модернизируют, а его мощность превысит 300 л. с. Скорее всего, Honda Civic Type R останется переднеприводным.



Honda Civic Type R



## Hyundai

Hyundai привезли в Париж новый i30. Хетчбэк стал солиднее на вид. В дизайне стало больше граней. Трапециевидная решетка радиатора – новая фирменная черта Hyundai. Оптика теперь может быть полностью светодиодной. Рельефная пятая дверь выполнена в духе Hyundai Tucson. Длина выросла до 4340 мм, а колесная база осталась на прежнем уровне. В салоне теперь также господствуют строгие линии. Приборы разделены цветным дисплеем бортового компьютера, а на центральной панели расположен 8-дюймовый сенсорный экран. Объем багажника увеличен до 395 л. Впервые для Hyundai i30 предложены электропривод водительского сиденья, системы автоматического замедления, распознавания дорожных знаков и определения усталости водителя. Новый Hyundai i30 получил бензиновые турбомоторы объемом 1,0 л (120 л. с.) и 1,4 л (140 л. с.). Также предложены 1,6-литровые турбодизели мощностью 95, 110 и 133 л. с. Хетчбэк получил и трансмиссию с двумя сцеплениями DCT. Стоимость Hyundai i30 составит около 16 500 евро в начальной версии.

Наряду со стандартным Hyundai i30 на автошоу показали и концептуальный заряженный вариант RN30. Его 2,0-литровый турбомотор развивает 380 л. с. и обладает крутящим моментом в 450 Н·м. Hyundai RN30 оснащен роботом DCT и полным приводом с дифференциалом повышенного трения. У хетчбэка серьезно расширенные крылья и выраженный аэродина-



Hyundai i30



Hyundai i30

мический обвес из особо прочного пластика. Двери RN30 поднимаются вверх, а на крыше появился спойлер. Из салона убрали часть отделки, зато появились

спортивные сиденья и трубчатый каркас безопасности. Вскоре появится и серийный Hyundai RN30, правда менее экстремальный – мощностью около 300 л. с.



Hyundai RN30



## Kia

Новый Kia Rio четвертого поколения приехал в столицу Франции. У него более сдержанный и зрелый дизайн с большим воздухозаборником в бампере и высокой оконной линией. Наклоненная на большой угол пятая дверь сверху прикрыта спойлером. По меркам В-класса Kia Rio немаленький – 4065 мм в длину при колесной базе в 2580 мм. В салоне улучшены материалы отделки. Благодаря 7,0-дюймовому дисплею мультимедийной системы на центральной панели стало меньше переключателей. Объем багажника вырос до 325 л. Список дополнительного оборудо-



Kia Rio



Kia Rio



Kia Rio



вания дополнили системы автоматического замедления и соблюдения полосы движения. Новый Kia Rio доступен с 1,0-литровыми бензиновыми турбомоторами мощностью 100 и 120 л. с. Но в линейке сохранены и знакомые по предшественнику двигатели – бензиновые объемом 1,2 л (85 л. с.) и 1,4 л (100 л. с.), турбодизели объемом 1,4 л (70 и 90 л. с.). Kia Rio поступит в продажу с начала 2017 года по цене от 10 тыс. евро.

Наряду с Rio в Париже показали и модернизированный Kia Soul. У него новая оптика и увеличенный воздухозаборник в переднем бампере. Появился и заряженный вариант GT с аэродинамическим обвесом и 18-дюймовыми легкосплавными дисками. Он, кстати, оснащен 1,6-литровым 204-сильным турбомотором.

Мини-вэн Kia Carens также претерпел небольшое обновление. У него освежены решетка радиатора и бамперы. В салоне появился 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Также теперь можно заказать 115-сильный вариант 1,7-литрового турбодизеля.



Kia Soul



Kia Carens



## Land Rover

Новый Land Rover Discovery радикально преобразился. Отказ от рамы позволил уменьшить массу автомобиля сразу на 480 кг. При этом длина увеличена до 4970 мм. По дизайну внедорожник напоминает младшего брата Land Rover Discovery Sport. У него хромированная решетка радиатора и продолговатые фары. Но сохранен и фирменный изгиб линии крыши. В салоне приборы помещены в отдельные колодцы, а на центральной панели установлен 10,2-дюймовый сенсорный дисплей. Внедорожник стал просторнее: теперь даже на третьем ряду сидений поместятся взрослые пассажиры. Среди опций появились камеры кругового обзора, Wi-Fi, парковочный автопилот. Также появились системы автоматического торможения, распознавания дорожных знаков и соблюдения полосы движения. Единственный бензиновый двигатель – 3,0-литровый 340-сильный компрессорный V6. Помимо него доступны турбодизели объемом 2,0 л (180 и 240 л. с.) и 3,0 л (258 л. с.). Все Land Rover Discovery Sport оснащены 8-ступенчатым "автоматом" и полным приводом с понижающей передачей. Система Terrain Response изменяет настройки в зависимости от типа дорожного покрытия. За доплату можно выбрать пневмоподвеску с изменяемым клиренсом. Цена Land Rover Discovery Sport – 50 500 евро.



Land Rover Discovery



Land Rover Discovery



Land Rover Discovery





Lexus UX

## Lexus

Lexus UX предвещает появление компактного вседорожника на платформе Toyota C-HR. Концепт-кар достигает немногим более 4 м в длину. Несмотря на неболь-

шие размеры, дизайн довольно грозный. У Lexus UX массивные выраженные крылья и наклоненные на большой угол задние стойки крыши. Огромная веретенообразная решетка радиатора сочетается со стреловидными светодиодными фарами. Двери вседорожника выполнены распаш-

ными и без оконных рамок. Заднее стекло сверху прикрыто спойлером. В салоне приборной панели служит дисплей, еще два экрана установлены на центральной консоли. Передние сиденья с сетчатым каркасом напоминают гамаки. Разделяет их высокий трансмиссионный тоннель.



Lexus UX



## Mercedes-Benz

К купе Mercedes-AMG GT присоединился кабриолет Roadster. У него несколько иная "зубастая" решетка радиатора и стальные дуги безопасности за сиденьями. Мягкая крыша складывается с помощью электропривода за 12 с. В салоне кабриолета появилась технология Airscarf – дефлекторы системы отопления в подголовниках кресел. Новый Mercedes-AMG GT Roadster оснащают 4,0-литровым турбированным V8, развивающим 476 или 557 л. с. Более мощный вариант AMG GT C Roadster разгоняется до 100 км/ч за 3,7 с и развивает 316 км/ч. Автомобиль получил трансмиссию с двумя сцеплениями и электронный дифференциал повышенного трения. Также предусмотрены адаптивные амортизаторы и управляемые задние колеса. Стоимость Mercedes-AMG GT Roadster – от 125 тыс. евро.

Mercedes-Benz Generation EQ – первый представитель электрической линейки немецкой марки. В 2019 году вседорожник станет серийным. В профиль он немного напоминает новый Mercedes-Benz GLC, но выглядит более ярко. Светодиодная подсветка образует подобие решетки радиатора. В салоне большую часть передней панели занимает 24-дюймовый жидкокристаллический дисплей. Еще два экрана в дверях выводят данные с камер заднего вида, ведь обычных зеркал у Mercedes-Benz нет. Внутри установлены четыре от-



Mercedes-AMG GT C



Mercedes-AMG GT C





дельных кресла. Два электромотора (по одному на переднюю и заднюю ось) суммарно развивают 408 л. с. и позволяют разогнаться до 100 км/ч за 5 с. Зарядка аккумуляторов хватает, чтобы проехать 600 км, а пополнить его на 15% можно всего за 5 минут. Mercedes-Benz Generation EQ оснащен автопилотом и способен налаживать коммуникацию с другими автомобилями.

Mercedes-Benz E-Class All-Terrain – первый универсал повышенной проходимости от немецкой марки. Его дорожный просвет увеличен до 176 мм. Бамперы, пороги кузова и колесные арки прикрыты защитными пластиковыми накладками. Решетка радиатора выполнена в духе внедорожников Mercedes-Benz GLC и GLE. В салоне на педалях появились металлические накладки. Объем багажника универсала – 670 л. Новый Mercedes-Benz E-Class All-Terrain предлагают только в полноприводном исполнении и с 9-ступенчатым "автоматом". Пока ему доступны только турбодизели объемом 2,0 л (194 л. с.) и 3,0 л (258 л. с.). Также предусмотрена пневмоподвеска. Цена Mercedes-Benz E-Class All-Terrain – примерно от 50 тыс. евро.



Mercedes-Benz E-Class All-Terrain



Mercedes-Benz E-Class All-Terrain



Mercedes-Benz Generation EQ





Mitsubishi GT-PHEV



Mitsubishi GT-PHEV

## Mitsubishi

Концепт-кар Mitsubishi GT-PHEV предвещает новый Mitsubishi Outlander. Судя по нему, внедорожник преобразится внешне. У GT-PHEV весьма грозный внешний вид с высоким капотом и профилированными боковинами. Оригинально выглядит "двухэтажная" светодиодная оптика. Двери выполнены распашными. У задних стоек крыши увеличен угол наклона, а пятая дверь сверху прикрыта спойлером. В салоне – целый набор дисплеев. Они заменяют приборы и клавиши на центральной консоли. Два отдельных экрана отведены под камеры заднего вида (они установлены вместо зеркал). Для навигации в меню мультимедийной системы есть сенсорная панель. Mitsubishi GT-PHEV получил полный привод и гибридную силовую установку. Передние колеса приводят в движение 2,5-литровая бензиновая "четверка" и 120-сильный электромотор, а задние – два электромотора мощностью по 60 л. с. Внедорожник также получил активную пневмоподвеску.



Mitsubishi GT-PHEV



Nissan Micra



## Nissan

Новый Nissan Micra радикально отличается от предшественников. У хэтчбэка теперь стремительный клиновидный дизайн с увеличенным углом наклона лобового стекла. Решетка радиатора украшена V-образной хромированной вставкой. Раскосые фары растянуты на крылья. Ручки задних дверей спрятаны в стойках крыши. Заднее стекло сверху прикрыто спойлером. Коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,29. В салоне у руля плоский обод снизу, а подсветка – ярко-красная. На центральной панели установленный 7,0-дюймовый сенсорный дисплей. Nissan Micra впервые получил системы автоматического замедления, соблюдения полосы движения, слежения за "слепыми" зонами и распознавания дорожных знаков. На выбор предложат бензиновые двигатели объемом 1,0 л (75 л. с.) и 0,9 л (90 л. с.), а также 1,5-литровый 90-сильный турбодизель. Новый Nissan Micra начнут продавать с весны по цене примерно от 11 тыс. евро.



Nissan Micra



Nissan Micra





Opel Ampera-e

## Opel

Электромобиль Opel Ampera-e – европейский близнец Chevrolet Bolt. Мини-вэн длиной 4,1 м оснащен 204-сильным электромотором. Он способен разогнаться до 100 км/ч за 7 с и развивать 150 км/ч. Заряда аккумуляторных батарей хватает, чтобы проехать около 500 км без подзарядки. При этом Opel Ampera-e довольно вместительный внутри и обладает 478-литровым багажником. У него цифровая приборная панель и большой 10,2-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Цена Opel Ampera-e составит примерно 35 тыс. евро.

Opel Karl Rocks – вседорожный вариант компактного хэтчбэка. Он получил защитный пластиковый обвес, а дорожный просвет увеличен на 18 мм. Автомобиль оснащен тем же 1,0-литровым 75-сильным двигателем, что и стандартная модель.



Opel Ampera-e



Opel Karl Rocks





Porsche Panamera 4 E-Hybrid

## Porsche

Обещанный универсал Porsche Panamera в Париже так и не представили. Вместо него показали новый Porsche Panamera 4 E-Hybrid. Его силовая установка состоит из 2,9-литрового турбиро-

ванного V6 мощностью 330 л. с. и 136-сильного электромотора. Суммарно они развивают 462 л. с. и обеспечивают 700 Н•м крутящего момента. Гибрид Porsche Panamera разгоняется до 100 км/ч за 4,6 с и развивает 278 км/ч. Расход топлива в смешанном цикле – 2,5 л/100 км.

На электротяге автомобиль способен проехать до 50 км, а подзарядить батареи от сети можно за 5,8 часа. Porsche Panamera 4 E-Hybrid получил трансмиссию с двумя сцеплениями, полный привод и пневмоподвеску. Его цена – от 107 500 евро.



Porsche Panamera 4 E-Hybrid





Peugeot 3008

## Peugeot

На стенде Peugeot показали сразу два новых вседорожника. Новый Peugeot 3008 выглядит атлетичнее предшественника. У него мускулистые рельефные боковины, высокая оконная линия и большие углы наклона стоек крыши. Вместе с тем, у него высокий капот и короткие свесы кузова, как у вседорожников. Хромированная решетка радиатора сочетается с раскосыми фарами. Автомобиль подрос до 4447 мм в длину при колесной базе в 2675 мм. В салоне цифровая приборная панель расположена непривычно высоко, а рулевое колесо очень маленькое. Центральная панель повернута к водителю и увенчана 8-дюймовым сенсорным дисплеем. Передние сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем. Новый Peugeot 3008 просторнее предшественника, а объем его багажника вырос до 520 л. Сре-



Peugeot 3008



Peugeot 3008 DKR





Peugeot 5008

ди опций появились камеры кругового обзора, парковочный автопилот, системы автоматического торможения, распознавания дорожных знаков и определения усталости водителя. Вседорожнику предложены бензиновые турбомоторы объемом 1,2 л (130 л. с.) и 1,6 л (165 л. с.), турбодизели объемом 1,6 л (100 и 120 л. с.) и 2,0 л (150 и 180 л. с.). На бездорожье поможет антипробуксовочная система Advanced Grip Control. Новый Peugeot 3008 будет стоить около 27 тыс. евро.

Наряду с серийным Peugeot 3008 представили и его гоночный вариант. В январе он выйдет на старт марафона "Дакар". Его оснастили 3,0-литровым 330-сильным турбодизелем.

Новый Peugeot 5008 также превратили из мини-вэна во вседорожник. Он побольше 3008 (4641 мм в длину), а его дизайн более сдержанный. У него меньше мускулов, а задние стойки крыши практически вертикальные. А вот оформление передней панели – точь-в-точь, как у Peugeot 3008. Да и двигатели у 5008 точно такие же, и Advanced Grip Control есть, и другие электронные "помощники". Однако более крупный вседорожник является семиместным, а в пятиместной конфигурации объем его багажника – 780 л. Пятую дверь можно дополнить электроприводом с сенсорным открытием. Кроме того, Peugeot 5008 обладает немаленьким клиренсом – 236 мм. Правда, пока он, как и 3008 предложен только с передним приводом.



Peugeot 5008



Peugeot 5008





Renault Alaskan

## Renault

Renault привезли на домашний автосалон в Париже сразу несколько новинок. Renault Trezor представляет новое направление в дизайне французской марки. Элегантное 4,7-метровое купе привлекает плавными обводами кузова. У него длинный капот и сдвинутый назад салон. Коэффициент лобового сопротивления – всего 0,22. Интересно, что дверей у автомобиля нет. Крыша, капот и лобовое стекло являют собой одно целое. Они поднимаются и открывают доступ в салон. Внутри показания приборов выведены на дисплей. Экраны заменяют и клавиши на центральной панели. Маленькие мониторчики размещены даже на прямоугольном руле. Двухместный Renault Trezor может передвигаться и в беспилотном режиме. Купе весом 1600 кг получило 350-сильный электромотор от болида



Renault Alaskan



Renault Sandero Stepway





Renault Trezor



Renault Trezor



Renault Zoe

Formula E. Оно способно разогнаться до 100 км/ч всего за 4 с.

На Парижский автосалон привезли и Renault Alaskan. Это первый рамный пикап от французской марки. Построили его на платформе Nissan Navara. Родство с донором заметно в профиль. А вот решетка радиатора в виде улыбки и продолговатые фары – черты современных Renault. При желании пикап Renault Alaskan можно доукомплектовать камерами 360-градусного обзора, электроприводом передних сидений и спутниковой навигацией с 7,0-дюймовым дисплеем. Пикап Renault на первых порах предложен только с 2,3-литровым турбодизелем. Он доступен в двух версиях – на 160 и 190 л. с. Позже появится 2,5-литровая 160-сильная бензиновая четверка. Представлены версии с 6-ступенчатой механической или 7-ступенчатой автоматической КПП, задним или полным приводом. Грузоподъемность Alaskan – 1000 кг, еще 3,5-тонны он способен буксировать на прицепе. Стоимость Renault Alaskan составит около 26 тыс. евро.

Электромобиль Renault Zoe немного модернизирован. Мощность его мотора выросла до 88 л. с. Кроме того, появилась версия ZE40 с новой батареей на 41 кВт/ч. Такой Renault Zoe способен проехать до 400 км без подзарядки.

Renault Logan и Sandero претерпели небольшое обновления. Узнать их можно по новой решетке радиатора, а также по измененным бамперам и оптике. В салоне установлено новое рулевое колесо и улучшена ткань в отделке. Также впервые предложен базовый 1,0-литровый двигатель мощностью 75 л. с.



## Seat

Seat Ateca X-Perience пока концепт-кар, но вскоре станет вседорожной версией модели. Его можно отличить защите днища и пластиковым накладкам на бамперах, порогах и колесных арках. Кроме того, предусмотрены 18-дюймовые легкосплавные диски и особые высокопрофильные шины с грунтозацепами. В отделке салона использована алькантара, а коврики прорезинены. Seat Ateca X-Perience оснащен 2,0-литровым 190-сильным турбодизелем, 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями и полным приводом с электронной блокировкой дифференциалов. Также установлены технологии помощи на крутом спуске и выбора режимов для разных типов дорожного покрытия.



Seat Ateca X-Perience







Skoda Kodiaq

## Skoda

Новый Skoda Kodiaq – первый семиместный внедорожник чешской марки. Построен он на платформе MQB и является близким родственником Volkswagen Tiguan и Passat. С виду этот 4,7-метровый автомобиль практически не отличается от предсерийного концепт-кара VisionS. У него фирменная радиаторная решетка Skoda и профилированные боковины. В дизайне преобладают грани. В салоне многие детали знакомы по другим Skoda. Так, рулем и комбинацией приборов "поделится" Skoda Superb. А вот мультимедийная система с 8,0-дюймовым сенсорным дисплеем – новая. Предложены варианты на пять и семь мест. Даже с тремя рядами сидения остается багажник объемом 270 л, а с двумя – 720 л. Новый Skoda Kodiaq можно оснастить трехзонным климат-контролем, Wi-Fi, парковочный автопилот, электропривод пятой двери с сенсорным открытием, адаптивный круиз-контроль с функцией движения в пробках. Также есть системы автоматического замедления, определения усталости водителя и распознавания дорожных знаков. На выбор предложены бензиновые турбомоторы объемом 1,4 л (125 и 150 л. с.) и 2,0 л (180 л. с.), а также 2,0-литровые турбодизели на 150 и 190 л. с. Есть версии с передним и полным приводом. Цена Skoda Kodiaq в Европе составит от 26 тыс. евро.





## Smart

Новый электромобиль Smart electric drive дебютировал в Париже. Отныне электрическим может быть не только двухместный Smart fortwo, но и четырехместный вариант forfour. Электромотор мощностью 81 л. с. позволяет городскому малышу развить 130 км/ч. Заряда литий-ионных аккумуляторных батарей хватает, чтобы преодолеть 160 км. Интересно, что зарядить электромобиль Smart от бытовой 220-вольтной электросети можно всего за 2,5 часа. С использованием специального зарядного устройства это время сокращается до 45 минут. Купить электромобиль Smart electric drive в Европе можно за 27 800 евро.



Smart electric drive







SsangYong LIV-2

## SsangYong

Концепт-кар SsangYong LIV-2 – предсерийный вариант второго поколения Rexton. Этот 4,85-метровый внедорожник привлекает весьма атлетичным внешним видом с расширенными колесными арками и высоким капотом. Оптика LIV-2 – полностью светодиодная. Салон декорирован кожей

и полированным алюминием. Приборы украшены серебристыми ободками, а на центральной панели размещен большой сенсорный дисплей с диагональю 9,2 дюйма. В салоне установлены четыре отдельных кресла с функцией массажа, а в спинках передних сидений находятся мониторы. Оснащение включает технологии автоматического замедления и соблюде-

ния полосы движения. Известно, что новый SsangYong Rexton появится в 2017 году. Внедорожник будут оснащать 2,0-литровым 225-сильным бензиновым турбомотором или 2,2-литровым 180-сильным турбодизелем. Он получит 7-ступенчатую автоматическую трансмиссию и постоянный полный привод.



SsangYong LIV-2





Suzuki SX4 S-Cross

## Suzuki

Suzuki SX4 претерпел плановое обновление. "Лицо" компактного вседорожника стало более выразительным. Широкая хромированная решетка радиатора напо-

минает зубастую пасть. Воздухозаборник в бампере увеличен, заменены фары, фонари и капот. В салоне появился новый 7,0-дюймовый экран мультимедийной системы, изменены и клавиши на центральной панели. Новый Suzuki SX4 полу-

чил бензиновые турбомоторы объемом 1,0 л (112 л. с.) и 1,4 л (140 л. с.). Кроме того, на смену бесступенчатому вариатору пришла 6-ступенчатая автоматическая трансмиссия. Цена Suzuki SX4 в Украине уже оглашена – от 445 тыс. гривен.

Suzuki SX4 S-Cross





Volkswagen ID



## Volkswagen

Новый Volkswagen ID предваряет первый серийный электромобиль Volkswagen, который появится в 2020 году. Мини-вэн длиной 4,1 м отличается весьма оригинальным внешним видом. У него изогнутое лобовое стекло, прозрачная крыша и тоненькие светодиодные фары. Задние двери выполнены сдвижными. Volkswagen ID построен на платформе MEB, созданной специально для электромобилей. Она позволяет грамотно использовать внутреннее пространство. Поэтому компактный мини-вэн по вместимости сопоставим с Volkswagen Passat B8. В салоне отсутствуют кнопки, а приборной панелью служит 10-дюймовый дисплей. Зеркала заднего вида заменены камерами. Функция ID позволяет водителю сохранять все настройки автомобиля в смартфоне. Концепт-кар оснащен и автопилотом. Электромобиль Volkswagen ID оснащен 170-сильным мотором. Он разгоняется до 100 км/ч за 6 с и развивает 160 км/ч. Заряда батарей хватает на 400-600 км пробега.



Volkswagen ID



Volkswagen ID

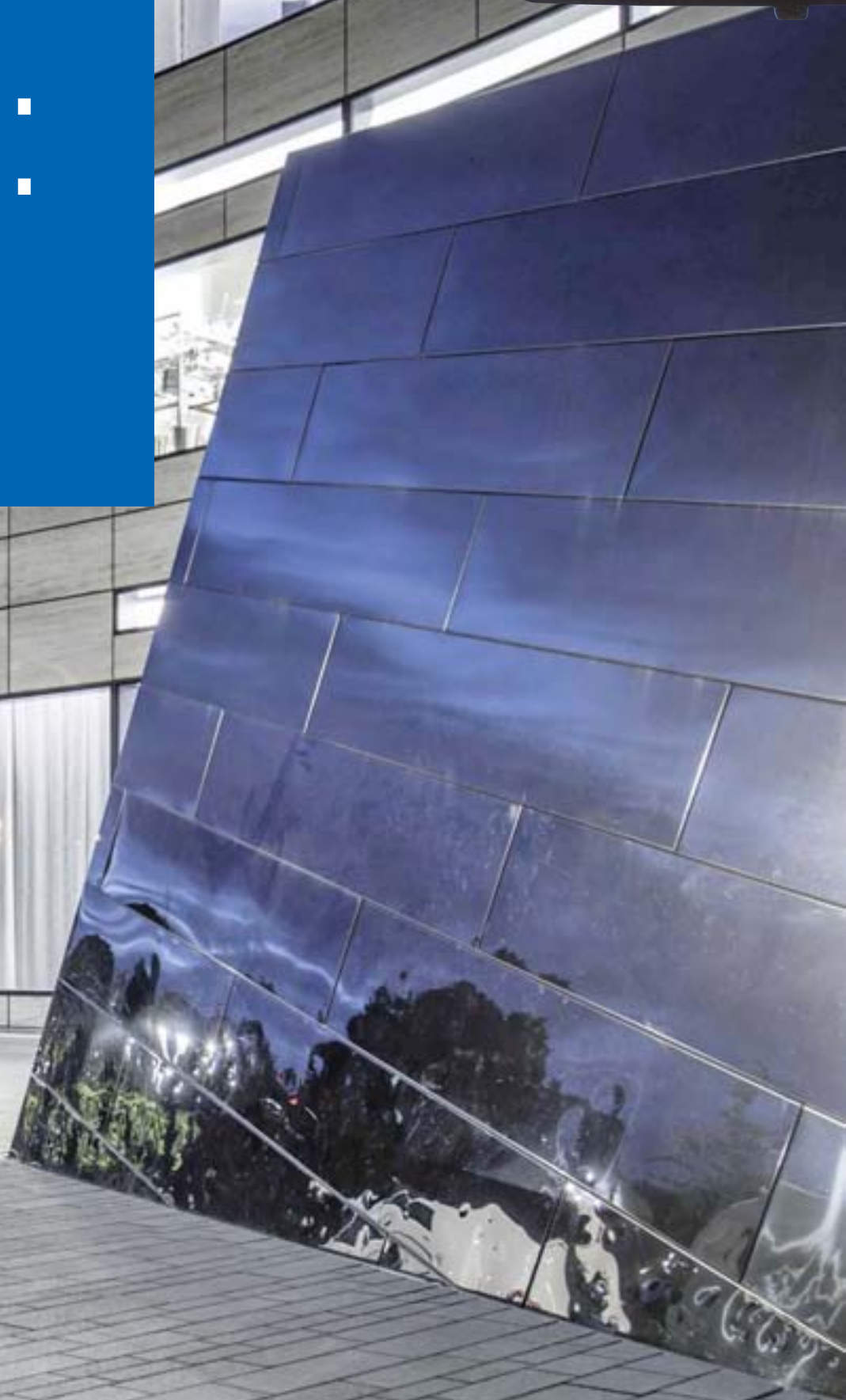


# Mercedes-Benz X пукан премиум-клас





# -Class: Macca









В истории Mercedes-Benz были пикапы, но, как правило, их создавали на базе уже существующих вседорожников и седанов. А вот самостоятельной модели никогда не было. Спрос на пикапы в мире очень высокий, причем даже модели премиум-класса в почете. Поэтому неудивительно, что подготовили Mercedes-Benz Concept X-Class. Пока в Стокгольме представили концепт-кар, но он мало чем отличается от будущего серийного автомобиля.

Основой для Mercedes-Benz X-Class послужил пикап Nissan Navara. Именно у него позаимствовали рамное шасси и часть кузовных панелей. Два автомобиля схожи в профиль, но дизайн передней части у Mercedes-Benz самобытный. Широкая решетка радиатора украшена большой трехлучевой звездой, а по бокам размещены узкие светодиодные фары. Бампер дополнен небольшим воздухо-заборником.

Пикап Mercedes-Benz Concept X-Class представили в двух исполнениях: роскошный Stylish Explorer щеголяет 22-дюймовыми легкосплавными дисками, а вседо-

рожный Powerful Adventurer получил защитный пластиковый обвес, лебедки и высокопрофильные шины с грунтозацепами. У последнего также оригинальный клетчатый задний борт кузова, тогда как стандартный Stylish Explorer привлекает оригинальными фонарями в виде кольца.

Mercedes-Benz X-Class позиционируют, как дорогой пикап премиум-класса, поэтому, скорее всего, его предложат только в четырехдверном исполнении и богатой комплектации. Но этот пятиметровый гигант может перевозить и грузы массой до 1,1 тонны.

У двух вариантов Mercedes-Benz Concept X-Class также немного отличается внутренняя отделка. Кожа, алюминий и алькантара присутствуют в любом случае, но в Stylish Explorer предусмотрены вставки из дерева, а в Powerful Adventurer – из карбона. У росистой версии еще и руль плоский снизу. Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы и разделены цветным дисплеем бортового компьютера. К центральной консоли сверху крепится 8,0-дюймовый дисплей мульти-

медийной системы Comand. Для навигации в меню предусмотрен джойстик с сенсорной панелью – им поделился седан Mercedes-Benz E-Class.

Новый пикап Mercedes-Benz оснащен 3,0-литровым турбодизельным V6 мощностью 258 л. с. и 7-ступенчатой автоматической трансмиссией. Максимальный крутящий момент в 620 Н•м позволяет буксировать 3,5-тонный прицеп. Серийная модель также получит 2,3-литровые турбодизели Nissan на 160 и 190 л. с.

Постоянный полный привод дополнен понижающей передачей, а также блокировками межосевого и заднего межколесного дифференциалов. Для улучшения комфорта езды установлена независимая многорычажная задняя подвеска, а не рессоры, как у большинства пикапов.

Пикап Mercedes-Benz X-Class станет серийным уже в 2017 году. Выпускать его будут на заводах в Аргентине и Испании. Удивительно, но в Mercedes-Benz пока не планируют продавать новинку в США, где пикапы пользуются огромной популярностью.





















# Mitsubishi GT-

предвестник нового O





# -PHEV: Outlander







Нынешний Mitsubishi Outlander известен с 2012 года. Вскоре должен появиться вседорожник четвертого поколения. Предваряет его концепт-кар Mitsubishi GT-PHEV.

Mitsubishi GT-PHEV дает понять, что новый Mitsubishi Outlander радикально изменится. Дизайн концепт-кара – мускулистый и весьма грозный. У него рельефные боковины и очень высокий капот. Светодиодная оптика выполнена "двухэтажной". Вместо зеркал заднего вида установлены камеры. Двери выполнены распашными, а центральные стойки крыши отсутствуют. Задние же стойки по форме напоминают кили самолета. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а фонари растянуты на всю ширину кузова.

Салон вседорожника декорирован кожей и полированным алюминием. Показания приборов выведены на экран, а рядом расположены мониторы камер заднего вида. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. На нем установлен еще один дисплей. Для навигации в его меню предусмотрена сенсорная панель. Оригинально выглядит круглый селектор трансмиссии.

Нынешний Mitsubishi Outlander доступен в гибридном исполнении и его наследник продолжит развитие этой технологии. Силовая установка состоит из 2,5-литровой бензиновой "четверки" и сразу трех электромоторов. Два из них (их мощность – по

60 л. с.) вращают задние колеса, а один 122-сильный – передние. Таким образом реализована еще и система полного привода.

На электротяге Mitsubishi GT-PHEV способен проехать 120 км. При подключении бензинового двигателя запас хода возрастает примерно до 1200 км.

Оснащение концепт-кара включает адаптивную пневмоподвеску с изменяемым клиренсом. Также предусмотрен активный передний дифференциал с функцией векторизации тяги.

Mitsubishi GT-PHEV подготовили к автосалону в Париже. А новый Mitsubishi Outlander должен появиться в конце 2017 года.















# Volkswagen





**ID:**

**предвестник  
электрического  
первенца марки**









В Volkswagen не скрывают, что готовят свой первый серийный электромобиль. Его производство начнется к 2020 году. Пока же подготовили предсерийный концепт-кар Volkswagen ID.

Volkswagen ID – небольшой хэтчбек длиной 4,1 м. У него футуристический дизайн с изогнутым лобовым стеклом и прозрачной крышей. Радиаторная решетка отсутствует, что сразу дает понять: перед нами – электромобиль. Оптика концепт-кара – полностью светодиодная. Боковые двери выполнены сдвижными. Прозрачная пятая дверь сверху прикрыта спойлером.

Volkswagen ID построен на новой платформе MEB, которую создали специально для электромобилей. Она учитывает осо-

бенности их компоновки и позволяет рационально использовать внутреннее пространство. Поэтому при размерах на уровне Golf концепт-кар предлагает внутреннее пространство на уровне седана Volkswagen Passat B8. Внутри установлены четыре отдельных кресла. Показания приборов выведены на 10-дюймовый дисплей и проецируются на лобовое стекло. Вместо зеркал заднего вида установлены камеры. В салоне только одна кнопка – аварийной сигнализации.

Особенность электромобиля – функция ID. Любимые настройки водителя и его предпочтения в музыке можно сохранить в смартфоне. Затем при подключении его автомобиль настраивается под водителя.

Это удобно, например, при использовании Volkswagen службами проката.

Volkswagen ID оснащен электромотором мощностью 170 л. с. Этого хватает, чтобы разогнаться до 100 км/ч за 8 с и развивать 160 км/ч. Заряда аккумуляторных батарей достаточно, чтобы проехать от 400 до 600 км, в зависимости от режима езды. Также концепт-кар снабжен автопилотом. В автономном режиме руль прячется и освобождает больше пространства.

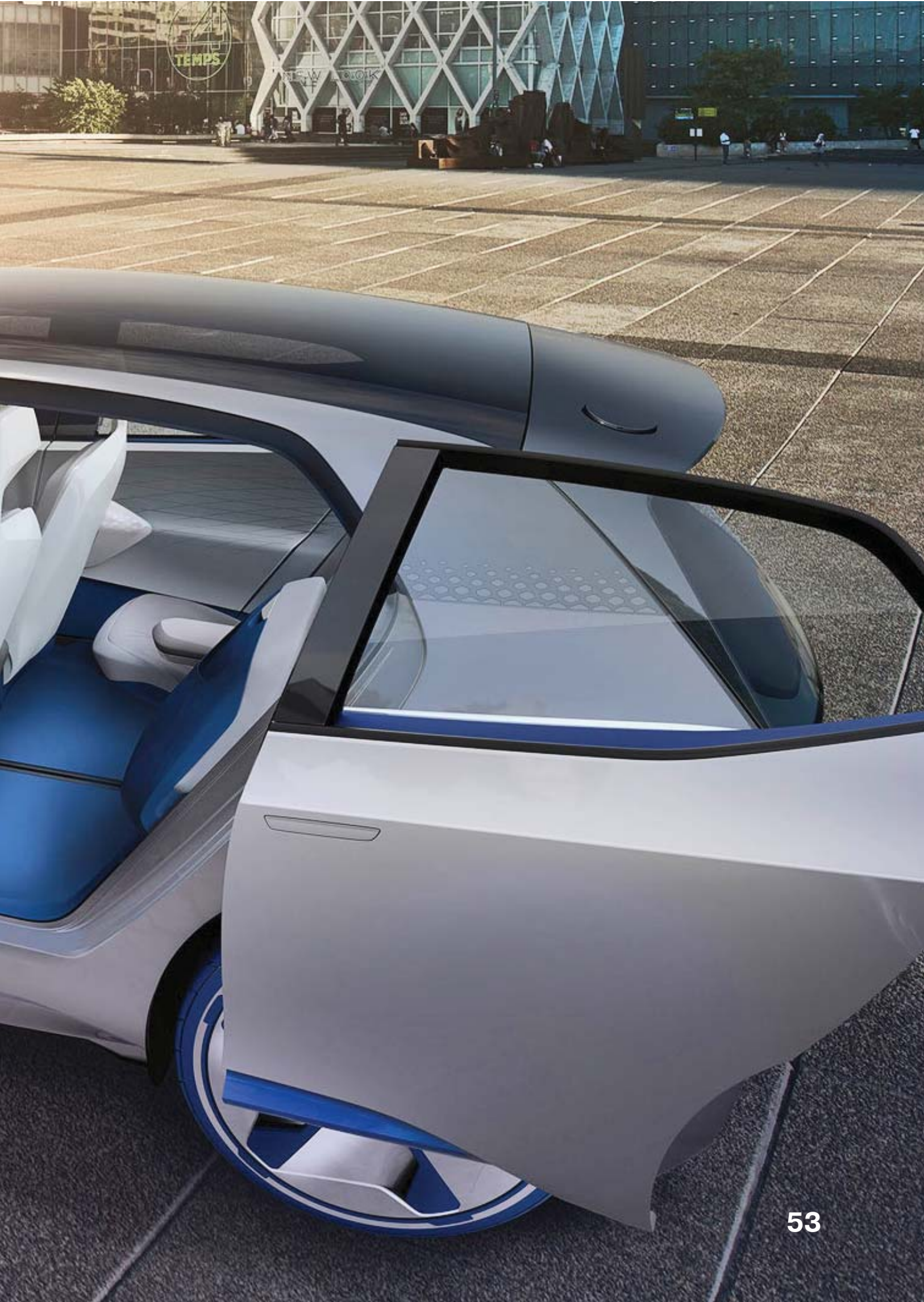
Серийный Volkswagen ID станет первым в целом "семействе" новых электромобилей. К 2025 году в Volkswagen планируют выпускать ежегодно по миллиону автомобилей с электромоторами.













# Nissan Navara

## для службы спасения





# EnGuard:











Наверное, не секрет, что специальным службам требуются особые автомобили. Их модернизируют, оснащают дополнительным оборудованием. Свое видение автомобиля для спасателя показали в Nissan – представили концептуальный Nissan EnGuard.

Новый Nissan Navara EnGuard создан на базе четырехдверной версии пикапа. Его нетрудно отличить по пластиковым накладкам на колесных арках и шноркелю для преодоления бродов. Также предусмотрена лебедка, а колесные диски и подножки украшены флуоресцентными вставками. Дорожный просвет увеличен до 278 мм и

установлены шины с глубоким протектором. На крыше появились светодиодные проблесковые маячки.

Салон обшит специальными водоотталкивающими материалами. Оснащение Nissan Navara EnGuard включает камеры кругового обзора, спутниковую навигацию и двухзонный климат-контроль.

Но самое интересное прячется в кузове пикапа. В специальных отсеках хранятся трос, топор, оборудование для реанимации и спасательные жилеты. Здесь даже оборудовали взлетную площадку для беспилотника, оснащенного камерами. Он позволяет лучше исследовать местность.

Пожалуй, самая интересная деталь в кузове Nissan Navara EnGuard – литий-ионная аккумуляторная батарея. Точно такой же оснащен электромобиль Nissan Leaf. Таким образом, пикап может питать электричеством самое разное оборудование. Если же батарея сядет, то ее подзарядит 2,3-литровый 190-сильный турбодизель пикапа. Он может выполнять роль генератора и превращает Nissan Navara EnGuard в передвижную электростанцию.

Будущее концепт-кара пока неясно. Но пикап Nissan Navara EnGuard вполне можно изготавливать мелкими сериями для спасателей.





















# Ram Rebel TRX:

В американском стиле









Наверное, ни для кого не секрет, что американцы – заядлые любители пикапов. Особенно жители южных сельскохозяйственных штатов. Из утилитарного транспортного средства пикап там превратился в часть субкультуры. И никого не удивишь пикапом Cadillac или Lincoln. Ну а спортивных моделей наберется с десяток. Пополнение в этой когорте – концептуальный Ram Rebel TRX.

В основе новинки лежит и так не то чтобы медленный Ram Rebel 1500. Но если у донора 5,7-литровый 400-сильный V8, то концепт-кар получил 6,2-литровый мотор, да еще и с механическим компрессором. Результата – внушительные 575 л. с. Впол-

не достаточно для этого 2,7-тонного зверя. А за правильное звуковое сопровождение отвечает новая выхлопная система.

Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия перенастроена. Пикап Ram Rebel TRX получил подключаемый полный привод с пониженной передачей. В добавок установлены самоблокирующиеся межосевой и задний межколесный дифференциалы.

На бездорожье помогут новые мосты и 37-дюймовые шины с глубоким протектором. Пара запасных колес размещена в кузове. Также отличить новый Ram Rebel TRX можно по измененной решетке радиатора и новым бамперам. Появились и

мощные стальные пластины, защищающие днище. Капот украсили "жабры", ведь двигатель нуждается в вентиляции. А на крыше установлена дополнительная светодиодная оптика.

Салон декорирован кожей и алькантарой. Здесь установлены спортивные передние сиденья с четырехточечными ремнями безопасности и рулевое колесо с плоским ободом снизу.

Учитывая любовь американцев к пикапам, можно предположить, что пикап Ram Rebel TRX недолго будет концепт-каром. Желающие купить его наверняка найдутся.















# **BMW 5 Serie**

**упор на технологии**





*Тест-драйв:*  
ПРЕМЬЕРА

S:





BMW 5 Series выпускают с 1972 года и за это время по миру разъехалось свыше 7,5 млн. автомобилей. Теперь эстафету принимает уже шестое поколение модели. Первым, как заведено, представили седан BMW 5 Series.

Новый BMW 5 Series G30 (таково обозначение модели) несколько крупнее предшественника – 4935 мм в длину при колесной базе в 2975 мм. Платформой поделился старший брат, седан BMW 7 Series. Использование алюминиевых и магниевых сплавов позволило уменьшить вес на 100 кг. Кроме того, у "пятерки" BMW рекордный коэффициент лобового сопротивления – 0,22.

В дизайне – никаких революций. Седан BMW 5 Series сохраняет характерный профиль с длинным капотом и сдвинутым назад салоном. Фирменная разделенная пополам решетка радиатора стала немного крупнее, а фары – более продолговатыми. Оптика теперь полностью светодиодная уже в базовой версии. Родство с BMW 7 Series подчеркивают вентиляционные отверстия в передних крыльях. Изгиб задних стоек крыши, рельефные боковины и крупные фонари – все это знакомые черты BMW.

Внутри также все знакомо – строгие горизонтальные линии и повернутая к водителю центральная панель. Но показания приборов в более дорогих версиях выведены на жидкокристаллический дисплей и проецируются на лобовое стекло. Экран мультимедийной системы iDrive увеличен до 10,25-дюйма. Сама iDrive теперь способна распознавать жесты, а навигационная система может запоминать любимые маршруты водителя. Салон стал просторнее, а объем багажника увеличен до 530 л.

Все BMW 5 Series теперь укомплектованы двухзонным климат-контролем и адаптивным круиз-контролем с системой автоматического замедления. Среди новых опций – функция массажа передних сидений, аудиосистема мощностью 1400 Вт, Wi-Fi, беспроводная зарядка для мобильных телефонов. Также предложены парковочный автопилот с дистанционным управлением, системы распознавания дорожных знаков, защиты от боковых столкновений и полуавтономного движения.

На первых порах новый BMW 5 Series будет доступен с одним из пяти двигателей с турбонаддувом. Бензиновый 2,0-литровый мотор теперь развивает 252 л. с., а 3,0-литровый – 340 л. с. У M550d xDrive под капо-

том 4,4-литровый V8 на 462 л. с., позволяющий разогнаться до 100 км/ч за 4 с. Конечно же, есть в предложении и турбодизели объемом 2,0 л (190 л. с.) и 3,0 л (265 л. с.). В следующем году появятся 400-сильный дизель с электрическим наддувом и 250-сильная гибридная версия. Также в планах новый BMW M5 с "восьмеркой" мощностью 635 л. с.

Отныне седан BMW оснащают только 8-ступенчатой автоматической трансмиссией. За доплату предложен полный привод, а вот в M5 он впервые станет обязательным. Также для автомобиля доступны адаптивные амортизаторы, активные стабилизаторы поперечной устойчивости и управляемые задние колеса. Остается в предложении и пакет M Sport, включающий более жесткие пружины подвески, аэродинамический обвес и 19-дюймовые легкосплавные диски вместо стандартных 17-дюймовых.

Новый BMW 5 Series официально покажут публике в январе на Детройтском автосалоне. А через несколько месяцев к седану присоединятся универсал BMW 5 Series Touring и хэтчбэк BMW 5 Series GT.





















Технические характеристики BMW 5 Series	
Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Длина/ширина/высота, мм	4935/1868/1466
Колесная база, мм	2975
Колея передняя/задняя, мм	1605/1630
Объем багажника мин/макс, л	530
Двигатель	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	4395
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	462 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	650 при 1800-4500
Трансмиссия	
Тип привода	постоянный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, DSC
Размер шин	245/40 R19 спереди, 275/35 R19 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,0
Максимальная скорость, км/ч	250
Расход топлива, л/100 км:	
– смешанный цикл	8,9
Стоимость автомобиля в Европе, евро	34 000 – 45 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000







*Тест-драйв:*

ПРЕМЬЕРА

# Mini Countryman: макси-Мини







Mini всегда больше позиционировался, как чисто городская модель. Так было до 2010 года, когда представили Mini Countryman первого поколения. Вседорожник оказался довольно успешным – свыше 540 тыс. выпущенных автомобилей за шесть лет. Поэтому неудивительно, что развитие модели решили продолжить и создали новый Mini Countryman.

Модель второго поколения сложно назвать мини, ведь автомобиль получился весьма крупный. Его длина выросла сразу на 200 мм (до 4300 мм), ширина – на 30 мм (1822 мм), а колесная база прибавила 75 мм и теперь равна 2670 мм. Это самый большой Mini за всю 57-летнюю историю марки, а платформу для него позаимствовали у BMW X1.

Перемены в дизайне гораздо скромнее. Сохранены и плавные формы кузова, и изгиб оконной линии, и фирменная решетка радиатора. Остались и крупные овальные фары, но теперь они могут быть полностью светодиодными. В переднем бампере увеличены воздухозаборники. Крупнее стали и фонари Mini Countryman, однако они сохранили хромированные ободки. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером.

В салоне также господствует знакомый стиль Mini с обилием скругленных поверхностей и переключателями в авиационном стиле. Как и в хэтчбеке с универсалом, спидометр переключался с центральной панели на более привычное место на рулевой колонке. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло. Установлен большой 8,8-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Кстати, она может подсчитывать время, проведенное на бездорожье.

Большие размеры позволили сделать новый Mini Countryman просторнее внутри. Кресла второго ряда могут сдвигаться назад на 130 мм и оснащены изменяемым углом наклона спинки. Объем багажника вырос с 310 до 450 л, а его выдвижной пол может служить скамейкой во время вылазки на природу.

Пятая дверь может быть дополнена электроприводом. Среди других новых опций – камера заднего вида, парковочный автопилот, систему и распознавания дорожных знаков. А парктроник, спутниковая навигация и технология автоматического замедления установлены уже в базовой версии.

Двигатели знакомы по другим Mini. Mini Cooper Countryman оснащен 1,5-литровым 136-сильным турбомотором, а Cooper S – 2,0-литровым 192-сильным. Последний способен разогнаться до 100 км/ч за 7,2 с. Предусмотрены и 2,0-литровые дизельные версии – 150-сильный Cooper D и 190-сильный Cooper SD.

Самым же быстрым является заряжаемый гибрид MINI Cooper S E Countryman с 1,5-литровым турбодвигателем и 88-сильным электромотором. Его 225 л. с. хватает, чтобы достигать 100 км/ч за 6,9 с. При этом он расходует всего 2,1 л/100 км в смешанном цикле и может проехать 40 км на электротяге.

Mini Countryman теперь можно оснастить 8-ступенчатой автоматической коробкой переключения передач. Полноприводная трансмиссия также полностью новая. Кроме того, перечень опций пополнили адаптивные амортизаторы.

Новый Mini Countryman официально представят на автосалоне в Лос-Анджелесе. Продажи вседорожника стартуют в феврале. Цена Mini Countryman в Европе составит от 26 500 евро.



















Технические характеристики Mini Cooper S Countryman	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4300/1822/1557
Колесная база, мм	2670
Объем багажника, л	450/1390
Двигатель	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1998
Тип	бензиновый, 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	192 при 5200
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	280 при 1350-4600
Трансмиссия	
Тип привода	Подключаемый полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC, DTC,
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,2
Максимальная скорость, км/ч	222
Расход топлива, л/100 км	
– смешанный цикл	6,6
Стоимость автомобиля в Европе евро	26 500 – 36 000
Первое техобслуживание км	15 000
Периодичность техобслуживания км	15 000



# Volkswagen





# en Atlas









Volkswagen Atlas – одна из самых долгожданных премьер 2016 года. Большой внедорожник на слуху последние несколько лет. Его постоянно фотографировали во время тестов и по крупицам рассекречивали информацию о нем. И вот наконец Volkswagen Atlas официально представлен.

Новый Volkswagen – настоящий гигант: 5037 мм в длину, 1939 мм в ширину и 1768 мм в высоту при колесной базе в 2980 мм. Хотя по американским меркам внедорожник среднеразмерный. Atlas заметно больше, чем Volkswagen Touareg, но использует платформу MQB – как компактный Volkswagen Tiguan, седан Volkswagen Passat B8 и даже Volkswagen Golf VII. Кстати, назвали новинку в честь Атласских гор в Марокко, где обитает племя туарегов.

Выглядит Volkswagen Atlas массивно и солидно – высокий капот, атлетичные расширенные крылья, малые углы наклона стоек крыши. В дизайне заметно влияние предсерийного концепт-кара Volkswagen

CrossBlue. Широкая хромированная решетка радиатора сочетается с крупными светодиодными фарами. Нижнюю часть прикрыта защитными пластиковыми накладками. Пятая дверь сверху прикрыта небольшим спойлером, а крупные фонари соединены хромированным молдингом.

В салоне – типичный стиль Volkswagen. Трехспицевый руль с плоским ободом снизу позаимствован у Passat так же, как и комбинация приборов, и некоторые переключатели. В более дорогих версиях показания выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей. На центральной панели установлен 7-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Все три ряда сидений рассчитаны на взрослых пассажиров.

Перечень опций включает 480-ваттную аудиосистему, парковочный автопилот, технологии автоматического замедления, соблюдения полосы движения и мониторинга "слепых" зон.

На первых порах на выбор предложат 2,0-литровый бензиновый турбомотор мощностью 240 л. с. и 3,6-литровый атмосферный V6, развивающий 280 л. с. Дизельные версии пока не планируются, ведь в США после Дизельгейта они не будут пользоваться спросом. А вот гибрид появится в ближайшем времени.

Все Atlas оснащены 8-ступенчатой автоматической коробкой переключения передач. Предложат версии как с полным, так и с передним приводом. Можно будет выбрать и технологию изменения настроек трансмиссии для разных типов дорожного покрытия.

Увидеть новый Volkswagen Atlas вживую можно будет на автосалоне в Лос-Анджелесе. Вскоре после этого модель начнут производить в США и Китае, а цена Volkswagen Atlas составит около 40 тыс. долларов. То есть, он будет дешевле, чем Volkswagen Touareg. В Украине Atlas, скорее всего, появится в конце 2017 года.

















### Технические характеристики Volkswagen Atlas

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/7
Длина/ширина/высота, мм	5037/1939/1768
Колесная база, мм	2980
<b>Двигатель</b>	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	3597
Тип	бензиновый
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	280 при 6200
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	360 при 3000
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	Подключаемый полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
<b>Ходовая</b>	
Передняя подвеска	независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Стоимость автомобиля в США, долларов	40 000 – 60 000
Первое техобслуживание км	15 000
Периодичность техобслуживания км	15 000



# Land R





# over Discovery: преображение











С момента своего появления в 1989 году Land Rover Discovery был классическим рамным покорителем бездорожья. Но времена меняются. Сейчас в почете другие ценности. И новое поколение модели радикально преобразилось.

Прежде всего, рама ушла в прошлое. Новый Land Rover Discovery получил несущий кузов. Это сделало вседорожник легче сразу на 480 кг, даже несмотря на то, что длина выросла до 4970 мм. В конструкции стало больше алюминиевых сплавов.

Дизайн Land Rover Discovery также изменился. Автомобиль теперь очень напоминает младшего брата Land Rover Discovery Sport. А это значит, что он выглядит стремительнее: у стоек крыши серьезно увеличены углы наклона. Узкая хромированная решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами. Впрочем, сохранен фирменный изгиб линии крыши. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а фонари растянуты на крылья.

Салон декорирован кожей и полированным алюминием. Четырехспицевое руле-

вое колесо знакомо по Range Rover Sport, у него же позаимствовали и круглый селектор трансмиссии. Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы. На наклоненной центральной панели установлен 10,2-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Новый Land Rover Discovery Sport просторнее предшественника и теперь даже на третьем ряду поместятся взрослые. Объем багажника в семиместной конфигурации – 258 л, а в пятиместной – 1137 л.

Список опций дополнили камеры кругового обзора, Wi-Fi, парковочный автопилот, аудиосистема с 17 динамиками, подогрев всех семи кресел, электропривод складывания задних сидений (это можно делать дистанционно, со смартфона). Также предложены системы автоматического замедления, распознавания дорожных знаков, соблюдения полосы движения, мониторинга "слепых" зон и определения усталости водителя.

Единственный бензиновый мотор – 3,0-литровый компрессорный V6 мощнос-

тью 340 л. с. С ним разгон до 100 км/ч занимает 7,1 с. Также предложены турбодизели объемом 2,0 л (180 и 240 л. с.) и 3,0 л (258 л. с.). Все версии способны буксировать 3,5-тонный прицеп.

Все Land Rover Discovery оснащены 8-ступенчатой автоматической коробкой переключения передач. Полный привод дополнен пониженным рядом трансмиссии и системой Terrain Response с режимами для разных типов дорожного покрытия. Новая технология All-Terrain Progress Control – вседорожный круиз-контроль, позволяющий преодолеть сложный участок на малой скорости.

Вседорожник получил независимую подвеску всех колес с пневмоэлементами. Дорожный просвет изменяемый и может достигать 283 мм.

Новый Land Rover Discovery представлен накануне Парижского автосалона. В продажу вседорожник поступит с января по цене от 50 500 евро.



















# Chevrolet Equinox

**смена приоритетов**





*Тест-драйв:*  
ПРЕМЬЕРА

inox:







Chevrolet Equinox известен с 2004 года. Это первый небольшой вседорожник, разработанный в Chevrolet. Правда, второе поколение модели серьезно раздалось в размерах и уже не столь компактное. Поэтому новый Chevrolet Equinox решили несколько уменьшить.

Вседорожник короче предшественника на 120 мм (4650 мм), а его колесная база уменьшена на 130 мм – до 2725 мм. Масса при этом уменьшена сразу на 180 кг. Chevrolet Equinox преобразился и внешне – стал более стремительным и обтекаемым. Фирменная разделенная решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами. Оконную линию сделали ниже, а у задних стоек крыши увеличен угол наклона. Рельефная пятая дверь прикрыта спойлером, а ширину задней части подчеркивают

продолговатые фонари.

Новый Chevrolet Equinox использует платформу седана Malibu. Родство заметно в салоне. У вседорожника такая же V-образная передняя панель, да и рулевое колесо у автомобилей общее. Приборы украшены нежно-синей подсветкой. На центральной панели установлен 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы IntelliLink. Несмотря на меньшие размеры, объем багажника остался на прежнем уровне: 845 л в обычном состоянии и 1800 – со сложенными задними сиденьями.

Список опций пополнили Wi-Fi и камеры кругового обзора. Также предложены системы автоматического замедления, мониторинга "слепых" зон и соблюдения полосы движения.

Отныне все двигатели Chevrolet Equinox дополнены турбонаддувом и непосред-

ственным впрыском топлива. Базовой теперь является 1,5-литровая "четверка" мощностью 173 л. с., также предложен 2,0-литровый 256-сильный турбомотор. Кроме того, впервые Equinox получил турбодизель – 1,6-литровый 137-сильный. Он расходует 5,9 л/100 км в смешанном цикле. Дизельный двигатель дает понять, что вседорожник начнут продавать за пределами США.

Разные версии Equinox оснащены 6-ступенчатой или 9-ступенчатой автоматической трансмиссией. Можно выбрать передний или полный привод.

Новый Chevrolet Equinox представят на автошоу в Лос-Анджелесе. Продажи вседорожника в США стартуют с 2017 года по цене примерно от 24 тыс. долларов.















# Honda CR-V:

**ЭВОЛЮЦИОННЫЙ ПУТЬ**





---

**Honda CR-V** появился в 1997 году и стал одним из первых компактных городских вседорожников в мире. С тех пор уже выпущено свыше 4 миллионов этих автомобилей. К 20-летию юбилею модели подготовили новый **Honda CR-V**.

---











Honda CR-V 2017 года немного подрос до 4587 мм в длину, 1854 мм в ширину, а его колесная база увеличена до 2670 мм. Вседорожник сохраняет характерный силуэт, но выглядит более свежо и мускулисто. Широкая решетка радиатора несколько увеличена в размерах, а продолговатые фары теперь могут быть полностью светодиодными. Передний бампер стал несколько массивнее, а колесные арки более раздуты. Боковины менее профилированы, а пороги украшены хромированными молдингами. В то же время сохранена фирменная черта модели – изогнутые фонари в стойках крыши. Соединяет их широкая хромированная накладка.

В салоне улучшены материалы отделки, а в самой дорогой версии кожа теперь сочетается с вставками из дерева. Показания приборов отныне выведены на жидкокристаллический дисплей. Большую часть центральной панели занимает 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Селектор трансмиссии по-прежнему расположен высоко. Салон стал просторнее, особенно увеличено пространство для ног задних пассажиров.

Список опций пополнили система доступа без ключа, подогрев задних сидений и электропривод пятой двери с сенсорным открытием. Также можно выбрать системы автоматического замедления, соблюдения полосы движения и мониторинга "слепых" зон.

Атмосферная бензиновая "четверка" объемом 2,4 л осталась без изменений и теперь развивает 190 л. с. Точно такая же мощность и у нового 1,5-литрового турбомотора. Обе модификации оснащены бесступенчатым вариатором CVT. Будут предложены версии с передним и полным приводом. А для Европы скоро появится вариант с 1,6-литровым 160-сильным турбодизелем.

Новый Honda CR-V представят на автосалоне в Лос-Анджелесе. Продажи вседорожника начнутся в 2017 году. Цена Honda CR-V в Европе составит примерно от 25 тыс. евро.











# Lynk & Co

## цель – Евро





*Тест-драйв:*  
ПРЕМЬЕРА

01:

ona







Китайские автопроизводители совершили удивительный прогресс за последние 10 лет. Объемы их производства поражают, да и экспорт растет. Однако на рынки Европы и США китайские автомобили еще не вышли. Как правило, причиной является несоответствие нормам экологии и безопасности.

Но выход найден – новые китайские модели создаются в партнерстве с европейскими компаниями. Так, Geely с 2010 года владеют Volvo. Результатом сотрудничества шведских и китайских специалистов станут автомобили новой премиум-марки Lynk & Co.

Первенцем новой марки стал вседорожник Lynk & Co 01, представленный в Берлине. Он создан специально для евро-

пейского рынка и рассчитан преимущественно на молодежь. Этот 4,6-метровый автомобиль построен на модульной платформе CMA, которую также будет использовать новый Volvo XC40. У него выразительный дизайн с высоко посаженными фарами и широкой решеткой радиатора в виде улыбки. В боковинах размещены вентиляционные отверстия. На крыше установлен спойлер, а по краям кузова размещены Г-образные фонари.

В салоне показания приборов выведены на дисплей. Почти всю центральную панель занимает большой экран мультимедийной системы. Интересно, что он дополнен специальной клавишей, позволяющей быстро делиться постами и фото в социальных сетях. Кстати, все Lynk & Co

01 оснащены Wi-Fi. У модели не будет привычных уровней оснащения – только базовая комплектация и различные пакеты опций.

На Lynk & Co 01 дебютируют новые трехцилиндровые турбомоторы Volvo. Их детали пока держат в секрете. Кроме того, вседорожник получит 2,0-литровые турбированные "четверки" мощностью 190 и 245 л. с. Со временем появится и заряжаемый гибрид. Помимо 6-ступенчатой механической коробки переключения передач предложат и 7-ступенчатый "робот" с двумя сцеплениями.

Новый Lynk & Co 01 поступит в продажу в Европе с 2017 года. Тем временем, Geely и Volvo уже разрабатывают модели 02 и 03.

















# Mercedes-AMG

разумная мощь

За  
раси  
кабр  
не з  
то те





# и E63:

---

последние годы линейка Mercedes-Benz от AMG была существенно шире. Появились заряженные версии Mercedes-Benz A-Class, GL, купе и седан AMG GT собственной разработки. Но и о хорошо знакомых моделях не забывают. Поскольку недавно представили новый Mercedes-Benz E-Class, теперь появился седан Mercedes-AMG E63.

---









Главное новшество Mercedes-AMG E63 прячется под капотом. Вслед за другими моделями AMG он также получит 4,0-литровый V8 с двойным турбонаддувом. Двигатель предложили в двух исполнениях – 571 л. с. в стандартной версии и 612 л. с. – в E63 S. Крутящий момент также разный – 750 и 850 Н·м, соответственно. В паре с "восьмеркой" работает 9-ступенчатая автоматическая трансмиссия.

Новый Mercedes-AMG E63 разгоняется до 100 км/ч за 3,5 с, а E63 S – за 3,4 с. Максимальная скорость обеих модификаций ограничена на отметке в 250 км/ч, но за доплату этот порог повысят до 300 км/ч. А благодаря системе отключения цилиндров заряженный седан Mercedes-Benz стал еще и экономичнее: заявленный расход топлива – 8,9 л/100 км в смешанном цикле.

Такую мощь нужно уметь контролировать. Чтобы водителю было легче справиться с ней, все E63 AMG теперь полноприводные. Причем, в E63 установлен механический задний дифференциал повышенного трения, а в E63 S – электронный. Кроме того, предусмотрен специальный режим, позволяющий добиться управляемого заноса.

Рулевое управление и ходовая перенастроены. Оснащение включает адаптивные амортизаторы и активную пневмоподвеску. Диаметр тормозных дисков увеличен до 360 мм в Mercedes-AMG E63 и 390 мм – в E63 S. За доплату доступны карбоново-керамические тормоза.

Отличить новый Mercedes-Benz от AMG можно по аэродинамическому обвесу и увеличенным воздухозаборни-

кам в переднем бампере. Крышка багажника украшена спойлером, а из заднего бампера выглядывают четыре выхлопных трубы. В базовой версии колесные диски 19-дюймовые, а в E63 S – 20-дюймовые.

Салон декорирован перфорированной кожей и алькантарой, появились и карбоновые вставки. Здесь установлены сиденья с улучшенной боковой поддержкой и спортивное рулевое колесо с плоским ободом снизу. Несколько изменена графика цифровой приборной панели.

Новый Mercedes-AMG E63 представит публике в конце ноября на автошоу в Лос-Анджелесе. Спортивный седан Mercedes-Benz поступит в продажу с марта по цене примерно от 115 тыс. евро.



















# Seat Leon:

## МОДЕРНИЗАЦИЯ





---

Хетчбэк Seat Leon представляет испанскую марку в С-классе с 1998 года. В 2012 году дебютировало третье поколение модели. Теперь, четыре года спустя автомобиль прошла плановое обновление.

---







Одновременно модернизировали трехдверный и пятидверный хэтчбеки, а также универсал. Новый Seat Leon не слишком изменился внешне. У него несколько изменена форма фар и новые светодиодные ходовые огни. Заменен передний бампер автомобиля, а воздухозаборники в нем увеличены. Сзади заметны освеженные фонари.

В салоне сохранены знакомые приборы и рулевое колесо, а экран бортового компьютера теперь цветной во всех Seat Leon. Кроме того, на центральной панели появился новый 8,0-дюймовый сенсорный

дисплей мультимедийной системы. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля немного изменены.

Палитру версий расширил вариант Xcellence с обилием хромированных деталей и системой доступа без ключа. Среди опций появились адаптивный круиз-контроль с функцией движения в пробках, система распознавания дорожных знаков, электронный стояночный тормоз и беспроводная зарядка для мобильных телефонов.

Линейка двигателей немного расширена. Ее дополнили два 115-сильных мотора с турбонаддувом – 1,0-литровый бензино-

вый и 1,6-литровый дизельный. В линейке остаются бензиновые "четверки" объемом 1,4 л (122 и 150 л. с.) и 1,8 л (180 л. с.), а также 2,0-литровые турбодизели на 190 и 184 л. с. На выбор доступны 6-ступенчатая механическая трансмиссия или 7-ступенчатый "робот" с двумя сцеплениями. Есть версии с передним и полным приводом.

Модернизированный Seat Leon поступит в продажу с начала 2017 года. Цена Seat в Европе – от 15 тыс. евро.













# Citroen C3:

**Citroen C3** представили в 2002 году, как наследника модели **Saxo**. С тех пор выпустили свыше 3,6 миллиона компактных городских хэтчбэков. Модель В-класса выглядела весьма сдержанно и не слишком выделялась в потоке машин. Но теперь ситуация изменилась. Представлен полностью новый Citroen C3 третьего поколения.

**преображение в  
духе C4 Cactus**

Тон в дизайне французской марки сейчас задает Citroen C4 Cactus. Новый Citroen C3 по праву может считаться его младшим братом, ведь позаимствовал многие стилистические черты. Хетчбэк теперь немного напоминает вседорожник благодаря высокому капоту и уменьшенным углам наклона стоек крыши. Усиливают впечатление широкие пластиковые молдинги Airbump на боковинах. Они заполнены воздухом, а потому более стойкие к повреждениям. Бамперы, пороги и колесные арки также прикрыты защитными накладками. В хромированную решетку радиатора интегрирован логотип Citroen. Оптика выполнена "двухэтажной": сверху расположены тоненькие светодиодные ходовые огни, а снизу – крупные фары. В передней части – сразу два широких воздухозаборника. Базовая версия теперь оснащена 15-дюймовыми легкосплавными дисками, а за доплату можно выбрать 17-дюймовые колеса и двухцветную окраску. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а по краям кузова размещены крупные фонари.

Хотя хетчбэк кардинально отличается от предшественника, он использует его

платформу. Но длина выросла до 3996 мм, а колесная база – до 2540 мм. Citroen C3 стал шире (1749 мм) и ниже (1474 мм). Тем не менее, он остается легким – 980 кг в начальной версии.

Интереснее выглядит и салон автомобиля. При желании его можно дополнить яркими вставками. Среди необычных деталей – вентиляционные дефлекторы с хромированными вставками и петли вместо дверных ручек. На передней панели теперь преобладают горизонтальные линии. Обод рулевого колеса теперь плоский снизу. Циферблаты спидометра и тахометра помещены в отдельные колодцы, а между ними установлены экран бортового компьютера, указатели остатка топлива и температуры двигателя.

Большую часть центральной панели занимает 7,0-дюймовый сенсорный дисплей. Благодаря ему здесь стало гораздо меньше кнопок и переключателей. Кстати, изменять настройки климатической установки можно как клавишами, так и через меню мультимедийной системы. Внутри довольно много отделений для мелкой поклажи. У Citroen C3 огромный перчаточный ящик и немаленькие карманы в дверях.

Рулевая колонка регулируется по углу наклона и вылету, а у водительского сиденья изменяется высота во всех Citroen C3. Посадка выше, чем в модели прошлого поколения. Это вкупе с панорамным лобовым стеклом улучшает обзорность. Сами кресла очень мягкие и комфортабельные, но боковая поддержка у них не самая лучшая. Подстаканники на трансмиссионном тоннеле сдвинуты немного назад и теперь напитки в них не мешают при переключении передач.

На втором ряду стало заметно больше места для ног, а вот запас над головой остается весьма небольшим. Салон на 20 мм шире, чем у предшественника, хотя все равно сзади удобнее двоим пассажирам. Багажник весьма приличный, по меркам В-класса: его объем – 300 л.

Новый Citroen C3 оснащен богаче, чем модель прошлого поколения. Базовая версия оснащена электростеклоподъем-





ники, связь Bluetooth, круиз-контроль, технологии определения усталости водителя, соблюдения полосы движения и распознавания дорожных знаков. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. Удивительно, но при этом кондиционер остается опцией. Зато в самом дорогом варианте Flair есть климат-контроль, а еще камера заднего вида, датчики света и дождя, адаптивные фары. За доплату доступны панорамная крыша, спутниковая навигация, система доступа без ключа и технология мониторинга "слепых" зон. Интересная опция – встроенная камера для селфи в салоне. Она не только для развлечений, а может служить видеорегистратором.

Базовая версия оснащена 1,2-литровым 68-сильным трехцилиндровым бензиновым двигателем. Также можно выбрать его 82-сильную версию и

110-сильный вариант с турбонаддувом. Конечно, турбомотор резвее и более эластичен. У него больше тяги в среднем диапазоне оборотов, ведь максимальный крутящий момент в 205 Н•м доступен с 1500 об/мин. Вибрации не ощутимы, а шумным двигатель становится только на высоких оборотах. С ним разгон до 100 км/ч занимает 10,4 с, а максимальная скорость составляет 188 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 5,5 л/100 км, а в загородном – 4,0 л/100 км.

Турбодизель объемом 1,6 л предложен в вариантах на 75 и 100 л. с. Он очень тяговит на низких оборотах благодаря немаленькому крутящему моменту в 254 Н•м при 1750 об/мин. Мотор работает достаточно тихо. Такой Citroen C3 разгоняется до 100 км/ч за 11,9 с и развивает 185 км/ч. Он довольно экономичный – 4,4 л/100 км в городе и 3,2 л/100 км – на трассе.

Механическая 5-ступенчатая не самая точная, а ход рычага слишком длинный. Зато новый 6-ступенчатый "автомат" хорошо себя проявляет: передачи переключаются быстро и плавно.

Новый Citroen C3 стал еще комфортнее, чем предшественник. Подвеска мягкая и длинноходая, а потому большинство выбоин поглощаются плавно. Однако обратной стороной таких настроек являются выраженные крены кузова в поворотах. Хетчбэк неплохо маневрирует, а диаметр его разворота небольшой – 10,7 м. Руль очень легкий, но он и не обеспечивает надлежащую обратную связь от колес. У Citroen C3 улучшены тормоза, поэтому замедляется он увереннее. Кроме того, усилена шумоизоляция, поэтому ветер и шины теперь почти не слышны при 120 км/ч.

Citroen C3 третьего поколения уже начали продавать в Европе. Базовый хетчбэк стоит 12 тыс. евро.

















Технические характеристики Citroen C3		
Тип кузова	хетчбэк	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная/полная масса, кг	1050/1600	1090/1670
Длина/ширина/высота, мм	3996/1749/1474	
Колесная база, мм	2540	
Колея передняя/задняя, мм	1471/1480	
Клиренс (дорожный просвет), мм	140	
Объем багажника мин/макс, л	300	
Диаметр разворота, м	10,7	
Двигатель		
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1199	1560
Тип	Бензиновый, с туронаддувом	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	110 при 5500	100 при 3750
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	205 при 1500	254 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/45	Дт/45
Трансмиссия		
Тип привода	передний	
Коробка передач	5-ст. механическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Полузависимая пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые	
Тормоза задние	барабанные	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR	
Размер шин	205/55 R16	195/65 R15
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,4	11,9
Максимальная скорость, км/ч	188	185
Расход топлива, л/100 км		
– городской цикл	5,5	4,4
– загородный цикл	4,0	3,2
– смешанный цикл	4,6	3,7
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	12 000 – 20 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	



# Infiniti Q60:

элегантный и быстрый





---

Купе Infiniti известны с 2002 года – именно тогда появилась модель G35. Шесть лет спустя представили Infiniti G37, который очень неплохо себя зарекомендовал. И вот теперь пришло время для третьего поколения двухдверных Infiniti. В производство поступает новый Infiniti Q60. Переименовали его в соответствии с новой системой названий японской марки.

---







Платформой с новичком поделился седан Infiniti Q50. У двух моделей общая колесная база – 2850 мм. По сравнению с предшественником, купе Infiniti Q60 немного подросло – до 4690 мм в длину и 1850 мм в ширину. При этом масса в базовой версии уменьшена на 100 кг – до 1688 кг. А коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,28.

Предшественник G37 выглядел ярко, а новый Infiniti Q60 стал еще привлекательнее. Внешне он практически не отличается от предсерийного концепта. В дизайне преобладают элегантные выпуклые поверхности, напоминающие морские волны. Широкая решетка радиатора декорирована хромом. Узкие светодиодные фары растянuty на мускулистые крылья. На боковинах появились вентиляционные отверстия, отводящие тепло от тормозов. Высокая оконная линия и приподнятая задняя часть прибавляют стремительности профилю. Усиливают впечатление 19-дюймовые легкосплавные диски, которыми оснащено даже базовое купе. Бросается в глаза изящный изгиб задних

стоек крыши. В крышку багажника интегрирован спойлер, а расширенные "плечи" подчеркнуты продолговатыми фонарями. Флагманский вариант Red Sport 400 также получил аэродинамический обвес и две широких выхлопных трубы.

В салоне также господствуют плавные формы. Передняя панель напоминает распростертыe крылья. Уже в базовой версии в отделке преобладают кожа и полированный алюминий, а в Red Sport 400 доступны даже карбоновые вставки. На педалях заметны металлические накладки. Циферблаты приборов прикрыты изогнутым козырьком и дополнены нежно-синей оптической подсветкой. Внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру установлен цветной экран бортового компьютера.

На центральной панели Infiniti Q60 установлены сразу два сенсорных дисплея. Верхний 8-дюймовый отображает данные спутниковой навигации и камеры заднего вида. Нижний экран с диагональю 7 дюйм-

ов заменяет собой клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля, причем водителю может выбрать конфигурацию его меню. Интересно, что традиционные кнопки также остались – их разместили по бокам панели. А еще для навигации в меню есть круглый джойстик.

Передние сиденья оснащены электроприводом и подогревом во всех Infiniti Q60. Они спроектированы таким образом, что снижают нагрузку на спину, а потому снижают усталость после долгих путешествий. Кресла стали более комфортабельными и неплохо удерживают спину. В версии Red Sport 400 предусмотрены спортивные сиденья с улучшенной боковой поддержкой. Водителя и пассажира разделяет высокая ассиметричная центральная консоль. На ней размещены подстаканники и подлокотник с отделением внутри.

На втором ряду немного просторнее, чем в модели прошлого поколения. Хотя места над головой по-прежнему немного, так что пассажиры ростом выше 175 см будут стеснены. Зато объем багажника увеличен до 342 л.

Комплектация Infiniti Q60 весьма богатая. Даже базовая модель получила систему бесключевого доступа, электропакет, двухзонный климат-контроль, датчики дождя и света, камеру заднего вида, CD-плеер, Bluetooth, адаптивный круиз-контроль. Также установлены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. Вариант Red Sport 400 добавляет люк в крыше, электропривод рулевой колонки и аудиосистему Bose с 13 динамиками. Пакет Technology добавляет адаптивные фары, подогрев руля, камеры кругового обзора, системы автоматического замедления, соблюдения полосы движения и слежения за "слепыми" зонами.

Купе Infiniti Q60 получило турбомоторы, их позаимствовали у новых партнеров из Mercedes-Benz. Начальная 2,0-литровая "четверка" развивает 211 л. с. А 3,0-литровый V6 доступен в вариантах на 300 и 405 л. с. Более мощный двигатель устанавливают исключительно на Q60 Red Sport 400. Он быстро раскручивается и

живо отзывается на нажатие педали акселератора. Пиковые 475 Н•м крутящего момента доступны при 1600-5200 об/мин, что обеспечивает неплохие тяговые характеристики в среднем диапазоне оборотов. Турбояма практически не ощутима. При этом мотор почти не слышен, он даже слишком тихий, как для спорткупе. Зато динамика неплохая – 5 с до 100 км/ч и максимальные 250 км/ч. К тому же, новый мотор значительно экономичнее 3,7-литрового V6 предшественника – 13,1 л/100 км в городском цикле и 6,8 л/100 км – в загородном.

Автоматическая 7-ступенчатая трансмиссия переключает передачи плавно, но не слишком быстро. Доступны варианты Infiniti Q60 с задним и полным приводом.

Конечно, полноприводное купе демонстрирует лучшее сцепление с дорогой, хотя большую часть времени крутящий момент все равно передается только на задние колеса. К тому же, в этом случае установлена система векторизации тяги, умень-

шающая недостаточную поворачиваемость. У Infiniti Q60 на первом месте – комфорт, поэтому езда очень мягкая. Впрочем, кренится в поворотах купе не очень сильно благодаря адаптивным амортизаторам. В салоне очень тихо даже при 150 км/ч благодаря улучшенной шумоизоляции и системе активного подавления звуковых помех (она генерирует звуковые волны противоположной фазы).

За доплату автомобиль предлагают оснастить полностью электронным рулевым управлением. То есть, все команды идут по проводам, хотя в целях безопасности систему дублирует традиционная рулевая рейка. Плюсом технологии является полное отсутствие толчков на руле. Есть четыре разных режима работы. Однако, остро чувствуется недостаток обратной связи, стандартное рулевое управление с электроусилителем гораздо информативнее.

Новый Infiniti Q60 уже поступит в продажу. В Европе базовое купе стоит 44 500 евро.















Технические характеристики Infiniti Q60	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/4
Снаряженная масса, кг	1874
Длина/ширина/высота, мм	4690/1850/1395
Колесная база, мм	2850
Колея передняя/задняя, мм	1544/1570
Клиренс (дорожный просвет), мм	132
Объем багажника мин/макс, л	342
Диаметр разворота, м	11,2
Двигатель	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	2997
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	405 при 6400
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	475 при 1600-5200
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/80
Трансмиссия	
Тип привода	Подключаемый полный
Коробка передач	7-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VDC, TCS, TPMS
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	245/40 R19
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,0
Максимальная скорость, км/ч	250
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	13,1
– загородный цикл	6,8
– смешанный цикл	9,1
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	44 500 – 65 000
Первое ТО, км	20 000
Периодичность ТО, км	20 000



Первый Peugeot 3008 представили в 2009 году. Автомобиль сочетал в себе черты хэтчбэка, мини-вэна и вседорожника. С тех пор ситуация на рынке изменилась. Вседорожные модели стали более популярны и это заставило немного изменить концепцию модели. Новый Peugeot 3008 претерпел серьезные изменения – теперь перед нами вседорожник.

# Peugeot 3008: смена образа





Peugeot 3008 преобразился внешне и его мало что роднит с предшественником. Его капот стал длиннее и выше, а у лобового стекла уменьшен угол наклона. Оконная линия теперь также более высокая и обрела элегантный изгиб. Широкая хромированная решетка радиатора выполнена в духе обновленного Peugeot 2008. Раскосые фары дополнены ходовыми огнями, а за доплату могут быть полностью светодиодными. Серьезно увеличены и воздухозаборники в переднем бампере. Капот и боковины теперь более профилированы. Стандартными являются 17-дюймовые легкосплавные диски, а в версии GT колеса 19-дюймовые. На порогах появились хромированные молдинги, а нижняя часть кузова прикрыта защитными пластиковыми накладками. На крыше появился спойлер, а задние стойки окрашены в черный цвет, что создает эффект панорамного стекла. Оригинальные фонари напоминают следы от когтей зверя.

Как и прежде, Peugeot 3008 использует платформу хэтчбека 308. Вседорожник существенно подрос во всех направлениях: его длина увеличена до 4447 мм, ширина – до 1841 мм, высота – до 1615 мм, а колесная база – до 2675 мм. При этом его массу снизили на 100 кг – до 1325 кг в начальной версии. Этому способствуют пе-

редние крылья из алюминиевых сплавов и пластиковая пятая дверь.

Материалы внутренней отделки улучшены. В варианте GT салон декорирован алькантарой. Оформление также претерпело серьезные перемены и выполнено в стиле новых моделей Peugeot. Передняя панель выполнена обволакивающей, а цвет ее подсветки теперь можно изменять. Трехспицевое рулевое колесо имеет небольшой диаметр и приплюснуто сверху и снизу. Приборная панель расположена очень высоко – как раз на уровне глаз. Такое же решение использовано в том же Peugeot 308. Но там применены аналоговые приборы, а в Peugeot 3008 показания выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей. Водитель может изменять его конфигурацию – например, выбрать карту навигационной системы. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло.

Центральная панель повернута к водителю, а сверху к ней прикреплен 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Благодаря ему здесь существенно уменьшено количество клавиш. Оставшиеся кнопки напоминают авиационные тумблеры.

Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Посадка в Peugeot 3008 ста-

ла более вертикальной и теперь гораздо выше, что значительно улучшило обзорность. Передние сиденья мягкие и комфортабельные, но при этом неплохо удерживают спину. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Бокс в подлокотнике существенно увеличен в размерах.

На втором ряду просторнее, чем в модели прошлого поколения. Места стало больше как для ног, так и над головой. Кроме того, салон сделали немного шире, хотя все равно двоим пассажирам сзади все же удобнее.

Объем багажника вырос до 520 л, а пол в отсеке многоуровневый. Задние кресла теперь складываются гораздо легче – достаточно потянуть за специальные петли. Они образуют ровный пол, а объем увеличивается до 1580 л.

Комплектация Peugeot 3008 значительно расширена: в базовой версии теперь есть электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контроль, аудиосистема, связь Bluetooth, парктроник. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стабилизации, соблюдения полосы движения и автоматического замедления. В варианте GT добавлены климат-контроль, датчики света и дождя, подогрев передних кресел. В пе-





речне опций значатся камеры кругового обзора, беспроводное зарядное устройство для мобильных телефонов, парковочный автопилот, функция массажа передних сидений, распылитель духов. Также доступны системы мониторинга "слепых" зон, распознавания дорожных знаков и определения усталости водителя, а если выбрать режим Sport, то оно становится острее.

Все доступные двигатели оснащены турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. Начальный 1,2-литровый турбомотор развивает 130 л. с. Выше в иерархии – 1,6-литровая 165-сильная "четверка". Она довольно эластична и неплохо проявляет себя в среднем диапазоне оборотов. Максимальные 240 Н•м крутящего момента доступны при 1400 об/мин. Двигатель работает плавно, а громким становится только на высоких оборотах.

Вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 8,9 с и развивает 206 км/ч. В городе расход топлива составляет 7,6 л/100 км, а за городом – 5,1 л/100 км.

Турбодизель объемом 1,6 л развивает 120 л. с. Его преимущество – немалая тяга на малых оборотах. Пиковый крутящий момент в 300 Н•м достигается при 1750 об/мин. Разгон до 100 км/ч занимает 11,2 с, а максимальная скорость составляет 189 км/ч. Мотор несколько шумноват, особенно если его раскручивать. Зато он экономичный – 4,9 л/100 км в городе и 3,9 л/100 км – на трассе. Также доступны 2,0-литровые турбодизели мощностью 150 и 180 л. с.

На выбор предложены 6-ступенчатые механическая или автоматическая трансмиссии. Пока все Peugeot 3008 – переднеприводные, а полный привод получит только будущая гибридная версия. Зато

есть технология помощи на крутом спуске и вседорожная антипробуксовочная система Advanced Grip Control с режимами для песка, грязи и снега.

Вседорожник ориентирован на комфорт. Его мягкая и длинноходная подвеска без проблем справляется с большинством дорожных неровностей. При этом и крены кузова в поворотах у Peugeot 3008 не слишком выражены. Рулевое управление очень легкое и не самое информативное, а если выбрать режим Sport, то обратной связи становится еще меньше. Шумоизоляция салоне немного улучшена, поэтому внутри стало тише, особенно при езде по автомагистрали.

Новый Peugeot 3008 уже начали продавать в Европе. Там вседорожник стоит от 23 тыс. евро. Вскоре он появится и в Украине.



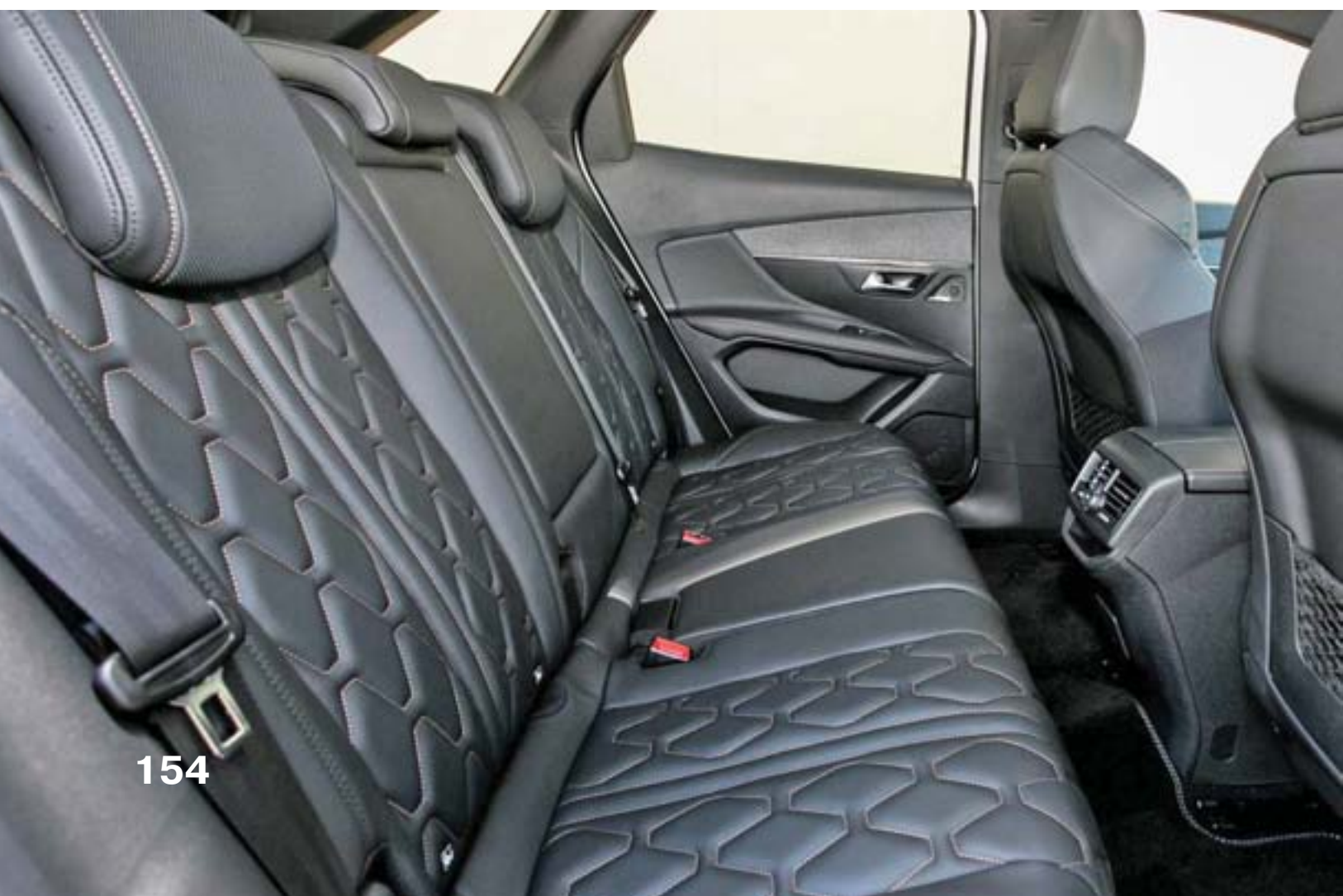












### Технические характеристики Peugeot 3008

Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная/полная масса, кг	1375/1950	1375/1970
Длина/ширина/высота, мм	4447/1841/1615	
Колесная база, мм	2675	
Колея передняя/задняя, мм	1579/1587	
Клиренс (дорожный просвет), мм	219	
Объем багажника, л	520/1580	
Диаметр разворота, м	10,7	
<b>Двигатель</b>		
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1598	1560
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	165 при 6000	120 при 3500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	240 при 1400	300 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/52	Дт/52
<b>Трансмиссия</b>		
Тип привода	передний	
Коробка передач	6-ст. автоматическая	6-ст. механическая
<b>Ходовая</b>		
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, Advanced Grip Control	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Размер шин	215/65 R17	
<b>Эксплуатационные показатели</b>		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,9	11,2
Максимальная скорость, км/ч	206	189
Расход топлива, л/100 км		
– городской цикл	7,6	4,9
– загородный цикл	5,1	3,9
– смешанный цикл	6,0	4,3
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	23 000 – 40 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	



# Tesla Model

**скоростной электрический  
вседорожник**





X:

*Тест-драйв:*  
ДЕБЮТАНТ





Tesla – такое себе воплощение американской мечты в автомобильной сфере. Далеко не каждый может с нуля создать успешную компанию по производству автомобилей и за несколько лет выйти на показатель в 50 тыс. выпущенных машин в год. А в Tesla смогли и продолжают расширяться. Кузнецом успеха стал электромобиль Tesla Model S, но не менее удачно стартовал на рынке и первый электрический вседорожник Tesla Model X.

Новый электромобиль Tesla Model X – близкий родственник хэтчбека Model S. Собственно, у двух моделей общая платформа. Правда, вседорожник все же ощутимо крупнее – 5037 мм в длину, 2070 мм в ширину и 1684 мм в высоту при такой же колесной базе в 2965 мм. Да и тяжелее он – целых 2438 кг. Зато аэродинамика отличная: у Tesla рекордный коэффициент лобового сопротивления в классе – 0,24.

С виду Tesla Model X напоминает Model S на стероидах. У него такая же передняя часть с узким воздухозаборником и продолговатыми светодиодными фарами. Но крыша более изогнута, а задняя часть приподнята. Стандартными являются 20-дюймовые легкосплавные диски, а 22-дюймовые предложены за доплату. Предусмотрен и выдвижной спойлер. Отдельного упоминания заслуживают задние двери типа "крыло чайки". Они поднимаются вверх с помощью электропривода, что удобно в тесных местах, и оснащены сенсорами, чтобы случайно не ударить

пассажиров. Но открытие и закрытие происходит слишком медленно. К слову, передние двери также могут быть дополнены электроприводом и сами открываются при приближении водителя с ключом в кармане.

Салон декорирован кожей уже в базовой версии, можно заказать и карбоновые вставки. Педали дополнены металлическими накладками. Трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу знакомо по Tesla Model S, у него же позаимствовали и экран приборной панели. Его графика понятна и отлично читается.

Центральная панель повернута к водителю, а большую ее часть занимает громадный сенсорный дисплей с диагональю 17 дюймов. Он контролирует огромное количество функций, включая климат-контроль, аудиосистему, электропривод дверей. Предусмотрено и голосовое управление. Кстати, на карте спутниковой навигации отмечены фирменные станции зарядки электромобилей Tesla Supercharger. В салоне сразу 6 подстаканников и немало отделений для мелкой поклажи, включая маленький бокс в центральной консоли.

Как рулевая колонка, так и сиденья оснащены электроприводом регулировок с памятью на настройки уже в базовой версии. Сами кресла мягче, чем в хэтчбеке Tesla и обладают неплохой боковой поддержкой. Они оснащены подогревом, как и обод руля. Особого упоминания заслуживает панорамное лобовое стекло, рас-

тянутое на крышу. Посадка в Tesla Model X довольно высокая, но обзор назад ограничен из-за приподнятой "кормы".

Конфигурацию второго ряда можно выбирать – два или три индивидуальных кресла. В обоих случаях предусмотрена горизонтальная регулировка и подогрев. Места для ног и над головой более, чем достаточно. К тому же, нажатием кнопки сиденья можно сдвинуть вперед, чтобы облегчить доступ на третий ряд. Здесь, кстати, тоже могут разместиться взрослые пассажиры.

Даже в семиместной конфигурации на месте в распоряжении 368-литровый багажник. Но сложив сиденья, можно увеличить его объем до 2180 л. А еще не стоит забывать о 198-литровом переднем отсеке для поклажи. Конечно же, пятая дверь также получила электропривод.

Все Tesla Model X получили систему доступа без ключа, электропакет, раздельный климат-контроль 240-ваттную аудиосистему, датчики света и дождя, связь Bluetooth, Wi-Fi, камера заднего вида, адаптивный круиз-контроль с функцией автоматического замедления. Установлены целых 12 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии мониторинга "слепых" зон, соблюдения полосы движения и распознавания дорожных знаков. При желании можно заказать камеры кругового обзора, парковочный автопилот, систему полуавтономного движения, 560-ваттную





аудиосистему. Особое предложение – специальные фильтры салона, защищающие от радиации и бактериологического оружия.

Базовые версии 60D и 75D оснащены электромотором мощностью 328 л. с. У 90D – два 259-сильных двигателя, по одному на ось. Наконец, у флагманского P90D передний электромотор также развивает 259 л. с., а вот задний выдает 503 л. с. Правда, суммировать мощность не получится в виду ограничений по силе тока батареи. В обычном состоянии она составляет 464 л. с., но опционный спортивный режим Ludicrous обеспечивает 532 л. с. Этого более, чем достаточно, особенно учитывая тот факт, что уже с первых оборотов в распоряжении гигантские 966 Н·м крутящего момента. Тут уж без помощи при старте Launch control никак не обойтись. Характеристики Tesla Model X – на уровне гораздо более дорогих спорткупе, это самый быстрый серийный вседорожник. Разгон до 100 км/ч занимает 3,2 с, а с 50 до 80 км/ч – всего 1,3 с. Еще более впечатляет тот факт, что набор скорости происходит фактически в

полной тишине. Ограничитель срабатывает при 250 км/ч. А еще электромобиль может буксировать 2,3-тонный прицеп.

Цифровые обозначения в названиях версий указывают на емкость батареи. В базовом варианте она равна 60 кВт·ч, что позволяет проехать 354 км без подзарядки. У Model X P90D с его 90 кВт·ч дальность хода – 465 км. А уже скоро начнутся продажи новой версии с батареей на 100 кВт·ч с пробегом в 540 км.

При нынешних украинских тарифах на электричество стоимость 100 км составляет примерно 20-25 гривен. Полная зарядка от бытовой электросети займет около 10 часов, хотя с помощью специального зарядного устройства это время можно сократить вдвое.

От Tesla Model X не стоит ожидать выдающихся способностей на бездорожье. Хотя у него есть система помощи на крутом спуске, а опционная пневмоподвеска позволяет изменять клиренс в пределах 137-211 мм.

Поскольку аккумуляторы расположены в днище, то центр тяжести у вседорожника непривычно низкий. А это способствует

хорошей управляемости и малым кренам в поворотах. Сцепление с дорогой также отличное. Правда руль совсем неинформативный и слишком легкий. Также нужно учитывать, что в базовой версии подвеска довольно упругая, да и низкопрофильная резина дает о себе знать. С пневмоподвеской электромобиль Tesla гораздо комфортнее. Также следует отметить хорошую шумоизоляцию. В салоне тихо не только из-за электромотора – аэродинамические шумы также не дают о себе знать.

Если отпустить педаль акселератора, то срабатывает система регенеративного торможения и Tesla Model X начинает активно сбрасывать скорость. Но все же для более резкого замедления необходимо нажать на тормоз. Кстати, для остановки со 100 км/ч понадобится 32,3 м.

Tesla Model X показывает, что и вседорожник вполне может быть электромобилем. Стоимость модели в США начинается с отметки в 81 200 долларов, а скоростной P90D обойдется в 135 тыс. То есть, он не дороже заряженных BMW X6 M и Porsche Cayenne Turbo S, но быстрее их.





















Технические характеристики Tesla Model X P90D	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/7
Снаряженная масса, кг	2438
Длина/ширина/высота, мм	5037/2070/1684
Колесная база, мм	2965
Колея передняя/задняя, мм	1661/1700
Клиренс (дорожный просвет), мм	137-211
Объем багажника, л	198/2180
Диаметр разворота, м	11,3
Двигатель	
Тип	Электрический
Расположение	спереди, поперечно и в базе, продольно
Макс. мощность, л. с. при об/мин	259+502
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	966 при 1-8600
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	1-ст. механическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, Traction control, TPMS
Количество подушек безопасности, шт.	12
Размер шин	265/45 R20 спереди, 275/45 R20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,2
Максимальная скорость, км/ч	250
Дальность пробега, км	465
Стоимость автомобиля (в США), долларов	81 200 – 135 000
Первое техобслуживание, км	10 000
Периодичность техобслуживания, км	10 000



# Новичок против признанных авторитетов



## Ford Kuga

В переднем бампере Ford Kuga – широкий воздухозаборник



## Renault Kadjar

Фары Renault Kadjar – светодиодные



## Toyota RAV4

V-образная радиаторная решетка Toyota RAV4 сочетается с узкими фарами

Вседорожники традиционно популярны как во всем мире, так и в Украине. Высокий дорожный просвет, полный привод и вместительный салон играют свою роль при выборе подобной модели. В последние годы большую часть продаж вседорожников составляют компактные городские модели. Появляются и новые представители этого сегмента. Так, совсем недавно в Украине был представлен Renault Kadjar. Мы решили проверить, как он проявит себя против хорошо знакомых Ford Kuga и Toyota RAV4.

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

Дизайн Renault Kadjar выполнен в соответствии с новым фирменным стилем французской марки. Во внешнем виде преобладают элегантные плавные формы. Вседорожник очень напоминает Renault Clio и Captur. В дизайне преобладают мускулистые раздутые поверхности, а крылья серьезно расширены. Широкая решетка радиатора напоминает улыбку, а по центру ее – огромный логотип Renault. Продолговатые фары полностью светодиодные. Передний бампер по форме напоминает распростертые крылья. Оконная линия делает элегантный изгиб в районе задних дверей. Заднее стекло сверху прикрыто спойлером, а широкие "плечи" подчеркнуты стреловидными фонарями.

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

Kadjar немного компактнее своих соперников – 4449 мм в длину против 4524 мм у Kuga и 4605 мм – у RAV4. Преимущество Ford – большая (2690 мм) колесная база тогда, как у Toyota она равна 2660 мм, а у Renault – 2646 мм. Kadjar также самый легкий – 1611 кг против 1695 кг у RAV4 и 1702 кг у Kuga.

Салон Ford Kuga привлекает внимание спортивным стилем. Отделка разбавлена вставками "под алюминий" и лакированными поверхностями. У четырехспицевого рулевого колеса небольшой диаметр, а



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



**Renault самый легкий в тройке – 1611 кг**



**Toyota крупнее соперников – 4605 мм**





**Стреловидные фонари Kuga растянuty на крылья**



**Пятая дверь Kadjar – рельефная**



**Задние крылья RAV4 немного расширены**

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

Внутри Renault Kadjar преобладают выпуклые поверхности. В салоне весьма много серебристых деталей, имитирующих полированный металл. Рулевое колесо обшито кожей, а его обод выполнен плоским снизу. Показания приборов выведены на три жидкокристаллических дисплея. Центральная панель наклонена, а сверху на ней установлен 7-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы R-Link 2. Благодаря ему, количество клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля небольшое. Зато много различных отделений для мелкой поклажи, а их общий объем – 30 л. Это и перчаточный ящик, и бокс в подлокотнике, и карманы в дверях. У рулевой колонки изменяются высота и глубина, широкий диапазон регулировок и у водительского кресла. Передние сиденья – мягкие и комфортабельные, хотя немного больше боковой поддержки не помешало бы. Они оснащены с подогревом. Высокая посадка обеспечивает хорошую обзорность. Однако педальный узел почему-то немного сдвинут вправо. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлен подлокотник с боксом внутри.

В отделке салона Toyota RAV4 присутствуют сатиновые молдинги, имитирующие металл и даже вставки "под карбон". Можно их заметить и на трехспицевом рулевом колесе, обшитом кожей. Приборы украшены нежно-синей подсветкой. Внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре установлен датчик температуры двигателя. По центру размещен цветной дисплей бортового компьютера. Центральная консоль – рельефная, что позволяет разделить кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля. Однако, они слишком тесно сгруппированы. Также здесь можно заметить часы и 7,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы Toyota Touch. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, а кресло водителя оснащено электроприводом. Сиденья первого ряда мягкие и комфортабельные, хотя не лучшим образом

удерживают спину. Предусмотрен и их подогрев. На трансмиссионном тоннеле установлен широкий подлокотник с боксом внутри, а вот подстаканник здесь почему-то только один. Обзорность вперед и по сторонам неплохая.

На втором ряду в Kuga и RAV4 места для ног больше, чем в Kadjar. Задние сиденья Toyota оснащены изменяемым углом наклона спинок. Пространство над головой приблизительно одинаковое во всех трех вседорожниках так же, как и ширина салона в районе плеч. Объем багажника Ford равен 456 л, Renault – 472 л, а Toyota – 506 л. В двухместной конфигурации он возрастает до 1928, 1478 и 1655 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны версии автомобилей одинаковой стоимости Ford Kuga 2,0 Trend, Renault Kadjar 1,6 Intense и Toyota RAV4 2,2 Live. Все они оснащены электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, отдельным климат-контролем, парктроником, датчиками света и дождя, CD-плеером, связью Bluetooth, легкосплавными дисками, круиз-контролем, системами стабилизации и контроля давления в шинах. Ford и Renault получили систему доступа без ключа. У Kadjar и RAV4 есть камера заднего вида, а французский вседорожник оснащен еще и системой слежения за "слепыми" зонами. У Ford и Toyota по 7 подушек безопасности, а у Renault – 6.

Все три автомобиля оснащены четырехцилиндровыми турбодизелями. Мотор Kuga объемом 2,0 л развивает 150 л. с. при 4000 об/мин. Внушительный крутящий момент в 370 Н·м, доступный с 2000 об/мин, делает его эластичным и тяговитым в среднем диапазоне оборотов. Двигатель самый тихий и плавный в тройке. Вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 9,9 с и способен развить 192 км/ч. Механическая 6-ступенчатая трансмиссия демонстрирует отличную точность работы. Ford расходует 6,0 л/100 км в городском цикле 4,7 л/100 км в загородном. Этому способствует система глушения мотора при остановках Start/Stop. Kuga также можно оснастить 180-сильной версией этого турбодизеля и бензиновыми турбомоторами объемом 1,6 л (150 и 180 л. с.).

Под капотом Renault установлен двигатель меньшего объема – 1,6 л. Он развивает 130 л. с. при 4000 об/мин, а максимальные 320 Н·м крутящего момента достигаются при 1750 об/мин. Мотор вполне эластичный, но достаточно шумный. А 6-ступенчатой механической трансмиссии чуть больше точности не помешало бы. Разгон до 100 км/ч занимает 10,5 с, а максимальная скорость составляет 190 км/ч. Kadjar самый экономичный в тройке – 5,4 л/100 км в городе и 4,4 л/100 км – на трассе. Вседорожник также доступен с 1,5-литровым 110-сильным турбодизелем и 1,2-литровым 130-сильным бензиновым турбомотором.

Двигатель RAV4 имеет несколько больший рабочий объем (2,2 л) и развивает 150 л. с. при 3600 об/мин. Максимальный крутящий момент составляет 340 Н·м при 2000 об/мин. Toyota демонстрирует луч-



**Циферблаты приборов Ford установлены в отдельных желобах**



**Показания приборов Renault выведены на экран**



**На центральной панели Toyota – сенсорный 7,0-дюймовый дисплей**





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



**В Kadjar места для ног не слишком много**



**У RAV4 изменяется угол наклона спинок задних кресел**

шую в тройке динамику – 9,6 с до 100 км/ч и максимальные 190 км/ч. Механическая 6-ступенчатая коробка переключения передач работает лучше, чем трансмиссия Renault, но не столь отточена, как "механика" Ford. К тому же, мотор несколько шумноват на высоких оборотах, а после 2800 об/мин тяги становится ощутимо меньше. Да и "аппетит" побольше. В городе он составляет 6,9 л/100 км, а на шоссе – 5,0 л/100 км. Кроме того, для Toyota предлагают бензиновые моторы объемом 2,0 л (151 л. с.) и 2,4 л (180 л. с.).

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

Ford Kuga – пожалуй, самый увлекательный в управлении. Его рулевое управление точное и информативное, а остроту можно изменять нажатием кнопки. С недостаточной поворачиваемостью борется технология Torque Vectoring Control, имитирующая дифференциал повышенного трения. Kuga на удивление мало (как для вседорожника кренится в поворотах), но при этом его подвеска остается комфортной. На высоте и шумоизоляция, что особенно заметно после 120 км/ч. Отличные и тормоза: для замедления со 100 км/ч понадобится отрезок в 35,3 м.

Управляемость Renault Kadjar не столь интересна, как у Ford. Но зато он комфортнее. Энергоемкая подвеска без труда справляется с большинством выбоин. Правда, и кренится в виражах высокий Kadjar ощутимо. А еще недостаточная поворачиваемость нередко дает о себе знать. Сцепление с дорогой хорошее, как и курсовая устойчивость. Рулевое управление точное, но слишком легкое, да и чуть больше информативности ему не помешало бы. Хотя маневрирует автомобиль неплохо: его диаметр разворота – 10,7 м против 11,1 м у Kuga и 11,4 м – у RAV4. На больших скоростях в салоне слышен шум ветра.

Toyota – полная противоположность Kuga, ведь более ориентирован на комфорт. Его руль очень легкий и ему не хватает обратной связи в околонулевой зоне. Мягкая и длинноходная подвеска легко поглощает даже серьезные выбоины на дороге. Однако в поворотах автомобиль кренится немного больше, чем соперники. RAV4 также получил электронный дифференциал повышенного трения. Курсовая устойчивость – на высоте. Однако, на больших скоростях шум ветра становится слышен, пусть он и не слишком громкий. Тормозной путь со 100 км/ч – 35,7 м.

Toyota RAV4 2,2 Live самый доступный в тройке – 801 500 гривен. Он также привлекает вместительным багажником. Цена Ford Kuga 2,0 Trend – 808 800 гривен, а его сильная сторона – управляемость. Renault Kadjar 1,6 Intense стоит 809 500 гривен и привлекает экономичностью и богатым оснащением.



**Объем багажника Ford – 456 л**

**У Renault в распоряжении – 472 л**

**Багажник Toyota самый большой – 506 л**

Технические характеристики			
Модель	Ford Kuga	Renault Kadjar	Toyota RAV4
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1702/2208	1611/2059	1695/2260
Длина/ширина/высота, мм	4524/1840/1684	4449/1836/1607	4570/1844/1661
Колесная база, мм	2690	2646	2660
Колея передняя/задняя, мм	1562/1565	1556/1542	1570/1570
Клиренс (дорожный просвет), мм	201	200	197
Объем багажника мин/макс, л	456/1928	472/1478	506/1655
Диаметр разворота, м	11,1	10,7	11,4
Двигатель			
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1997	1598	2231
Тип	Дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	150 при 3500	130 при 4000	150 при 3600
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	370 при 2000	320 при 1750	340 при 2000
Топливо/емкость бака, л	Дт/57	Дт/65	Дт/60
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный		
Коробка передач	6-ст. механическая		
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	7	6	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, VSC, HDC
Размер шин	235/55 R17	215/60 R17	225/65 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,9	10,5	9,6
Максимальная скорость, км/ч	192	190	190
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	6,0	5,4	6,9
– загородный цикл	4,7	4,4	5,0
– смешанный цикл	5,2	4,8	5,7
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	808 800	809 500	801 500
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		



# Яркие представители В-класса



## Mazda 2

Воздухозаборник в бампере Mazda 2 напоминает улыбку



## Peugeot 208

Радиаторная решетка Peugeot 208 обрамлена хромом



## Seat Ibiza

Фары Seat Ibiza напоминают кристаллы

Хетчбэки В-класса – компактные, экономичные и недорогие. Но далеко не всегда это бюджетные модели. На нашем рынке вполне много автомобилей этого класса с ярким дизайном, неплохой управляемостью и в довольно неплохой комплектации. Среди подобных моделей – Mazda 2, Peugeot 208 и Seat Ibiza. О них мы расскажем в нашем сравнительном тест-драйве.

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

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

Seat Ibiza четвертого поколения совсем недавно претерпел повторное обновление. В его дизайне преобладают грани, и углы. На боковинах заметны оригинальные изогнутые линии, напоминающие лезвия сабли. Компактная трапецевидная решетка радиатора по бокам окружена четырехугольными фарами, похожими на кристаллы. В бампере заметен широкий воздухозаборник. Капот выполнен рельефным. Сзади слегка расширенные "плечи" крыльев подчеркнуты овальными фонарями. На верхней кромке пятой двери установлен небольшой спойлер.

Mazda и Seat получились крупным, по меркам В-класса – оба достигают 4060 мм в длину против 3962 мм у Peugeot. У "двойки" также самая большая колесная база – 2579 мм тогда, как у 208 – 2538 мм, а у Ibiza – 2469 мм. Интересно, что при этом японский хетчбэк самый легкий из троих – 1000 кг против 1140 кг у испанского автомобиля и 1150 кг – у французского.

В отделке салона Mazda присутствуют серебристые и черные лакированные накладные элементы, а также вставки, имитирующие карбон. Передняя панель выполнена в форме крыла, а вентиляционные дефлекторы напоминают турбины. Трехспицевое рулевое колесо небольшое, а в районе хвата рук на нем предусмотрены наплывы. На приборной панели центральное место



**Mazda самый легкий в тройке – 1000 кг**



**Peugeot тяжелее соперников – 1150 кг**



**Seat привлекает граненым дизайном**





**Заднюю часть Mazda 2 подчеркивают продолговатые фонари**



**По краям кузова 208 размещены С-образные фонари**



**На верхней кромке пятой двери Ibiza установлен спойлер**

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

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

Внутри Seat можно заметить черты спортивного дизайна. Компактное трехспицевое рулевое колесо, декорировано кожей. Внутри спидометра установлен указатель топлива в баке, а в тахометре расположен датчик температуры двигателя. Между ними находится экран бортового компьютера. Подсветка салона – эмоциональная, красная. Кроме того, центральная панель немного повернута к водителю, а сверху на ней установлен 5,0-дюймовый сенсорный дисплей. Кнопки аудиосистемы покрыты черным лаком. Это делает их приятнее на вид, хотя они несколько мелковаты, что затрудняет пользование ими. Хетчбэка обладает довольно большим перчаточным ящиком – 10,7 л. У рулевой колонки Ibiza изменяются угол наклона и глубина, достаточно широкий диапазон регулировок (в том числе и по высоте) и у сиденья водителя. Кресла первого ряда несколько упругие, но хорошо удерживают

спину. Предусмотрена и функция подогрева. Посадка за рулем ниже, чем у соперников, хотя обзорность вперед и по сторонам от этого ничуть не страдает. А вот обзор назад несколько ухудшают толстые стойки крыши.

На втором ряду места для ног в Mazda 2 немного больше, чем у 208 и Ibiza. В Peugeot довольно скромное пространство над головой. Ширина салона в районе плеч самая большая в Seat. Объем багажника Ibiza также больше, чем у конкурентов: он составляет 292 л, у Peugeot – 285 л, а у Mazda – всего 220 л. Со сложенными задними сиденьями он возрастает до 938, 1076 и 852 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны комплектации моделей приблизительно одинаковой стоимости – Mazda 2 1,5 Touring, Peugeot 208 1,6 Allure и Seat Ibiza 1,0 TSI Style. Все они укомплектованы центральным замком, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, аудиосистемой, связью Bluetooth. Peugeot получил двухзонный климат-контроль, а два других хэтчбэка – кондиционер. Зато у них есть система стабилизации, а у "двойки" также предусмотрены круиз-контроль, системы контроля давления в шинах и соблюдения полосы движения. Mazda и Peugeot оснащены датчиками света и дождя. У Mazda 2 – 6 подушек безопасности, у 208 – 4, а у Ibiza – только 2.

Для сравнения выбраны бензиновые версии моделей. Под капотом Mazda – 1,5-литровая атмосферная "четверка" с непосредственным впрыском топлива, развивающая 108 л. с. при 6000 об/мин. Максимальные 145 Н·м крутящего момента достигаются при 4000 об/мин. Мотор довольно быстро раскручивается, но по мере роста оборотов становится достаточно шумным. Автоматическая 6-ступенчатая коробка переключения передач демонстрирует быстрые реакции. Разгон до 100 км/ч занимает 10,3 с, а максимальная скорость – 184 км/ч. Японский хэтчбэк расходует 7,4 л/100 км в городском цикле и 4,3 л/100 км – в загородном.

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

У двигателя Ibiza три цилиндра и самый маленький рабочий объем – 1,0 л. Но благодаря турбонаддуву и непосредственно-



**Аналоговый тахометр Mazda сочетается с двумя дисплеями**



**Приборы Peugeot размещены очень высоко**



**Центральная панель Seat немного повернута к водителю**





**На втором ряду 208 вполне просторно**



**В Mazda 2 больше всего места для ног**



**Салон Seat самый широкий в районе плеч**

му впрыску топлива он развивает 110 л. с. при 5000 об/мин. Хотя более важной является отличная тяга на малых оборотах, ведь приличные 200 Н•м крутящего момента в распоряжении всего с 2000 об/мин и вплоть до 3500 об/мин. Характер у турбомотора бодрый и под стать ему – 7-ступенчатая роботизированная трансмиссия с двумя сцеплениями. Переключения передач в ней происходят очень быстро, пусть и не всегда плавно. Поэтому Seat самый быстрый – 9,3 с до 100 км/ч и максимальные 190 км/ч. К тому же, он и наиболее экономичнее: расходует 5,3 л/100 км. в городе, а на шоссе – 3,9 л/100 км. Также хэтчбэк у нас можно выбрать с 75-сильным атмосферным вариантом этого мотора, бензиновой 1,2-литровой "четверкой" на 90 л. с. и 1,4-литровым 75-сильным турбодизелем.

Новый Mazda 2 ставит на первое место управляемость. Легкий хэтчбэк отлично ведет себя на извилистых дорогах и редко демонстрирует недостаточную поворачиваемость. В городе он также неплохо себя проявляет, ведь диаметр его разворота – всего 9,4 м против 10,4 м у Peugeot и 10,5 м – у Seat. Руль острый и точный, хотя и слишком легкий даже на малых скоростях. Хэтчбэк не слишком кренится в виражах, хотя за это придется расплачиваться довольно жесткой ездой – неровности дорог часто ощутимы. А вот шумоизоляция не столь хороша и ветер отчетливо слышен на больших скоростях.

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

Seat не настолько жесткий, как Mazda, но его подвеска все равно весьма упругая. Тем не менее, она энергоемкая и справляется с большинством выбоин. Крены в поворотах относительно небольшие. Рулевое управление в меру острое и довольно точное, хотя немного больше обратной связи ему не помешало бы. С недостаточной поворачиваемостью успешно борется технология XDS, имитирующая дифференциал повышенного трения. У Ibiza довольно неплохая шумоизоляция салона, поэтому при 130 км/ч внутри довольно тихо, по меркам моделей В-класса.

Peugeot 208 1,6 Allure привлекает доступностью, его цена самая низкая – 448 300 гривен. Mazda 2 1,5 Touring немного дороже 459 тыс. гривен, а его сильная сторона – богатое оснащение. Цена Seat Ibiza 1,0 TSI Style – 491 300 гривен, но зато у него самый вместительный багажник.



**Объем багажника Mazda – 220 л**



**У Peugeot в распоряжении – 285 л**



**Багажник Ibiza самый большой – 292 л**

Технические характеристики			
Модель	Mazda 2	Peugeot 208	Seat Ibiza
Тип кузова	хэтчбек		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1000/1520	1150/1632	1140/1630
Длина/ширина/высота, мм	4060/1695/1475	3962/1739/1460	4060/1693/1428
Колесная база, мм	2570	2538	2469
Колея передняя/задняя, мм	1495/1485	1475/1471	1465/1457
Клиренс (дорожный просвет), мм	143	150	165
Объем багажника мин/макс, л	220/852	285/1076	292/938
Диаметр разворота, м	9,4	10,4	10,5
Двигатель			
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1496	1598	999
Тип	Бензиновый		Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		В ряд, 3
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		12/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	108 при 6000	120 при 6000	110 при 5000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	145 при 4000	160 при 4250	200 при 2000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/44	Аи-95/50	Аи-95/45
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. автоматическая	4-ст. автоматическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт	6	4	2
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC	ABS, EBD	ABS, EBD, ESP
Размер шин	185/65 R15	185/65 R15	185/60 R15
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,3	10,7	9,3
Максимальная скорость, км/ч	184	190	197
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	7,4	9,8	5,3
– загородный цикл	4,3	4,9	3,9
– смешанный цикл	5,5	6,7	4,4
Стоимость тестируемого автомобиля (в Украине), гривен	459 000	448 300	491 300
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		



# Ракеты С-класса



## Audi S3 Sportback

Стреловидные фары Audi S3 Sportback дополнены светодиодами



## Ford Focus RS

Широкая "пасть" решетки радиатора Ford Focus RS сочетается с небольшими отверстиями в бампере



## Mercedes-Benz A45 AMG 4MATIC

По центру радиаторной решетки Mercedes-Benz A45 AMG – большая трехлучевая звезда

C-класс планировался, как бюджетный сегмент. Первые его представители были компактными, доступными и экономичными. Но очень быстро начали развиваться горячие хетчбэки. Они сочетают динамику и управляемость спорткупе с практичностью пятидверной модели. На нашем рынке таких автомобилей немного. Но все же можно найти представителей когорты заряженных хетчбэков – Audi S3 Sportback, Ford Focus RS и Mercedes-Benz A45 AMG 4MATIC. О них и пойдет речь в сравнительном тест-драйве

Все Audi A3 недавно претерпели обновление, затронуло оно и Audi S3 Sportback. Автомобиль сохраняет фирменный стиль Audi, а пятидверная версия Sportback своим силуэтом напоминает универсал. Продолговатые биксеноновые фары дополнены выразительными стреловидными светодиодными лампами дневного света. Знакомо выглядит трапециевидная решетка радиатора. От стандартной модели Audi S3 Sportback легко отличить по аэродинамическому обвесу и увеличенным воздухозаборникам в бампере. Пятая дверь сверху прикрыта заостренным спойлером. Ширину задней части подчеркивают продолговатые трапециевидные фонари.

Новый Ford Focus RS выглядит ярко, хотя изменения несут функциональный характер. Хетчбэк сохраняет характерный дизайн с аркообразной формой крыши, слегка приподнятой задней частью и короткими свесами кузова. Широкая "пасть" решетки радиатора сочетается с небольшими вентиляционными отверстиями в бампере, поставляющими воздух к радиатору и тормозам. Узкие фары – адаптивные биксеноновые, а ходовые огни – светодиодные. В отличие от соперников, колеса у Focus RS диаметром 19 дюймов, а не 18-дюймовые. Да и спойлер у хетчбэка самый крупный и выразительный. Из заднего бампера выглядывают два огромных сопла выхлопной системы.

Mercedes-Benz A-Class последнего поколения преобразился и обзавелся заряженным вариантом A45 AMG 4MATIC. У него выраженный двухобъемный профиль, мускулистые профилированные боковины, элегантная ниспадающая линия крыши, короткие свесы кузова. Вместе с тем, специалисты AMG добавили несколько выразительных деталей. В частности, установлена новая широкая радиаторная решетка с большой трехлучевой звездой по центру. Крупные фары украшены изогнутыми светодиодами. Установлен новый изогнутый передний бампер. На боковинах появились аэродинамические накладки. Спойлер на крыше небольшой, а из заднего бампера выглядывают прямоугольные наконечники выхлопных труб.

Ford Focus RS немного крупнее своих соперников – достигает 4390 мм в длину против 4343 мм у Audi S3 Sportback и 4359 мм у A Mercedes-Benz A45 AMG. Зато у Mercedes-Benz наибольшая колесная база – 2700 мм тогда, как у Ford 2648 мм, а у Audi – 2630 мм. S3 Sportback легче конкурентов: он весит 1545 кг, A45 AMG 4MATIC – 1555 кг, а Focus RS – 1599 кг.



**Audi легче соперников – 1540 кг**



**Ford самый тяжелый – 1599 кг**



**У Mercedes-Benz самая большая колесная база – 2700 мм**





**Ширину задней части S3 Sportback подчеркивают продолговатые фонари**



**На крыше Focus RS установлен большой спойлер**



**По краям кузова A45 AMG размещены крупные фонари**

Внутри S3 Sportback преобладает лаконичный стиль. В отделке использована алькантара. Вентиляционные дефлекторы напоминают по дизайну турбины. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей, а его обод плоский снизу. Показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей. Центральная панель немного повернута к водителю, а сверху из нее выдвигается 5,8-дюймовый экран мультимедийной системы MMI. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля с ярко-красной подсветкой тесно сгруппированы, но их немного, а потому привыкнуть к ним несложно. У рулевой колонки изменяются высота и вылет. Спортивные передние кресла немного упругие, но зато хорошо удерживают спину. Они оснащены подогревом. Отсутствие "ручника" (стояночный тормоз – электромеханический) освободило место для сдвижного подлокотника с боксом. Обзорность в Audi самая лучшая.

Во внутренней отделке Focus RS ткань сочетается с кожей, а разбавляют их контрастные голубые швы. Внутри присутствуют многочисленные серебристые детали, имитирующие полированный алюминий, а также черные лакированные вставки. На педалях установлены металлические накладки. Обод рулевого колеса выполнен плоским снизу, а в районе хвата рук оно обшито перфорированной кожей. Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы, а их подсветка нежно-синяя. Между спидометром и тахометром находится цветной экран бортового компьютера, указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. Наклоненная центральная панель увенчана датчиками давления наддува, температуры и давления масла. Под ними находится 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы SYNC. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля немного, они крупные и понятные в пользовании. Передние сиденья Recaro обладают лучшей в тройке боковой поддержкой. Обогреваются не только кресла, но и руль. Центральный подлокотник прячет отсек для мелкой поклажи с USB-портом. Приподнятая задняя часть ограничивает обзор назад.

Салон A45 AMG 4MATIC также декорирован алькантарой. Круглые дефлекторы вентиляционной системы напоминают реактивные двигатели. На педалях и порогах установлены металлические накладки. Трехспицевый руль плоский снизу. На приборной панели преобладают два больших циферблата: спидометр с указателем остатка топлива внутри и тахометр – с датчиком температуры двигателя. Между ними – экран бортового компьютера. На центральной панели сверху размещен 5,8-дюймовый дисплей мультимедийной системы Comand. Навигация в ее меню осуществляется с помощью круглого джойстика на трансмиссионном тоннеле. Интересно, что список функций пополнил хронометр со счетчиком кругов, пройденных по гоночному автодрому. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля четко разделены друг от друга, но их слишком много и некоторые из них

очень мелкие. Спортивные передние сиденья с интегрированными подголовниками обладают хорошей боковой поддержкой, но при этом самые мягкие и комфортабельные в тройке. На центральном тоннеле установлен подлокотник, прячущий бокс. Обзор назад несколько ограничен из-за маленького окна.

На втором ряду самое большое пространство для ног в Audi; Ford не слишком ему уступает, а вот в Mercedes-Benz оно гораздо меньше. В Focus RS больше места над головой, чем S3 Sportback и, особенно, чем у A45 AMG 4MATIC. Во всех трех автомобилях сзади комфортнее двоим пассажирам, хотя могут поместиться и трое. Объем багажника у Mercedes-Benz больше, чем у соперников: он равен 341 л, у Audi – 340 л, а у Ford – 260 л. Со сложенными креслами второго ряда он возрастает до 1157, 1180 и 1148 л, соответственно.

Audi S3 Sportback, Ford Focus RS и Mercedes-Benz A45 AMG 4MATIC продаются в фиксированных комплектациях. Все они оснащены системой доступа без ключа, электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом и зеркал заднего вида, климат-контролем магнитолой с CD-проигрывателем, связью Bluetooth, легкосплавными дисками и системой стабилизации. Audi также получил парктроник, а Ford – камеру заднего вида и круиз-контроль. Зато у Mercedes-Benz есть системы автоматического торможения и определения усталости водителя. У немецких хэтчбэков – по 7 подушек безопасности, а у Focus RS – 6.

Все три автомобиля получили четырехцилиндровые бензиновые турбомоторы с непосредственным впрыском топлива. Двигатель Audi S3 Sportback объемом 2,0 л развивает 310 л. с. при 5500 об/мин. Он очень тяговит и эластичен, ведь приличные 400 Н·м крутящего момента доступны уже с 2000 об/мин и в распоряжении вплоть до 5400 об/мин. При этом мотор очень быстро набирает обороты и легко достигает своего предела в 6600 об/мин. Под рукой всегда остается запас мощности. С 6-ступенчатой роботизированной трансмиссией с двумя сцеплениями разгон до 100 км/ч занимает 4,6 с. Максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. А звук получился сочным и приятным благодаря специальному синтезатору в выхлопной системе. Благодаря технологии глушения мотора при остановках Audi самый экономичный из трех хэтчбэков – 8,2 л/100 км в городском цикле и 5,5 л/100 км – в загородном.

Ford Focus RS оснащен 2,3-литровой "четверкой" от купе Ford Mustang. Ее мощность – 350 л. с. при 6000 об/мин. Максимальный крутящий момент в 440 Н·м достигается при 2000 об/мин, а кратковременно при активации функции Overboost доступны и 470 Н·м. Этот мотор эластичен и очень тяговит, особенно в среднем диапазоне оборотов. Для совершения обгона на трассе не нужно понижать передачу. При этом двигатель может раскручиваться до высоких 6800 об/мин, не усмиряя свой пыл. Ford доступен исключительно с 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач. Она очень точная, но не



**Показания приборов Audi выведены на дисплей**



**На центральной панели Ford установлены дополнительные приборы**



**Отделка передней панели Mercedes-Benz имитирует карбон**





**На втором ряду S3 Sportback больше всего места для ног**



**В Focus RS сзади – самое щедрое пространство над головой**



**В A45 AMG скромный запас над головой**

позволяет добиться динамики на уровне "роботов". Результат – 4,7 с до 100 км/ч. Зато Focus RS может развить 266 км/ч. В городе он расходует 10,0 л/100 км, а на шоссе – 6,3 л/100 км.

Мотор Mercedes-Benz A45 AMG 4MATIC самый мощный – 360 л. с. при 6000 об/мин. Такого результата добились благодаря двойному турбонаддуву. Первый турбокомпрессор меньшего диаметра подключается на низких оборотах и помогает побороть турбояму. Затем к нему присоединяется вторая турбина, что обеспечивает немалый крутящий момент в 450 Н·м при 2250 об/мин. При резком старте с пробуксовкой борется технология Launch control. Динамика Mercedes-Benz такая же, как у менее мощного Audi – 4,6 с до 100 км/ч и максимальные 250 км/ч. Звук "четверки" на высоких оборотах громкий, но насыщенный и приятный для уха. Расход топлива составляет 9,1 л/100 км в городском цикле и 5,9 л/100 км – на трассе.

Audi более спокойный и покладистый, чем соперники. Его Рулевое управление точное и наполненное тяжестью, хотя немного больше информативности ему не помешало бы. Полный привод – залог хорошего сцепления как на сухой, так и на мокрой дороге. А с недостаточной поворачиваемостью успешно борется технология XDS+, имитирующая передний и задний дифференциалы повышенного трения. Конечно, подвеска упругая, но она не намного жестче, чем у стандартного Audi A3. На скоростях 120-130 км/ч в салоне тихо.

Ford – полная противоположность Audi, он более экстремальный. Полный привод у него постоянный, а не подключаемый, как у соперников. Это гарантирует хорошее сцепление с дорогой. В режиме Drift до 70% тяги может передаваться на заднюю ось, чтобы водитель мог добиться управляемого заноса. Руль очень острый и хетчбэк сразу реагирует на малейшее его движение. Он мало кренится в поворотах, но его подвеска очень жесткая, особенно если перевести адаптивные амортизаторы в режим Sport. Зато крены кузова минимальны. Шумоизоляция в Focus RS несколько хуже, чем у соперников.

Mercedes-Benz довольно интересен в управлении. Рулевое управление сделали острее и более информативным, а на больших скоростях оно приятно наполняется тяжестью. Полный привод обеспечивает хорошее сцепление с дорогой. Но тяжелый "нос" – причина выраженной недостаточной поворачиваемости. A45 AMG 4MATIC по комфорту не сильно отличается от стандартного A-Class. Серьезно ощутимы лишь глубокие выбоины. При этом автомобиль не слишком кренится в поворотах. А еще у хетчбэка лучшая в тройке шумоизоляция салона.

Audi S3 Sportback ощутимо доступнее соперников – 1 304 000 гривен. Он также самый экономичный. Цена Ford Focus RS 1 390 000 гривен, он привлекает богатой комплектацией. Mercedes-Benz A45 AMG 4MATIC самый дорогой – 1 435 000 гривен, а его преимущество – мягкая подвеска.



**Объем багажника Audi – 340 л**



**У Ford в распоряжении 260 л**



**Багажник Mercedes-Benz самый вместительный – 341 л**

<b>Технические характеристики</b>			
Модель	<b>Audi S3 Sportback</b>	<b>Ford Focus RS</b>	<b>Mercedes-Benz A45 AMG 4MATIC</b>
Тип кузова	Хетчбэк		
Количество дверей/мест, шт	5/5		
Снаряженная масса, кг	1540	1599	1555
Длина/ширина/высота, мм	4322/1785/1425	4389/1823/1471	4359/1780/1417
Колесная база, мм	2631	2648	2700
Колея передняя/задняя, мм	1535/1511	1549/1559	1557/1561
Клиренс (дорожный просвет), мм	130	130	110
Объем багажника мин/макс, л	340/1220	260/1148	341/1157
Диаметр разворота, м	11,0	10,9	11,0
<b>Двигатель</b>			
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1984	2261	1991
Тип	бензиновый, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	310 при 5500	350 при 6000	360 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	400 при 2000-5400	470 при 2000	450 при 2250-5000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50	Аи-95/55	Аи-95/50
<b>Трансмиссия</b>			
Тип привода	Подключаемый полный	Постоянный полный	Подключаемый полный
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	6-ст. механическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
<b>Ходовая</b>			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	7	6	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	245/40 R18	235/35 R19	235/40 R18
<b>Эксплуатационные показатели</b>			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,6	4,7	4,6
Максимальная скорость, км/ч	250	266	250
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	8,2	10,0	9,1
– загородный цикл	5,5	6,3	5,9
– смешанный цикл	6,5	7,7	7,1
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 304 000	1 390 000	1 435 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		



# Экономичный D-класс



**Kia Optima**

Фары Kia Optima дополнены хромированными "бровями"



**Mazda 6**

Широкая решетка радиатора Mazda 6 напоминает улыбку



**Skoda Superb**

"Нос" Skoda Superb украшен логотипом марки

Крупные автомобили популярны в нашей стране. Находят они покупателя и на украинском рынке, ведь большие автомобили с вместительным багажником у нас традиционно популярны. К тому же, это статусная вещь. Но большой автомобиль – большие затраты, особенно на топливо. Даже модели D-класса не всегда экономичны. Впрочем, у некоторых из них есть дизельные версии. Например, у Kia Optima, Mazda 6 и Skoda Superb, о которых и поговорим в сравнительном тест-драйве.

Новый Kia Optima появился в Украине несколько месяцев назад. Хотя с виду седан очень напоминает предшественника. Он сохраняет аркообразную форму крыши, высокую оконную линию и приподнятую заднюю часть. Фирменная решетка радиатора напоминает пасть, а фары украшены хромированными "бровями". Сама оптика дополнена светодиодными ходовыми огнями. В профиль Optima кажется длиннее, чем на самом деле, благодаря дополнительному окошечку у задних стоек. Ширину задней части подчеркивают узкие светодиодные фонари.

Дизайн Mazda 6 третьего поколения весьма яркий. У седана выражен клиновидный профиль с длинным выпуклым капотом, короткими свесами кузова, ниспадающей линией крыши и приподнятой задней частью. Мускулов прибавляют раздутые передние крылья. Широкая решетка радиатора напоминает улыбку, а раскосые фары со светодиодными лампами похожи на лепестки цветов. Они адаптивные и биксеноновые. В крышку багажника интегрирован заостренный спойлер, а ниже размещен хромированный молдинг. Расширенные "плечи" задних крыльев подчеркнуты продолговатыми фонарями, а из бампера выглядывают две выхлопные трубы.

Skoda Superb – лифтбэк, а не седан, как соперники. Он выглядит сдержаннее соперников, а в его дизайне преобладают грани. Фирменная "зубастая" решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами, дополненными изогнутыми ходовыми огнями. В бампере заметен широкий воздухозаборник, а на "носу" расположен логотип Skoda. Капот и боковины выполнены рельефными, а оконная линия делает изгиб в районе задних стоек. Ширину задней части подчеркивают стреловидные фонари. Интересно, что в лючке бензобака спрятан скребок для льда.

Все три автомобиля приблизительно одинаковые по длине: Kia Optima достигает 4855 мм, Mazda 6 – 4870 мм, а Skoda Superb – 4861 мм. Колесная база сама большая у Superb – 2841 мм против 2830 мм у "шестерки" и 2805 мм – у Optima. Mazda ощутимо легче соперников – 1420 кг против 1505 кг у Skoda и 1530 кг – у Kia.

Салон Kia декорирован кожей, а педали украшены металлическими накладками. Трехспицевое рулевое колесо небольшое,



**Kia тяжелее соперников – 1530 кг**



**Mazda самый легкий в тройке – 1410 кг**



**Skoda наиболее компактный – 4861 м в длину**





**Продолговатые фонари Optima подчеркивают ширину задней части**



**Фонари Mazda 6 соединены хромированным молдингом**



**У Superb – оригинальные стреловидные фонари**

а кожа на нем перфорированная. Циферблаты приборов глубоко врезаются в панель и разделены цветным экраном бортового компьютера. Их подсветка – оптоволоконная. Внутри спидометра находится датчик уровня топлива в баке, а в тахометре установлен указатель температуры двигателя. Широкая центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней размещен 8-дюймовый сенсорный дисплей навигационной системы. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного, а их подсветка – ярко-красная. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету, а передние сиденья оснащены электроприводом. Кресла довольно упругие, зато неплохо удерживают спину. Подогревом оснащены не только они, но и обод руля. По центру проходит высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлены подстаканники и подлокотник с боксом внутри. Высокая задняя часть ухудшает обзорность.

Внутри Mazda господствует спортивный дух. Салон также декорирован кожей. На передней панели заметна красная накладка. Трехспицевое рулевое колесо небольшое, а в районе хвата рук на нем предусмотрены напльвы. Циферблаты приборов установлены в трех отдельных колодцах. По центру находится спидометр, слева от него – тахометр, а справа – весьма необычный круглый указатель остатка топлива в баке с экраном бортового компьютера внутри. На широкой центральной панели размещен 7-дюймовый экран навигационной системы, а управление меню осуществляется с помощью круглого джойстика. Кнопки аудиосистемы и климат-контроля не слишком много и они удобные в пользовании. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья получили электропривод регулировок и подогрев. Они отлично удерживают спину, хотя не самые мягкие. На центральном тоннеле установлен подлокотник с боксом внутри. Приподнятая "корма" несколько ограничивает обзор назад.

В салоне Superb преобладают строгие горизонтальные линии. Отделку разбавляют черные лакированные вставки и серебристые накладки. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей, а на его ободке предусмотрены напльвы в районе хвата рук. Шкалы приборов выполнены в классическом стиле. Внутри спидометра установлен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру расположен цветной дисплей бортового компьютера. Трапециевидная центральная панель увенчана 6,5-дюймовым сенсорным экраном мультимедийной системы. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля рационально упорядочены и к ним несложно привыкнуть. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине, а кресло водителя получило электропривод. Передние сиденья несколько упругие, зато неплохо удерживают спину. Они оснащены подогревом.

Под водительским креслом размещена ниша со светоотражающим жилетом, а в центральном подлокотнике находится небольшой бокс. Тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность.

На втором ряду места для ног в Skoda побольше, чем в Mazda и Kia. А вот пространство над головой в Optima и Superb несколько большее, чем в Mazda 6. Салон чешского лифтбэка немного шире в районе плеч, поэтому троим пассажирам сзади просторнее. Преимущество Skoda – очень большой багажник: его объем составляет 625 л тогда, как в Kia – 510 л, а в Mazda – 489 л. Кроме того, в Superb можно сложить задние сиденья, что увеличивает объем до 1760 л.

Для сравнения выбраны версии моделей с приблизительно схожей ценой – Kia Optima 1,7 CRDi Luxury, Mazda 6 2,2 Premium и Skoda Superb 2,0 TDI Ambition. Все они оснащены электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонным климат-контролем, датчиками света и дождя, магнитолой с CD-плеером, связью Bluetooth, легкосплавными дисками, системой стабилизации. Kia и Mazda также укомплектованы системой доступа без ключа, круиз-контролем и камерой заднего вида. У Optima есть подогрев задних сидений, а у Mazda 6 – системы соблюдения полосы движения и мониторинга "слепых" зон. "Шестерка" и Superb получили систему автоматического замедления. У корейской модели 7 подушек безопасности, у японской – 6, а у чешской – 4.

Под капотами автомобилей – четырехцилиндровые турбодизели. Двигатель Kia Optima объемом 1,7 л развивает 141 л. с. при 4000 об/мин. Он эластичен и обеспечивает приличный подхват на малых оборотах, ведь 340 Н•м крутящего момента в распоряжении с 1750 об/мин. После доработки этот мотор работает гораздо тише, хотя все равно громче, чем у соперников. Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями отличается быстротой реакции. Разгон до 100 км/ч занимает 11 с, а максимальная скорость составляет 203 км/ч. В городском цикле седан расходует 6,2 л/100 км, а в загородном – 4,5 л/100 км.

У турбодизеля Mazda 6 больший рабочий объем – 2,2 л. Его мощность составляет 175 л. с. при довольно высоких 4500 об/мин. Хотя мотор способен достичь и 5200 об/мин, что нетипично для дизеля. Он также самый тяговитый в тройке, ведь максимальный крутящий момент составляет 420 Н•м при 2000 об/мин. Двигатель весьма тихий, да и вибраций почти нет. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия работает плавно, но не столь быстро, как роботизированные коробки переключения передач соперников. Седан разгоняется до 100 км/ч за 8,4 с и развивает 216 км/ч. Расход топлива составляет 6,0 л/100 км в городе и 4,2 л/100 км – на трассе. Mazda также доступен с бензиновыми двигателями объемом 2,0 л (165 л. с.) и 2,5 л (192 л. с.).



**В отделке салона Kia преобладает кожа**



**Салон Mazda также декорирован кожей**



**Приборы Skoda выполнены в классическом стиле**





**Задние сиденья Optima оснащены подогревом**



**В Mazda 6 ограниченное пространство над головой**



**На втором ряду Superb весьма просторно**

Двигатель Skoda Superb самый мощный: 2,0-литровая "четверка" выдает 190 л. с. Она неплохо проявляет себя на "низах", ведь пиковые 400 Н·м крутящего момента достигаются при 1750 об/мин. То есть, обгон на трассе легко совершить, не понижая передачу. Этот турбодизель самый тихий и плавный в тройке. А трансмиссия с двумя сцеплениями DSG демонстрирует молниеносные переключения. Динамика чешского лифтбэка самая лучшая – 7,7 с до 100 км/ч и максимальные 235 км/ч. Кроме того, Superb еще и наиболее экономичный – 5,4 л/100 км в городском цикле и 4,0 л/100 км – на шоссе. Для Skoda в Украине предлагают бензиновые турбомоторы объемом 1,8 л (180 л. с.) и 2,0 л (220 и 280 л. с.).

Новый Kia Optima несколько улучшил поведение на дороге. Седан увереннее держит траекторию на извилистых дорогах, а недостаточная поворачиваемость менее выражена. Несколько уменьшены и крены кузова в поворотах. Однако рулевое управление остается не слишком информативным, пусть оно точное и наполнено тяжестью. Подвеска седана достаточно упругая, хотя комфорт езды страдает разве что на дорогах низкого качества. Шумоизоляция Optima немного улучшена, но она все равно уступает соперникам по этому показателю.

Mazda – пожалуй, самый интересный в управлении. Его руль – острый и приятно наполнен тяжестью, да и обратная связь у него неплохая. Недостаточная поворачиваемость редко дает о себе знать. Седан мало кренится в поворотах, но на дорогах с множеством выбоин езда становится довольно жесткой. Причиной этого являются не только специфические настройки подвески, но и 19-дюймовая низкопрофильная резина. На скорости 130 км/ч становятся слышны шумы ветра и шин. Зато тормоза очень эффективные: замедление со 100 км/ч происходит на отрезке в 36,9 м.

Skoda демонстрирует уверенную и безопасную управляемость, пусть и не столь увлекательную, как у соперников. Сцепление с дорогой у него на высоте, а система XDS+, имитирует дифференциал повышенного трения и помогает побороть недостаточную поворачиваемость. Рулевое управление точное и наполняется тяжестью на больших скоростях, а еще довольно информативное. Подвеска традиционно упругая, что особенно заметно на дорогах низкого качества. Зато кренится в поворотах лифтбэк не очень сильно. Также следует отметить самую качественную шумоизоляцию из трех автомобилей.

Kia Optima 1,7 CRDi Luxury самый доступный в тройке – 881 тыс. гривен. При этом у него богатое оснащение. Mazda 6 2,2 Premium стоит 909 тыс. гривен и привлекает интересной управляемостью. Skoda Superb 2,0 TDI Ambition несколько дороже – 920 тыс. гривен. Зато у него вместительный багажник, малый расход топлива и больше всего места на втором ряду.



**Объем багажника Kia – 510 л**



**У Mazda в распоряжении 489 л**



**Багажник Skoda самый большой – 625 л**

Технические характеристики			
Модель	Kia Optima	Mazda 6	Skoda Superb
Тип кузова	седан	седан	лифтбэк
Количество дверей/мест, шт.	4/5	4/5	5/5
Снаряженная масса, кг	1530	1420	1505
Длина/ширина/высота, мм	4855/1860/1485	4870/1840/1450	4861/1864/1468
Колесная база, мм	2805	2830	2841
Колея передняя/задняя, мм	1607/1614	1595/1585	1586/1574
Клиренс (дорожный просвет), мм	155	165	149
Объем багажника мин/макс, л	510	489	625/1760
Диаметр разворота, м	10,9	12,0	11,1
Двигатель			
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1685	2191	1968
Тип	Дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	141 при 4000	175 при 4500	190 при 3500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	340 при 1750	420 при 2000	400 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Дт/70	Дт/62	Дт/66
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	6-ст. автоматическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт	7	6	4
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, BA, ESP	ABS, EBD, EBA, DSC	ABS, EBD, EBA, ESP
Размер шин	235/45 R18	225/45 R19	215/55 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,0	8,4	7,7
Максимальная скорость, км/ч	203	216	235
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	6,2	6,0	5,4
– загородный цикл	4,5	4,2	4,0
– смешанный цикл	5,1	4,8	4,5
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	881 000	909 000	920 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		



# Большие автомобили на небольшие деньги



## Fiat Tipo

Фары Fiat Tipo врезаны в решетку радиатора



## Peugeot 301

Радиаторная решетка Peugeot 301 декорирована хромом



## Skoda Rapid

Капот Skoda Rapid увенчан "клювом" с логотипом марки

Рост продаж автомобилей в развивающихся странах побудил многих автопроизводителей создавать особые доступные модели. При их разработке учитываются региональная специфика и предпочтения автолюбителей. В Восточной Европе нередко пользуются популярностью недорогие, но крупные автомобили с вместительными багажниками. Вот почему появились Fiat Tipo, Peugeot 301 и Skoda Rapid. Именно о них и пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

Возрожденный Fiat Tipo – новичок на украинском рынке. Пока у нас доступен только седан Fiat, хотя в Европе уже появились хэтчбэк и универсал. Дизайн автомобиля – выразительный, с профилированными боковинами и капотом, сдвинутым назад салоном и малыми углами наклона стоек крыши. Широкая решетка радиатора декорирована хромом, а стреловидные фары слегка врезаны в нее. Бампер дополнен широким воздухозаборником. На крыше заметны два небольших наплыва. В крышку багажника интегрирован спойлер, а компактные С-образные фонари соединены хромированной накладкой.

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

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

Fiat Tipo немного крупнее соперников – 4532 мм в длину против 4483 мм у Skoda Rapid и 4442 мм – у Peugeot 301. А вот колесная база самая большая Peugeot – 2652 мм тогда, как у Fiat – 2637 мм, а у Skoda – 2602 мм. Французский автомобиль заметно легче соперников: он весит 1090 кг, чешский лифтбэк – 1205 кг, а итальянский седан – 1280 кг.

Материалы внутренней отделки Fiat Tipo несколько качественнее, чем у соперников. Передняя панель выпуклая, а на всю



**Fiat самый крупный – 4532 мм**



**Peugeot самый легкий в тройке – 1090 кг**



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





**Изогнутые фонари Тiро соединены хромированной накладкой**



**В фонарях 301 заметны С-образные элементы**



**По краям кузова Rapid установлены полукруглые фонари**

ее ширину растянута серебристая полоса. Трехспицевое рулевое колесо является multifункциональным. Крупные спидометр и тахометр разделены экраном бортового компьютера, а также тоненькими изогнутыми полосками указателей остатка топлива в баке и температуры двигателя. К слову, их показания не очень хорошо считываются. Широкая центральная панель увенчана 5-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы UConnect. Кнопок блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они довольно крупные. Поэтому привыкание к ним не займет много времени. Внутри переключателей климатической установки – небольшие экраны, обозначающие температуру и режим работы. У рулевой колонки Тiро регулируются высота и глубина, можно изменить высоту и у водителя сиденья. Передние кресла мягкие и комфортабельные, а также обладают неплохой боковой поддержкой. Тоненькие стойки крыши обеспечивают неплохую обзорность. На трансмиссионном тоннеле установлен подлокотник с боксом внутри.

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

Материалы отделки у Skoda довольно качественные. Внутри господствуют строгие горизонтальные линии. По другим моделям чешской марки знакомы прямоугольные дефлекторы системы вентиляции и multifункциональное четырехспицевое рулевое колесо. Его обод обшит кожей. Шкалы приборов выполнены в классическом стиле. Внутри спидометра установлен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру – экран бортового

компьютера. На V-образной центральной панели переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля декорированы хромом. Они рационально упорядочены и к ним можно быстро привыкнуть. У рулевой колонки регулируются как высота, так и глубина, можно изменить и высоту сиденья водителя. Передние кресла упругие, но обладают очень хорошей боковой поддержкой. Предусмотрена и функция подогрева. Под водительским сиденьем Rapid есть ниша с флуоресцентным жилетом. Обзорность вперед и по сторонам хорошая.

На втором ряду очень просторно во всех трех автомобилях. Особенно внушительное место для ног. У Rapid несколько большее пространство над головой, чем у соперников. Салон Tipo самый широкий в районе плеч, поэтому троем пассажирам сзади здесь комфортнее всего. Объем багажника у Fiat равен 520 л, у Peugeot – 506 л, а у Skoda – 550 л. У 301 и Rapid можно сложить задние сиденья, что увеличивает его до 1332 и 1490 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости – Fiat Tipo 1,6 Mid, Peugeot 301 1,6 Allure, и Skoda Rapid 1,6 Ambition. Все они оснащены центральным замком, электростеклоподъемниками, обогревом и электроприводом зеркал заднего вида, противотуманными фарами, магнитолой, системой стабилизации ESP. Peugeot и Skoda получили климат-контроль тогда, как у Fiat – кондиционер. У 301 также предусмотрены 16-дюймовые легкосплавные диски и связь Bluetooth. Зато у есть система контроля давления в шинах и 6 подушек безопасности, а у его соперников – по 2.

Под капотами всех трех машин – бензиновые четырехцилиндровые атмосферные двигатели объемом 1,6 л. Мотор Fiat развивает 110 л. с. при 5500 об/мин. Он работает плавно, но по-настоящему проявляет себя на высоких оборотах. Пиковые 152 Н•м крутящего момента достигаются только при 4500 об/мин. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия работает довольно быстро. С ним разгон до 100 км/ч занимает 11,2 с, а максимальная скорость составляет 192 км/ч. В городском цикле седан расходует 8,5 л/100 км, а в загородном – 5,0 л/100 км. Также можно выбрать Fiat Tipo с 1,4-литровым 95-сильным двигателем.

"Четверка" Peugeot самая мощная – 115 л. с. при 6050 об/мин. Максимальные 150 Н•м крутящего момента в распоряжении с 4000 об/мин, поэтому двигатель нужно раскручивать. А по мере роста оборотов он становится громким. Зато у легкого Peugeot 301 лучшая в тройке динамика – 10,8 с до 100 км/ч и максимальные 188 км/ч. Передачи в 6-ступенчатом "автомате" переключаются плавно. Правда, и расход топлива самый большой – 10,0 л/100 км в городском цикле и



**Передняя панель Fiat – выпуклая**



**Циферблаты приборов Peugeot размещены в отдельных колодцах**



**Шкалы приборов Skoda выполнены в классическом стиле**





**Салон Тіро самый широкий в районе плеч**



**В Rapid самое большое пространство над головой**



**На втором ряду 301 весьма просторно**

5,3 л/100 км – в загородном. Седан в Украине также доступен с 1,2-литровым 72-сильным бензиновым мотором и 1,6-литровым 92-сильным турбодизелем.

Мотор Skoda развивает 110 л. с. при 5600 об/мин. Он несколько лучше, чем двигатели соперников, проявляет себя в среднем диапазоне оборотов. Максимальный крутящий момент в 155 Н·м достигается при более низких 3800 об/мин. Кроме того, "четверка" самая тихая и плавная. Лифтбэк разгоняется до 100 км/ч за 11,6 с и развивает 191 км/ч. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия отличается плавностью работы. Rapid самый экономичный в тройке – 8,2 л/100 км в городском цикле и 4,9 л/100 км – за городом. Для автомобиля в нашей стране также можно выбрать бензиновые турбомоторы объемом 1,2 л (90 и 110 л. с.).

Fiat Tiro более ориентирован на комфорт, но при этом неплохо управляется. Его мягкая и длинноходная подвеска легко поглощает даже глубокие выбоины. Вместе с тем, крены кузова в поворотах не слишком большие. Рулевое управление точное, хотя и не очень острое, а нажатием кнопки City его можно сделать легче на малых скоростях. Правда, обратной связи у него не очень много. Сцепление с дорогой и курсовая устойчивость хорошие, чего не скажешь о шумоизоляции. При 120 км/ч ветер и шины в салоне отчетливо слышны.

Езда в 301 – наиболее комфортабельная. Подвеска еще мягче, чем в Tiro, поэтому дорожные неровности легко "глотаются". Однако, обратной стороной подобных настроек ходовой являются выраженные крены кузова в виражах. Руль с электроусилителем на удивление точный и информативный. Но нужно учитывать, что в скоростных виражах нередко проявляется недостаточная поворачиваемость. Впрочем, в городских условиях Peugeot неплохо маневрирует и диаметр разворота у него меньше, чем у соперников – 10,7 м против 10,9 м у Skoda и Fiat.

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

Peugeot 301 1,6 Allure самый доступный в тройке – 400 тыс. гривен. При этом у него самая лучшая динамика. Fiat Tiro 1,6 Mid стоит 440 тыс. гривен и привлекает богатым оснащением по безопасности. Цена Skoda Rapid 1,6 Ambition стоит 446 тыс. гривен, его сильные стороны – экономичность и вместительный багажник.



**Объем багажника Fiat – 520 л**

**У Peugeot в распоряжении – 506 л**

**Багажник Skoda самый большой – 550 л**

Технические характеристики			
Модель	Fiat Tipo	Peugeot 301	Skoda Rapid
Тип кузова	седан		лифтбэк
Количество дверей/мест, шт/	4/5		5/5
Снаряженная масса, кг	1216	1090	1165
Длина/ширина/высота, мм	4532/1792/1497	4442/1748/1466	4483/1706/1461
Колесная база, мм	2637	2652	2602
Колея передняя/задняя, мм	1542/1543	1501/1478	1463/1500
Клиренс (дорожный просвет), мм	150	142	150
Объем багажника мин/макс, л	520	506/1332	550/1490
Диаметр разворота, м	10,9	10,7	10,9
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1598	1587	1598
Тип	Бензиновый		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	110 при 5500	115 при 6050	110 при 5600
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	152 при 4500	150 при 4000	155 при 3800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/45	Аи-95/50	Аи-95/55
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	барабанные	дисковые
Количество подушек безопасности, шт.	6	2	2
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	205/55 R16	195/55 R16	185/60 R15
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,2	10,8	11,6
Максимальная скорость, км/ч	192	188	191
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	8,5	10,0	8,2
– загородный цикл	5,0	5,6	4,9
– смешанный цикл	6,3	7,3	6,1
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	440 000	400 000	446 000
Первое техобслуживание, км	15 000		
Периодичность техобслуживания, км	15 000		





Pontiac Firebird назван  
в честь огненной птицы Феникса

# Pontiac Firebird:

## Взлет и падение Феникса

**Золотым веком автомобильной промышленности США по праву считаются 50–60-е годы. В этот период появилось немало ярких и быстрых автомобилей. Особенно популярными в те времена были заднеприводные модели с V8, мощность которых порой превышала 400 л. с. Именно тогда появились культовые Ford Mustang, Chevrolet Corvette и Camaro, Pontiac GTO. Пожалуй, не менее знаменитым стал и Pontiac Firebird, названный в честь огненной птицы Феникса. В этом году он празднует полувек юбилей.**

Парадокс, но к появлению Pontiac Firebird концерн General Motors подтолкнул ошеломительный успех Ford Mustang. Компактный (по американским меркам) спортивный автомобиль за два года нашел свыше миллиона покупателей, ведь по сути у него не было конкурентов. И тогда было решено создать не одну, а сразу две подобные модели. В конце 1966 года увидели мир Chevrolet Camaro и Pontiac Firebird. Таким образом, сформировался новый сегмент автомобилей, названный pony cars ("автомобили-пони", то есть компактные "лошадки").

Camaro и Firebird были компактными разве что по американским меркам. Это заднеприводные купе длиной 4,8 м с огромным капотом и укороченной задней частью. У обоих были независимая передняя подвеска и неразрезной мост сзади. Pontiac отличался от собрата дизайном передней части, иным оформлением салона и моторами. Базовая версия Pontiac Firebird 1967 года стоила всего 2670 долларов (\$19 200 по нынешнему курсу) и предназначалась для молодежи. Но за доплату можно было заказать кондиционер, радиоприемник, гидроусилитель руля, передние дисковые тормоза, круиз-контроль, автоматическую трансмиссию. Если начальный вариант оснащали 3,8-литровой 165-сильной "шестеркой", но за доплату предлагали V8 объемом 5,3 л (250 и 285 л. с.) и 6,6 л (325 л. с.).



Pontiac Firebird 1967 года участвовал в чемпионате Trans Am



Pontiac Firebird 1968 год



Pontiac Firebird 1980 года стал автомобилем безопасности в гонке 500 миль Индианаполиса



Pontiac Firebird 1982 года

Pontiac Firebird Kitt из сериала Странствующий рыцарь







Pontiac Firebird Trans Am 1969 года



Pontiac Firebird Trans Am 1971 года



Pontiac Firebird Trans Am 1977 года – герой фильма Смоки и Бандит

Самый мощный вариант разогнался до 100 км/ч за 6,2 с и достигал 200 км/ч. Заезд 400 м с места осуществлялся за 14,5 с.

Firebird назвали в честь мифического Феникса, ведь в с английского это слово переводится, как "огненная птица". Автомобиль обрел популярность благодаря неплохим динамическим характеристикам и доступной цене. За первый год продали 88 тыс. купе и кабриолетов, а в 1968 году с конвейера сошло уже свыше 100 тыс. машин.

Pontiac Firebird 1969 года обновили – изменили оптику и решетку радиатора, а также представили новую особую версию Trans Am, обозначившую участие команды Pontiac в одноименной гоночной серии. Ее можно было отличить по воздухозаборникам на капоте и заднему спойлеру. Кроме того, мощность 6,6-литрового V8 подняли до 345 л. с. благодаря улучшенной системе впуска с динамическим наддувом Ram Air. Результат – 5,6 с до 100 км/ч. При этом огромный максимальный крутящий момент в 580 Н·м делал "восьмерку" очень эластичной.

Уже к 1970 году было готово второе поколение Pontiac Firebird, но его премьеру отложили на полгода из-за страйка рабочих General Motors. Новинку предложили только с кузовом купе-фастбэк с наклонными на большой угол задними стойками крыши и заостренным спойлером на крышке багажника. Как и ранее, базовую модификацию оснастили шестицилиндровым двигателем, а 6,6-литровый мотор предлагали развивал от 265 л. с. в версии Esprit до 370 л. с. в Pontiac Firebird Trans Am. Инженеры серьезно поработали над ходовой, что заметно улучшило управляемость. На извилистых дорогах купе Pontiac



Pontiac Firebird Trans Am 1989 года



Pontiac Firebird Trans Am 1998 года



Pontiac Firebird Trans Am 2002 года – последняя огненная птица

могло даже соревноваться с легким Corvette.

Pontiac Firebird 1971 года получил огромный 7,4-литровый V8 мощностью 335 л. с. и с невероятным крутящим моментом в 680 Н·м. Но начало 70-х годов обозначилось введением более строгих экологических норм, а затем и топливный кризис начался. Цены на бензин взлетели в несколько раз, что больно ударило по 300-400-сильным моторам, расходующим 20-30 л/100 км. Постепенно большие двигатели начали снимать с производства. Впрочем, в General Motors держались до последнего и выпускали 7,4-литровый Pontiac Firebird Trans Am SD-455 вплоть до 1974 года. Конечно, мощность снизили до 290 л. с., но этого хватало, чтобы развивать 200 км/ч и разогнаться до 100 км/ч за 5,5 с. Однако, далеко не все соглашались приобрести "прожорливое" купе, поэтому ежегодно собирали по 500-1000 SD-455.

В те времена многие знаменитые модели прекратили свое существование, но Pontiac Firebird остался в строю, хотя его самая дорогая его версия получила скромный 200-сильный двигатель. А переднюю часть изуродовали резиновыми бамперами, установленными в соответствии с новыми стандартами безопасности. Привлечь покупателей решили не лошадиными силами, а богатым оснащением: кожаным салоном, центральным замком, электростеклоподъемниками. С 1975 года для Trans Am предложили съемные панели крыши типа тарга, а ка-



Pontiac Firebird Trans Am SD-455 – один из последних мощных автомобилей 70-х



Pontiac Firebird второго поколения стал купе-фастбэком



Pontiac Firebird Trans Am снабдили динамическим наддувом Ram Air



Pontiac Firebird второго поколения, 1970 год





Pontiac Firebird четвертого поколения, 1992 год



Кабриолет Pontiac Firebird 1967 года



В качестве опций предлагали кондиционер, радиоприемник и 3-ступенчатый автомат



За доплату предлагали 6,6-литровый 325-сильный V8

пот украсили огромным изображением огненной птицы Феникса. Особенно популярным Pontiac Firebird Trans Am стал, сыграв роль в знаменитом приключенческом фильме "Смоки и бандит" 1977 года. Тогда удалось продать 155 тыс. купе.

В 1979 году автомобиль оснастили новым 5,0-литровым V8 с турбонаддувом, но он развивал всего 210 л. с. Именно эта версия год спустя удостоилась чести стать официальным автомобилем безопасности в престижной гонке "500 миль Индианаполиса". И снова рекордные продажи – 210 тыс. машин.

В начале 80-х уже стало понятно, что конструкция автомобиля устарела и начали разработку модели третьего поколения. Представили полностью новый Pontiac Firebird в 1982 году. Клиновидный автомобиль с заостренной передней частью и выдвигаемыми фарами выглядел, как пришелец из будущего. Кстати, именно Pontiac Firebird Kitt – машина XXI века в знаменитом сериале "Странствующий рыцарь". Ее наделили целым набором новых технологий, включая искусственный интеллект.

Pontiac Firebird 1982 года стал легче на 200 кг, улучшилась и аэродинамика. Салон выполнили в авиационном стиле. Базовой была скромная 2,5-литровая 90-сильная "четверка", но предложили и 3,8-литровую "шестерку" с турбонаддувом, и 5,0-литровый 210-сильный V8. А позже появился и 5,7-литровый 235-сильный двигатель. С ним автомобиль разогнался до 100 км/ч за 6,5 с и развивал 217 км/ч. Впервые предложили 5-ступенчатую "механику" и 4-ступенчатый "автомат", наконец выпустили и кабриолет. А в 1989 году Firebird снова стал машиной безопас-



Кабриолет Pontiac Firebird 1969 года



Кабриолет Pontiac Firebird 1993 года



Кабриолет Pontiac Firebird  
Trans Am, 1991 год



ности в "500 миль Индианаполиса".

Десять лет спустя произошла очередная смена поколений Firebird. Новинка стала более обтекаемой, обрел акулий "нос", но сохранил фирменные выдвигающиеся фары. Двигатели получили солидную прибавку в мощности: даже стандартная "шестерка" развивала 160-200 л. с., а 5,7-литровый V8 – 275-325 л. с. Самый мощный Pontiac Firebird достигал 100 км/ч за 4,7 с, а его максимальную скорость ограничили на отметке в 260 км/ч.

В 2002 году Pontiac Firebird праздновал свое 35-летие. К юбилею выпустили специальную версию, но затем концерн General Motors решил снять модель с производства, как и ее собрата Chevrolet Camaro. Но если Camaro возродили семь лет спустя, то Firebird не повезло. Крест на новом поколении модели поставила ликвидация марки Pontiac.

Пусть Pontiac Firebird и не возродился из пепла подобно Фениксу, но модель остается популярной в наши дни. Особенно пользуются спросом классические автомобили 1967-1973 годов выпуска. Некоторые из них продают на аукционах за 200 тыс. долларов. Оно и неудивительно, ведь они уже давно стали культовыми.



Огромный 7,4-литровый V8 SD-455



С 1975 года Pontiac Firebird Trans Am получил съемные панели крыши



Первый Pontiac Firebird, 1967 год



# COSMOLADY

Ж У Р Н А Л Ж Е Н Щ И Н

#11 | ноябрь | 2016 |

ТЕМА  
НОМЕРА  
**ПОКОРЯТЬ И  
ВЛАДСТВОВАТЬ**

ЖЕНЩИНА —  
ДУША ПЛАНЕТЫ

ДОЧКИ — МАТЕРИ

ФОРМУЛА ВЕЧНОЙ  
МОЛОДОСТИ

ГЕНДЕРНАЯ  
КРАСОТА —  
РАВНОСИЛЬНОЕ  
УРАВНЕНИЕ

MUST HAVE  
ЗИМНЕГО  
ГАРДЕРОБА

МОДНАЯ  
КЛАССИКА:  
RED OR  
FUCHSIA?

СНИМИТЕ ЭТО  
НЕМЕДЛЕННО!

ИДЕАЛЬНЫЙ  
ЗАВТРАК В  
ВОСТОЧНОМ  
СТИЛЕ

БЕЗУМНОЕ  
ЧАЕПИТИЕ

Таисия

**ВЕРЮ В ЛЮБОВЬ  
И ЧУДЕСА!**



**ЗАПИТУЙТЕ У МІСЦЯХ РОЗПОВСЮДЖЕННЯ ПРЕСИ**  
[www.cosmolady.com.ua](http://www.cosmolady.com.ua) • [facebook.com/cosmolady.magazine](https://facebook.com/cosmolady.magazine)