

Тест-Драйв

Декабрь 2016



Автосалон в Лос-Анджелесе-2016 • Cadillac Ringbrothers Madam V • Chevrolet Colorado ZH2 • Jaguar I-Pace
Hyundai Creta STC • Skoda Octavia • Audi A5 Cabriolet • Volkswagen Golf • Mazda CX-5 • Ford EcoSport
Nissan Note • Citroen C-Elysee • Audi Q5 • Porsche Panamera • Skoda Kodiaq • Toyota C-HR • Infiniti Q70,
Lexus GS350 и Volvo S90 • Ford Edge, Jeep Grand Cherokee и Volkswagen Touareg • Mazda 2, Peugeot 208,
Volkswagen Polo • Ford Mondeo, Mazda 6 и Volkswagen Passat • Porsche 917

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



Над номером работали:

Брызгунов Тарас

Каратаев Вячеслав

Косоголов Александр

Фитисова Юлия

Главный редактор

Краев Василий

Свидетельство о регистрации КВ 7445 от 17.06.03.

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

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

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

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

Отдел распространения: (067) 547-85-20

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



4

Автосалон

Автосалон в Лос-Анджелесе-2016:
бенефис вседорожников



22

Концепт-кар

Cadillac Ringbrothers Madam V:
в классическом стиле



28

Концепт-кар

Chevrolet Colorado ZH2:
водородный боец



34

Концепт-кар

Jaguar I-Pace:
революция



42

Концепт-кар

Hyundai Creta STC:
предвестник будущего пикапа



46

Премьера

Hyundai Grandeur:
в элегантном стиле



54

Премьера

Skoda Octavia:
заметное обновление



60

Премьера

Audi A5 Cabriolet:
смена поколений



66

Премьера

Volkswagen Golf:
обновление



72

Премьера

Mazda CX-5:
смена поколений



78

Премьера

Ford EcoSport:
серьезная модернизация



84

Премьера

Nissan Note:
модернизация



90

Премьера

Citroen C-Elysee:
модернизация



96 Дебютант
Audi Q5:
дубль два



104 Дебютант
Porsche Panamera:
продолжение истории



114 Дебютант
Skoda Kodiaq:
гимн практичности



122 Дебютант
Toyota C-HR:
городской стилинга



132 Сравнительный тест-драйв
Infiniti Q70, Lexus GS350 и Volvo S90:
разные концепции седана бизнес-класса



138 Сравнительный тест-драйв
Ford Edge, Jeep Grand Cherokee и Volkswagen Touareg:
разные школы вседорожников



144 Сравнительный тест-драйв
Mazda 2, Peugeot 208, Volkswagen Polo:
поединок хэтчбэков В-класса



150 Сравнительный тест-драйв
Ford Mondeo, Mazda 6 и Volkswagen Passat:
дизельный D-класс



156 Страницы истории
Porsche 917:
уникальная гоночная легенда

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 Лос-Анджелесе-2016: бенефис вседорожников



Автосалон в Лос-Анджелесе с момента своего основания в 1907 году считался выставкой регионального масштаба. Традиционно автошоу в Детройте и Нью-Йорке были более масштабными. Но за последние годы ситуация изменилась и постепенно автосалон становится все больше. В нынешнем году состоялось свыше полусотни мировых и североамериканских премьер. Многие именитые автошоу могли бы позавидовать Лос-Анджелесу в этом плане. Чтобы поместить все экспозиции понадобились огромные павильоны общей площадью свыше 70 тыс. кв. м. Если коротко охарактеризовать автосалон Лос-Анджелесе 2016, то это бенефис вседорожников. Модели повышенной проходимости составляли более половину всех представлен-

ных новинок. Такой расклад обусловлен, прежде всего, удешевлением нефти. Хотя это не означает отход от современных тенденций, ведь некоторые вседорожники оказались гибридами и даже электромобилями.

Впрочем, богатая и солнечная Калифорния немислима без дорогих спортивных автомобилей и кабриолетов, поэтому их на автосалоне также хватало. А поскольку Лос-Анджелес славится Голливудом, то не обошлось без ярких шоу и презентация.

Посетители также смогли посетить эко-павильон и увидеть экспозицию доработанных автомобилей. А еще на автошоу в Лос-Анджелесе традиционно проходит конкурс молодых дизайнеров.

Alfa Romeo Stelvio

Одной из самых ярких премьер автошоу можно считать Alfa Romeo Stelvio – первый вседорожник итальянской марки за долгие годы. Модель назвали в честь перевала в итальянских Альпах, а в основе ее лежит платформа седана Alfa Romeo Giulia. Stelvio сохраняет фирменный дизайн марки с выраженным "клювом" радиаторной решетки и раскосыми фарами. Капот и боковины профилированы, а салон сдвинут назад. Во внутренней отделке сочетаются кожа, алькантара и алюминий. Руль плоский снизу, а приборы помещены в отдельные колодцы. На центральной панели установлен 8,8-дюймовый дисплей мультимедийной системы. В Лос-Анджелесе показали две самые мощные версии с бензиновыми турбодвигателями объемом 2,0 л (280 л. с.) и 2,9 л (510 л. с.), а позже появится еще и вариант с 2,2-литровым 210-сильным турбодизелем. Все Alfa Romeo Stelvio получили 8-ступенчатую автоматическую трансмиссию и полный привод с системой векторизации тяги. Флагманская 510-сильная версия разгоняется до 100 км/ч за 3,9 с и развивает 285 км/ч. Она оснащена еще и адаптивными амортизаторами, а за доплату ей доступны карбоново-керамические тормоза. Цена Alfa Romeo Stelvio в базовой версии составит около 45 тыс. евро.



Alfa Romeo Stelvio



Alfa Romeo Stelvio



Alfa Romeo Stelvio

Chevrolet

Новый Chevrolet Equinox третьего поколения перестал быть чисто американским и скоро появится в других странах. Вседорожник стал заметно компактнее (4650 мм) и легче на 130 кг. Его дизайн – более стремительный и обтекаемый, с более плавными обводами и увеличенным углом наклона стоек крыши. В салоне значительно улучшены материалы отделки. V-образная передняя панель и рулевое колесо знакомы по Chevrolet Malibu, с которым вседорожник делит платформу. На центральной панели установлен 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы IntelliLink. Впервые для Chevrolet Equinox доступны Wi-Fi и система автоматического замедления. Новшеством стали и турбомоторы объемом 1,5 л (173 л. с.) и 2,0 л (256 л. с.), появился также 1,6-литровый 130-сильный турбодизель. На выбор предложены 6-ступенчатая механическая трансмиссия и 9-ступенчатый "автомат", передний либо полный привод. Chevrolet Equinox будет стоить от 23 500 долларов.



Chevrolet Equinox



Chevrolet Equinox



Chevrolet Equinox



Chevrolet Spark Activ

Chevrolet Spark Activ – вседорожная версия хэтчбэка. Его можно отличить по защитному пластиковому обвесу, рейлингам для багажника на крыше и увеличенному на 10 мм клиренсу. В салоне уста-

новлен новый 7.0-дюймовый дисплей мультимедийной системы, а комплектацию расширили система доступа без ключа, подогрев сидений, круиз-контроль, Wi-Fi и камера заднего вида. Хэтчбэк ос-

нащен 1,0-литровым бензиновым двигателем мощностью 75 л. с. Цена Chevrolet Spark Activ в США – от 17 тыс. долларов.



Chevrolet Spark Activ

Ford

Ford EcoSport добрался до США и заодно прошел обновление. Широкая решетка радиатора и крупные фары сделали его похожим на старшего брата Ford Kuga. В салоне можно увидеть полностью новую переднюю панель, приборы и рулевое колесо. На центральной панели установлен 8-дюймовый экран мультимедийной системы SYNC. Среди опций появилась 675-ваттная аудиосистема. На выбор доступны бензиновые двигатели объемом 1,0 л (125 л. с.) и 2,0 л (140 л. с.), для Европы сохраняют и 1,5-литровый 90-сильный турбодизель. Более мощную версию можно дополнить полным приводом.



Ford EcoSport



Ford EcoSport



Ford EcoSport

Honda

На автосалоне в Лос-Анджелесе дебютировало пятое поколение Honda CR-V. Вседорожник подрос до 4587 мм в длину, а его колесная база увеличена до 2670 мм. Он сохраняет знакомый силуэт предшественника, но выглядит более элегантно. Решетка радиатора стала немного больше, а продолговатые фары теперь могут быть светодиодными. Колесные арки стали раздутыми. В салоне показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей, а на центральной панели появился новый 7,0-дюймовый экран мультимедийной системы. На втором ряду стало просторнее, а задние сиденья теперь могут обогреваться. Среди других новых опций – электропривод пятой двери с сенсорным открытием и система автоматического торможения. Новый Honda CR-V представили с проверенным 2,4-литровым бензиновым двигателем мощностью 190 л. с. и 1,5-литровым турбомотором такой же мощности. Обе версии оснащены вариатором, можно выбрать передний или полный привод. Цена Honda CR-V в США – от 24 тыс. долларов.



Honda CR-V



Honda CR-V



Honda CR-V

Jaguar

Концептуальный электромобиль Jaguar I-Pace станет серийным в 2018 году. Вседорожник достигает 4680 мм в длину, а его колесная база довольно большая – 2990 мм. У него короткие свесы кузова и большие углы наклона стоек крыши. Фирменная хромированная фальшрадиаторная решетка сочетается с продолговатыми светодиодными фарами. У автомобиля огромные 23-дюймовые колесные диски. На крыше установлен спойлер, а по краям кузова сзади размещены узкие фонари. В салоне показания приборов выведены на дисплей, еще два экрана размещены на центральной консоли. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло. Оснащение включает панорамную крышу и четырехзонный климат-контроль. На каждой оси Jaguar I-Pace установлено по электромотору. Суммарно они развивают 400 л. с. и обеспечивают постоянный полный привод. Jaguar разгоняется до 100 км/ч за 4 с. Запас его хода – 500 км, а зарядить электромобиль можно за 2 часа с использованием специального переходника.



Jaguar IPace



Jaguar IPace



Jaguar IPace

Jeep

Новый Jeep Compass меняет не только модель первого поколения, но и Jeep Patriot. Вседорожник выглядит солиднее и теперь очень похож на Jeep Grand Cherokee. Особенно сходство заметно в передней части, где фирменная "зубастая" решетка радиатора и продолговатые фары. Длина выросла до 4420 мм, а колесная база – до 2640 мм. В салоне улучшена отделка, а циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы. На центральной панели размещен 8,4-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы UConnect. Все Jeep Compass оснащены 7 подушками безопасности, а среди опций появились Wi-Fi и система автоматического торможения. На первых порах вседорожник будет доступен в США с 2,4-литровым 184-сильным бензиновым двигателем. Позже появится 1,4-литровый 170-сильный турбомотор, турбодизели объемом 1,6 л (120 л. с.) и 2,0 л (140 и 170 л. с.). Полноприводные версии оснащены 9-ступенчатой автоматической трансмиссией, а переднеприводные – 6-ступенчатой. Jeep Compass Trailhawk дополнен понижающей передачей, системами помощи на крутом спуске и изменения настроек для разных типов бездорожья. Новый Jeep Compass в базовой версии будет стоить около 21 тыс. долларов.



Jeep Compass



Jeep Compass



Jeep Compass

Lamborghini

Кабриолет Lamborghini Huracan Spyder впервые получил заднеприводную версию. Отказ от полного привода позволил уменьшить массу автомобиля до 1509 кг. Мощность 5,2-литрового V10 также немного уменьшена и составляет 580 л. с. Lamborghini Huracan RWD Spyder способен разогнаться до 100 км/ч за 3,6 с и развить 319 км/ч. Отличить заднеприводной кабриолет можно по измененным передним воздухозаборникам. Мягкая тканевая крыша складывается за 17 с на скорости до 50 км/ч. Цена Lamborghini Huracan RWD Spyder – около 200 тыс. евро.



Lamborghini Huracan RWD Spyder



Lamborghini Huracan RWD Spyder



Lamborghini Huracan RWD Spyder

Mazda

Новый Mazda CX-5 также представили в Лос-Анджелесе. Вседорожник второго поколения сохраняет габариты и силуэт предшественника. Вместе с тем, в дизайне появились черты старшего брата Mazda CX-9. Решетка радиатора в виде улыбки стала шире, а вот фары наоборот узкие. Заднее стекло теперь панорамное, а сверху его прикрывает спойлер. В знакомом ключе решен и салон Mazda CX-5. Приборы размещены в отдельных колодцах, а экран бортового компьютера цветной. На центральной панели установлен новый 7,0-дюймовый дисплей мультимедийной системы. У задних сидений теперь изменяется угол наклона спинок, а объем багажника увеличен до 505 л. Список опций дополнили системы автоматического замедления, распознавания дорожных знаков и проецирования данных на лобовое стекло. Двигатели остались прежними: это бензиновые моторы объемом 2,0 л (165 л. с.) и 2,5 л (192 л. с.), а также 2,2-литровый 175-сильный турбодизель. Можно выбрать 6-ступенчатые механическую или автоматическую трансмиссию, передний либо полный привод. Впервые автомобиль получил систему векторизации тяги G-Vectoring Control. Цена Mazda CX-5 составит около 25 тыс. евро.

Mazda CX-5



Mazda CX-5



Mazda CX-5



Mercedes-Benz

Седан Mercedes-AMG E63 оснащен 4,0-литровым турбированным V8 от купе Mercedes-AMG GT. Предложены версии мощностью 576 и 612 л. с. Более мощная модификация способна разогнаться до 100 км/ч за 3,4 с, а ее максимальная скорость ограничена на отметке в 300 км/ч. При этом расход топлива уменьшен до 8,9 л/100 км в смешанном цикле. Mercedes-AMG E63 получил 9-ступенчатую автоматическую трансмиссию и отныне доступен исключительно с полным приводом. Также предусмотрены дифференциал повышенного трения и специальный режим для контролируемого заноса. Установлены адаптивные амортизаторы и пневмоподвеска, а за доплату предложены карбоново-керамические тормоза. Отличить заряженный седан Mercedes-Benz можно по аэродинамическому обвесу и увеличенным воздухозаборникам в бампере. В салоне установлены спортивные сиденья и рулевое колесо, появились и карбоновые вставки. Mercedes-AMG E63 будет стоить примерно от 115 тыс. евро.



MercedesAMG E63



MercedesAMG E63



MercedesAMG E63

MercedesMaybach
S650 Cabriolet

Mercedes-Maybach S650 Cabriolet ориентирован на роскошь. Всего выпускают только 300 таких автомобилей, а цена Mercedes-Maybach – 197 тыс. евро. Кабриолет Mercedes-Benz можно отличить по хромированным накладкам на переднем бампере и боковинах. Салон декорирован дорогой кожей и натуральным деревом. Под капотом Mercedes-Maybach S650 Cabriolet – 6,0-литровый V12 с двойным турбонаддувом, развивающий 630 л. с. Оснащение также включает пневмоподвеску.



MercedesMaybach
S650 Cabriolet



MercedesMaybach
S650 Cabriolet





Mini Countryman

Mini

Mini Countryman второго поколения подрос сразу на 20 см и теперь достигает 4,3 м в длину. Впрочем, новый вседорожник сохраняет фирменный стиль Mini с круглыми фарами, широкой решеткой радиатора и изогнутой линией крыши. Возросшие размеры позволили сделать новый Mini Countryman просторнее внутри. Задние сиденья получили горизонтальную регулировку и изменяемый угол наклона спинок, а объем багажника вырос до 450 л. Произошли перемены и на водительском месте: спидометр перекочевал с центральной панели на рулевую колонку, а его место занял 8,8-дюймовый дисплей. Базовая версия теперь оснащена навигационной системой и технологией автоматического замедления. Список опций пополнили парковочный автопилот и система распознавания дорожных знаков. На первых порах предложат бензиновые моторы объемом 1,5 л (136 л. с.) и 2,0 л (192 л. с.), а также 2,0-литровые турбодизели мощностью 150 и 190 л. с. Появился и 225-сильный заряжаемый гибрид. Mini Countryman получил 8-ступенчатую автоматическую трансмиссию и адаптивные амортизаторы, а также усовершенствованный полный привод. Цена Mini Countryman – от 26 500 евро.



Mini Countryman



Mini Countryman



Porsche Panamera Executive

Porsche

Новый Porsche Panamera теперь доступен и в удлиненной версии Executive. Ее длина и колесная база прибавили 150 мм – до 5199 и 3150 мм, соответственно. Благодаря этому на втором ряду стало больше места для ног. Задние сиденья оснащены электроприводом и подогревом, появились и выдвижные столики. Кроме того, все Porsche Panamera Executive получили панорамную крышу и пневмоподвеску, а в версии Turbo предусмотрен еще и четырехзонный климат-контроль. Также представили самый доступный Porsche Panamera второго поколения с 2,9-литровым турбированным V6 мощностью 330 л. с. и задним приводом.

Кроме того, в Лос-Анджелесе дебютировало непривычное гоночное купе Porsche 911 RSR. Впервые Porsche 911 стал среднемоторным: 510-сильную "шестерку" установили сразу за сиденьем водителя.



Porsche Panamera Executive



Porsche 911 RSR

Nissan

В Лос-Анджелесе представили обновленный Nissan X-Trail (в США он известен как Rogue). Отличить внедорожник можно по решетке радиатора с V-образным хромированным молдингом, более крупным фарам и тонированным фонарям. Кроме того, предложены новые легкосплавные диски диаметром до 19 дюймов. Главное новшество в салоне – рулевое колесо с плоским ободом снизу. Экран бортового компьютера теперь цветной, а 7,0-дюймовый дисплей мультимедийной системы улучшен. За доплату теперь доступны камеры кругового обзора и адаптивный круиз-контроль. В линейке также появилась 176-сильная гибридная версия с 2,0-литровой бензиновой "четверкой" и электромотором. Новый Nissan X-Trail будет стоить от 25 тыс. евро.

Nissan Note также немного освежен. Как и у Nissan X-Trail, у него теперь V-образная решетка радиатора, а еще стреловидные фары. Новый Nissan Note тоже стал гибридом, но более современным. Электромотор мощностью 109 л. с. позаимствован у Nissan Leaf, а 1,2-литровый 80-сильный бензиновый двигатель является генератором, вырабатывающим электроэнергию.



Nissan Sentra Nismo



Nissan Sentra Nismo



Nissan Note



Nissan Note

Седан Nissan Sentra получил заряженную версию от Nismo. Ее оснастили 1,6-литровым бензиновым турбомотором мощностью 190 л. с., работающим в паре с 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач или бесступенчатым вариатором. Новый Nissan Sentra Nismo также получил доработанные пружины подвески и амортизаторы, новые тормозные диски большего диаметра. Отличить его можно по аэродинамическому обвесу и спойлеру на крышке багажника, также установлены 18-дюймовые легкосплавные диски. В отделке салона появились алькантара и вставки "под карбон", установлены и спортивные сиденья.



Nissan X-Trail



Nissan X-Trail



Nissan X-Trail



Subaru Viziv-7

Subaru

Концепт-кар Subaru Viziv-7 предваряет новый Subaru Tribeca, который должен появиться в 2018 году. Судя по всему, вседорожник станет крупнее, ведь Viziv-7 достигает 5200 мм в длину, 2030 мм в ширину и 1860 мм в высоту при колесной

базе в 2990 мм. Дизайн концепт-кара мускулистый и солидный – с серьезно расширенными колесными арками и малыми углами наклона стоек крыши. Огромная решетка радиатора сочетается с раскосыми светодиодными фарами. Легкосплавные 21-дюймовые диски "обуты" в шины размером 265/55 R21.

Детали салона не раскрыли, но известно, что вседорожник семиместный. По предварительным данным, новый Subaru получит 2,0-литровый оппозитный турбомотор и 3,6-литровую атмосферную "шестерку". Естественно, все версии будут полноприводными.



Subaru Viziv-7

Volkswagen

Новый Volkswagen Atlas – самый крупный внедорожник немецкой марки. При длине в 5037 мм и колесной базе в 2980 мм он почти на 20 см больше, чем Volkswagen Touareg. Однако, в основе его лежит удлинённая платформа MQB, как у Volkswagen Passat B8. Автомобиль отличается массивным дизайном с высоким капотом и выраженными колесными арками. Широкая радиаторная решетка сочетается со светодиодными фарами. Салон Volkswagen Atlas рассчитан на семерых взрослых. В более дорогих версиях показания приборов выведены на 12,3-дюймовый дисплей, а на центральной панели установлен 7,0-дюймовый сенсорный экран. В перечне опций значатся парковочный автопилот, системы автоматического замедления, слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения. Поначалу на выбор предложат 2,0-литровую 240-сильную "четверку" с турбонаддувом или 3,6-литровый атмосферный V6 мощностью 280 л. с. Все версии получили 8-ступенчатый "автомат", можно выбрать передний или полный привод. Цена Volkswagen Atlas в США – от 40 тыс. долларов.



Volkswagen Atlas



Volkswagen Atlas



Volkswagen Atlas

Cadillac Ringbroth

В классическом стиле

Американцы очень любят классические автомобили. Многие такие машины не только реставрируют, но и часто дорабатывают, оснащают современными двигателями. Хотя есть и обратный процесс: ателье Ringbrothers создало концепт-кар Madam V. Его спроектировали по заказу анонимного клиента, который захотел современную вариацию на тему Cadillac Series 62 1948 года.



Тес-грайв:
КОНЦЕПТ-КАР

ers Madam V:





За основу для Ringbrothers Madam V взяли современный седан Cadillac ATS-V. Правда, его шасси пришлось удлинить на 360 мм, ведь старый Cadillac был довольно крупным автомобилем. Кузов изготовлен заново из углеволокна, но сохраняет классические пропорции купе Cadillac 40-х годов. У него длинный капот, большой угол наклона стоек и выраженные "плавники" задних крыльев. А вот решетка радиатора выполнена в духе нынешних Cadillac, да и колесные диски современные, 18-дюймовые. Выдают новодел и зеркала заднего вида от того же ATS-V.

Салон практически в неизменном виде перешел от Cadillac ATS-V. У Ringbrothers Madam V те же приборы, рулевое колесо и сиденья, что и у современного седана. Даже 8-дюймовый сенсорный дисплей остался. Сохранены и другие атрибуты комфорта – двухзонный климат-контроль, электропривод кресел, аудиосистема. Остались и все 6 подушек безопасности. Хотя, конечно, творение Ringbrothers – двухместное.

Двигатель также знаком по ATS-V. Бензиновый 3,6-литровый V6 с двойным турбонаддувом развивает 464 л. с. и обес-

печивает 600 Н•м крутящего момента. В паре с ним работает 8-ступенчатая автоматическая коробка переключения передач. Предположительно разгон до 100 км/ч занимает менее 5 с, а максимальная скорость – немногим менее 300 км/ч. За поведение автомобиля на дороге отвечают адаптивные амортизаторы.

Ringbrothers Madam V представили на автошоу SEMA 2016. Вскоре после этого автомобиль поступит заказчику.







Chevrolet Color

водородный боец



Prado ZH2:





Вооруженные силы нередко внедряют передовые технологии, но в сфере транспортирования личного состава они более консервативны. Армейские грузовики и вседорожники, как правило, используют проверенные дизельные двигатели. Главное – надежность и ремонтпригодность.

Электромобили в армиях разных стран пока не используются в виду малого запаса хода. Хотя у них есть преимущества – бесшумность и малый тепловой след. Поэтому министерство обороны США обратило внимание на электромобили, но снабженные водородными топливными ячейками. И даже заказало General Motors первый прототип Chevrolet Colorado ZH2.

В основе концепт-кара лежит стандартный пикап Chevrolet Colorado. Большая часть его кузовных панелей осталась прежней, хотя и для установки топливных ячеек автомобиль пришлось удлинить до 5,35 м. Отличить новый Chevrolet Colorado

ZH2 можно по иной решетке радиатора, узким светодиодным фарам (дополнительные фары размещены на крыше) и мощным стальным пластинам защиты днища. Кроме того, дорожный просвет увеличен до 305 мм и установлены огромные 37-дюймовые шины с грунтозацепами.

Поскольку перед нами тестовый прототип, то в салоне установлены специальные передние сиденья с четырехточечными ремнями безопасности, а задние кресла отсутствуют.

Пикап Chevrolet Colorado ZH2 оснащен 180-сильным электромотором, передающим 320 Н•м крутящего момента на все четыре колеса. Он разгоняет 2,7-тонный автомобиль до скорости свыше 100 км/ч.

Энергия для мотора вырабатывается в топливных ячейках, как результат химической реакции водорода с кислородом. Запас водорода обеспечивает неплохую

дальность пробега (ее пока держат в секрете), а выхлоп содержит только водяной пар. Кроме того, Chevrolet Colorado ZH2 может исполнять роль передвижной электростанции и питать электричеством различное оборудование. Для этого в кузове есть набор розеток.

Полный привод, блокировки дифференциалов и большие углы въезда и съезда обеспечивают пикапу неплохую проходимость. Он способен преодолевать 40-градусные подъемы и броды глубиной около метра.

Новый Chevrolet Colorado ZH2 представлен на автошоу SEMA. В начале 2017 года его передадут американской армии для масштабного тестирования на полигоне в пустыне Аризоны.









Jaguar I-Pace



е: революция

Марка Jaguar не перестает удивлять. Совсем недавно появился ее вседорожный первенец Jaguar F-Pace. Теперь показали предсерийный вариант еще одной модели повышенной проходимости – Jaguar I-Pace. Мало того, это еще и первый электромобиль Jaguar.

При длине 4680 мм и колесной базе 2990 мм новый Jaguar I-Pace не особо компактнее, чем F-Pace. Его дизайн ближе к легковым моделям, чем к вседорожникам, ведь клиренс относительно небольшой, да и стойки крыши наклонены на большой угол. Огромная часть фальшрадиаторной решетки, продолговатые диодные фары и высокая оконная линия – черты фирменного стиля Jaguar. Нижняя часть кузова по периметру украшена тоненькой светодиодной линией. Профиль подчеркивают огромные 23-дюймовые

легкосплавные диски. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а расширенные задние крылья подчеркнуты тоненькими фонарями в стиле купе Jaguar F-Type.

В отделке салона сочетаются кожа и полированный алюминий. Кнопка запуска двигателя вынесена на рулевое колесо. Показания приборов выведены на 12,3 дюймовый жидкокристаллический дисплей и могут проецироваться на лобовое стекло. Еще два экрана установлены на наклоненной центральной панели, причем один из них заменяет переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля. Кстати, климатическая установка – четырехзонная. Передние сиденья разделены высоким центральным тоннелем. Панорамная крыша снабжена светодиодной подсветкой. Объем багажника составляет 530 л.

Электромобиль Jaguar I-Pace оснащен

двумя моторами – по одному на каждую ось. Таким образом получается 400 л. с., 700 Н•м крутящего момента и полный привод. Разгон до 100 км/ч занимает около 4 с.

Литий-ионная аккумуляторная батарея на 90 кВт•ч обеспечивает дальность пробега в 500 км. Устройство быстрой зарядки позволяет полностью зарядить электромобиль Jaguar за 2 часа.

Новый Jaguar I-Pace подготовлен и к бездорожью. Технология All Surface Progress Control позволяет на малой скорости преодолеть сложный участок, а Adaptive Surface Response изменяет настройки полного привода для различных типов дорожного покрытия.

Концепт-кар Jaguar I-Pace подготовили к автошоу в Лос-Анджелесе. Серийная модель появится в 2018 году.













Hyundai Creta STC: предвестник будущего пикапа

В Hyundai не исключают возможности создания пикапа. Пока работы над ним не ведутся, но рынок изучается. Реакцию публики на пикап Hyundai решили проверить на автошоу в Сан-Паулу. Именно там представили концептуальный Hyundai Creta STC. Он создан совместно южнокорейскими и бразильскими стилистами.





Как нетрудно догадаться по названию, в основе концепт-кара лежит новый Hyundai Creta. Хотя он значительно крупнее – 4,65 м в длину и 1,85 м в ширину при колесной базе в 2,8 м. Да и по дизайну пикап серьезно отличается от вседорожника. У него несколько иная широкая решетка радиатора, а узкие фары – полностью светодиодные. Задние двери Hyundai Creta STC очень маленькие и открываются против движения. Также следует отметить огромные 21-дюймовые легкосплавные

диски с шинами Pirelli размером 295/40 R21. Бамперы, колесные арки и пороги кузова прикрыты защитными пластиковыми накладками. Узкие фонари растянуты на крылья, а выхлопные трубы интегрированы в задний бампер.

Грузовой отсек Hyundai Creta STC рассчитан на перевозку поклажи весом до 635 кг. В нем предусмотрены специальные отсеки для мелкой поклажи и розетки для подключения электроприборов. Также в кузов выведены динамики аудиосистемы.

Широкий откидной задний борт можно использовать в качестве скамейки.

Детали салона Hyundai Creta STC держат в секрете, так же, как и двигателей. Хотя можно предположить, что пикап оснащен 2,0-литровой бензиновой "четверкой" мощностью 150 л. с.

Пока представители Hyundai не говорят, каким будет пикап корейской марки. Если он и появится, то не ранее 2018 года.





Hyundai Grand

В элегантном стиле



deur:

Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА



Седан Hyundai Grandeur представляет корейскую марку в Е-классе с 1986 года. Сейчас в этом же сегменте присутствует более мощный и роскошный Hyundai Genesis G80, но и от развития Grandeur не отказываются. Тем более, что у двух моделей абсолютно разная концепция и компоновка.

Новый Hyundai Grandeur по-прежнему использует переднеприводную платформу в то время, как Genesis G80 – заднеприводной. Седан использует доработанную платформу предшественника, а потому колесная база осталась на прежнем уровне – 2845 мм, хотя длина выросла до 4930 мм. Жесткость кузова увеличена на 23%, а коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,276.

Hyundai Grandeur шестого поколения стал изящнее на вид, а в его дизайне преобладают плавные волнистые поверхности. Трапециевидная хромированная решетка радиатора выполнена в духе того же Genesis G80. Продолговатые фары те-

перь могут быть полностью светодиодными. Капот стал длиннее, а линия крыши – элегантнее. В крышку багажника интегрирован спойлер, а фонари растянуты на всю ширину кузова.

Салон обшит кожей уже в базовой версии. Приборы снабжены оптической подсветкой. Внутри спидометра находится датчик уровня топлива, а в тахометре расположен указатель температуры двигателя. Показания могут проецироваться и на лобовое стекло. На центральной панели 8,0-дюймовый сенсорный дисплей соседствует с циферблатом часов. На втором ряду стало больше места для ног.

Базовое оснащение расширено и теперь включает 7 подушек безопасности, адаптивный круиз-контроль, камеру заднего вида, навигационную систему. В самой дорогой версии добавлены система доступна без ключа, подогрев руля, электропривод сидений и крышки багажника, камеры кругового обзора, беспроводная зарядка для смартфона. Кроме

того, теперь для Hyundai Grandeur доступны системы автоматического торможения и определения усталости водителя.

Линейка двигателей заметно расширена. Она включает бензиновые двигатели объемом 2,4 л (190 л. с.), 3,0 л (265 л. с.) и 3,3 л (290 л. с.). Доступен и 2,2-литровый 202-сильный турбодизель, знакомый по Hyundai Santa Fe. Новая 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия сделала моторы экономичнее: 3,0-литровая версия расходует в среднем 9,5 л/100 км, а | 2,2-литровая – 6,5 л/100 км.

Разработчики утверждают, что подвеска Hyundai Grandeur стала комфортнее. Кроме того, благодаря двойным стеклам улучшена шумоизоляция салона.

Новый Hyundai Grandeur уже доступен на родине, в Южной Корее. Остальному миру седан Hyundai покажут в начале 2017 года. Стоимость седана составит примерно от 35 тыс. долларов.











Технические характеристики Hyundai Grandeur

Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Длина/ширина/высота, мм	4930/1865/1470
Колесная база, мм	2845
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	2999
Тип	бензиновый
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	265 при 6400
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	315 при 5000
Трансмиссия	
Тип привода	передний
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
Количество подушек безопасности, шт.	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC
Эксплуатационные показатели	
Расход топлива, л/100 км	
– смешанный цикл	9,5
Стоимость автомобиля в США, долларов	35 000 – 50 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Skoda Octavia:

заметное обновление



Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА







Skoda Octavia известна с 1996 года, а в 2012 году появилось уже третье поколение лифтбэка и универсала. Теперь к 20-летию юбилею модель решили обновить, причем изменения получились весьма существенными.

Новый Skoda Octavia легко отличить от предшественника, просто взглянув на автомобиль в анфас. Первое, что бросается в глаза – четыре отдельные четырехугольные фары. Оптика, кстати, за доплату может быть светодиодной. Новая решетка радиатора выполнена в духе вседорожника Skoda Kodiaq. Также немного изменена форма переднего бампера, а сзади обновлены фонари. Появились и легкос-

плавные диски нового дизайна диаметром 16-18 дюймов.

В салоне перемены не столь значительные. Остались знакомые передняя панель и рулевое колесо. У циферблатов приборов – новые шкалы, а экран бортового компьютера – цветной. На центральной панели появился более современный дисплей мультимедийной системы с диагональю 9,2 дюйма. Она дополнена Wi-Fi. Среди других опций – обогрев руля, программируемый ключ зажигания, системы автоматического замедления и слежения за "слепыми" зонами.

В линейке двигателей появился новый 1,0-литровый трехцилиндровый турбомо-

тор мощностью 90 или 115 л. с. Остальные двигатели остались без изменений. Это бензиновые "четверки" объемом 1,2 л (90 и 110 л. с.), 1,4 л (125 и 150 л. с.) и 1,8 л (180 л. с.), а также турбодизели объемом 1,6 л (115 л. с.) и 2,0 л (150 и 184 л. с.). На выбор доступны механическая трансмиссия или коробка переключения передач с двумя сцеплениями DSG, есть и полноприводные модификации.

Обновленный Skoda Octavia поступит в продажу с начала года. Цена Skoda не должна слишком измениться. Напомним, в Украине лифтбэк стоит от 420 тыс. гривен.





Audi A5 Cabriolet

смена поколений



et:

Линейка Audi A5 первого поколения состояла из купе, хэтчбэка Sportback и кабриолета. Линейку решили не изменять, а потому к новому купе Audi A5 и пятидверному Audi A5 Sportback присоединился и кабриолет.







Новый Audi A5 Cabriolet подрос до 4673 мм в длину при колесной базе в 2765 мм. При этом масса уменьшена на 40 кг, ведь новая платформа MLB Evo подразумевает более широкое использование алюминиевых сплавов. При этом автомобиль получил новые силовые элементы для повышения жесткости кузова.

Кабриолет Audi A5 по дизайну повторяет купе и хетчбэк. Его боковины теперь профилированные, а решетка радиатора увеличена в размерах. Продолговатые фары за доплату могут стать светодиодными. В крышку багажника интегрирован спойлер, а фонари стали более узкими. Мягкая тканевая крыша складывается с помощью электропривода за 15 с.

В более дорогих версиях показания приборов выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей. Центральная панель немного повернута к водителю и увенчана 8,3-дюймовым сенсорным экраном, маленькие мониторы появились и переключателях блока климат-контроля. Audi A5 Cabriolet стал просторнее, а объем багажника вырос до 380 л.

Список опций расширили Wi-Fi, камеры кругового обзора, функция массажа передних кресел. Также можно выбрать системы автономного движения и распознавания дорожных знаков.

Кабриолет Audi A5 будут оснащать бензиновыми турбомоторами объемом 2,0 л (190 и 252 л. с.), турбодизелями объемом

2,0 л (190 л. с.) и 3,0 л (218 и 286 л. с.). Audi S5 Cabriolet получит 3,0-литровый 354-сильный бензиновый V6, позволяющий разогнаться до 100 км/ч за 5,1 с.

Для разных версий предложены 6-ступенчатая механическая и 8-ступенчатая автоматическая трансмиссии, а также 7-ступенчатая коробка переключения передач с двумя сцеплениями. Будут модификации с передним и полным приводом, а в перечне опций появились адаптивные амортизаторы.

Хотя новый Audi A5 Cabriolet и показали к зиме, его продажи начнутся весной. Базовая версия будет стоить 49 350 евро, а цена Audi S5 Cabriolet составит 67 800 евро.







Volkswagen Golf

обновление



f.

Volkswagen Golf известен с 1974 года и количество выпущенных автомобилей уже перевалило за 30 млн. единиц. В 2012 году показали седьмое поколение Volkswagen Golf, а теперь, четыре года спустя, оно прошло плановое обновление.



Модернизировали одновременно все "семейство", включая заряженный Volkswagen Golf GTI и электромобиль Volkswagen e-Golf. Дизайнеры Volkswagen редко прибегали к радикальным мерам даже при смене поколений моделей. При обновлении изменения еще скромнее. Новый передний бампер выполнен в духе Volkswagen Touareg, несколько иная решетка радиатора. Фары теперь могут быть полностью светодиодными, а сзади заменены фонари.

Компоновка салона осталась прежней. Но новый Volkswagen Golf впервые получил

цифровую приборную панель. Жидкокристаллический дисплей с диагональю 12,3 дюйма знаком по Volkswagen Passat B8 и может показывать не только изображения приборных панелей, но и карту навигационной системы. На центральной панели – новый экран мультимедийной системы с диагональю 9,2 дюйма. В перечне опций появились Wi-Fi, система распознавания дорожных знаков и функция автономного движения в пробках.

Для Volkswagen Golf разработали новые бензиновые турбомоторы объемом 1,5 л, развивающие 130 и 150 л. с. Мощность

2,0-литровой "четверки" Volkswagen Golf GTI выросла до 230 л. с. в стандартной версии и 245 л. с. – в GTI Performance. Вскоре появятся еще и новые 1,5-литровые турбодизели.

Теперь у автомобиля новая 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями DSG. Также Golf за доплату получил улучшенные адаптивные амортизаторы.

Обновленный Volkswagen Golf поступит в продажу с апреля. Стоимость увеличится незначительно: цена Volkswagen Golf в базовом исполнении составит около 18 500 евро.







Mazda CX-5

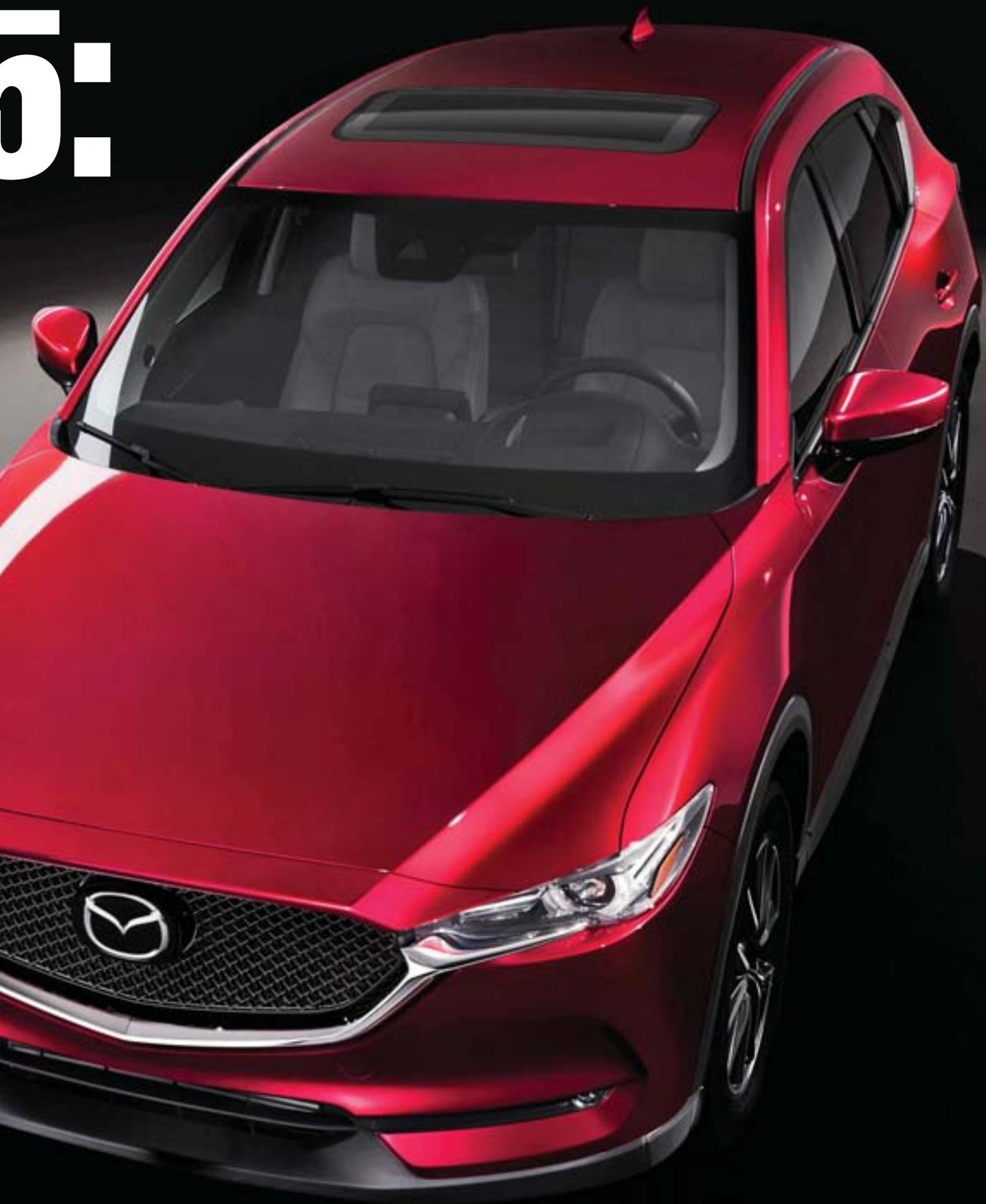
смена поколений

Mazda CX-5 появился в 2012 году и пришел на смену модели Tribute. Компактный вседорожник неплохо себя зарекомендовал и теперь, четыре года спустя, дебютирует второе поколение модели.



Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА

о!







Новый Mazda CX-5 использует доработанную платформу предшественника и практически не изменился в размерах – 4545 мм в длину, 1840 мм в ширину и 1690 мм и в высоту при колесной базе в 2700 мм. Жесткость кузова увеличена на 15%

Дизайн Mazda остался также знакомым, хотя в нем появились черты старшего брата Mazda CX-9. У него знакомый силуэт с длинным капотом и высокой оконной линией. Крыша стала более покатой. Решетка радиатора в виде улыбки теперь еще крупнее, а фары стали уже. Панорамное заднее стекло сверху прикрыто спойлером, а ширину кузова подчеркивают продолговатые фонари.

Компоновка салона Mazda CX-5 также знакома. Трехспицевое рулевое колесо и приборы в отдельных колодцах знакомы по другим Mazda. Правда, экран бортового компьютера теперь цветной, а на центральной панели установлен новый 7,0-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Данные теперь могут проецироваться и на лобовое стекло. Задние сиденья получили регулируемый угол наклона спинки, а объем багажника увеличен до 505 л. В списке опций появились адаптивный круиз-контроль, технология распознавания дорожных знаков и аудиосистема Bose C 10 динамиками.

Двигатели также остались прежними. Это бензиновые "четверки" объемом 2,0 л (165 л. с.) и 2,5 л (192 л. с.), а также 2,2-литровый 175-сильный турбодизель. Mazda CX-5 второго поколения предложат с 6-ступенчатой механической или автоматической коробкой переключения передач, передним либо полным приводом. Появилась также система контроля вектора тяги G-Vectoring Control.

Новый Mazda CX-5 представили в преддверии автосалона в Лос-Анджелесе. В продажу вседорожник поступит с 2017 года, а цена Mazda останется на прежнем уровне – примерно от 25 тыс. евро.





Ford EcoSport:

серьезная модернизация





Ford EcoSport появился в 2012 году пришел на смену модели Fusion. Модель уже один раз проходила небольшое обновление, но теперь ее решили поддать более серьезной модернизации.

Дизайн Ford EcoSport был весьма противоречивый, поэтому его решили сделать более сдержанным. Передняя часть теперь выполнена в духе обновленного Ford Kuga. Решетка радиатора стала крупнее, а вот воздухозаборник в бампере уменьшен. Увеличены в размерах и продолговатые фары. Сзади немного освежены фонари, а пятая дверь украшена хромированной накладкой. Бамперы дополнены защитными серебристыми накладками.

Салон Ford EcoSport также серьезно изменен. У вседорожника полностью новая передняя панель и заменено рулевое колесо. Другие и циферблаты приборов, которые избавились от дельных колодцев. Современнее выглядит и центральная панель. Она компактная, а все клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля заменены. Кроме того, в более дорогих версиях установлен 8-дюймовый экран мультимедийной системы SYNC, которая теперь снабжена функцией Android Auto. Список опций дополнили мощная 675-ваттная аудиосистема и светодиодная подсветка салона с изменяемым цветом.

Начальная версия оснащена 1,0-литровым трехцилиндровым бензиновым тур-

бомотором EcoBoost мощностью 125 л. с. Также можно выбрать атмосферную "четверку" объемом 2,0 л и мощностью 140 л. с. Для европейского рынка сохраняют еще и 1,5-литровый 90-сильный турбодизель.

Новый Ford EcoSport доступен с 5-ступенчатой механической коробкой переключения передач или 6-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями PowerShift. Самая мощная 2,0-литровая модификация – полноприводная.

Обновленный Ford EcoSport представили на автосалоне в Лос-Анджелесе, ведь отныне модель доступна и в США. Цена Ford не слишком изменится: напомним, в Украине он стоит от 450 тыс. гривен.









Nissan Note:



Модернизация





Компактный мини-вэн Nissan Note известен с 2004 года, а в 2008 году представили его второе поколение. Теперь модель прошла плановое обновление. Представят обновленный Note на автосалоне в Лос-Анджелесе.

Nissan Note обрел черты нового стиля японской марки. Увеличенная решетка радиатора украшена V-образной хромированной накладкой. Изогнутым стал и передний бампер, а воздухозаборник в нем увеличен. Фары Note стали более стреловидными. Расширенные задние крылья подчеркнуты новыми фонарями сложной формы.

Изменения в салоне менее заметны. Сохранены трехспицевое рулевое колесо, приборы с нежно-синей подсветкой и выпуклая центральная панель, покрытая лакированным пластиком. Несколько обновлено меню мультимедийной системы NissanConnect, а вот ее 5,8-дюймовый дисплей остался прежним. Также у Nissan Note новые подстаканники, а базовую комплектацию пополнила 12-вольтовая розетка. Камеры кругового обзора теперь доступны не только во флагманской версии, но и в более дешевых вариантах.

Как и прежде, Nissan Note оснащают 1,6-литровым бензиновым двигателем

мощностью 109 л. с. Но теперь модельный ряд пополнила еще и гибридная модификация. Ее 109-сильный электромотор позаимствовали у электрокара Nissan Leaf. В паре с ним работает 1,2-литровая бензиновая "четверка" на 80 л. с. Она выполняет роль мотор-генератора и вырабатывает электроэнергию. Средний расход топлива – всего 3 л/100 км. Опционный вариатор CVT Xtronic также усовершенствован.

Новый Nissan Note поступит в продажу с начала 2017 года. В США базовая версия стоит 16 400 долларов.







Citroen C-Elysee:

модернизация



Автопроизводители все чаще создают специальные модели для развивающихся стран. Один из таких автомобилей – седан Citroen C-Elysee, представленный в 2012 году. Четыре года спустя модель прошла плановую модернизацию.

Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА







В основе 4,4-метрового Citroën C-Elysee лежит платформа С3 прошлого поколения. Седан сохраняет строгий дизайн, хотя внешние изменения сразу заметны. Несколько изменена форма решетки радиатора, но логотип Citroën остается интегрированным в нее. Новые продолговатые фары слегка тонированы. В переднем бампере увеличен воздухозаборник, а в более дорогих версиях предусмотрены светодиодные ходовые огни. Предложены 16-дюймовые легкосплавные диски нового дизайна. Немного обновлены и фонари автомобиля.

В салоне Citroën C-Elysee улучшены материалы отделки. Общая компоновка остается прежней, хотя центральная панель немного изменена. За доплату ее можно дополнить 7-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Она также включает голосовое управление и спутниковую навигацию, а при желании ее можно дополнить функцией предупреждения о пробках на дороге в реальном времени. Клавиши блока аудиосистемы тоже обновлены, появился и – разъем.

Как и ранее, седан Citroën C-Elysee можно выбрать с бензиновыми двигателями объемом 1,2 л (82 л. с.) и 1,6 л (115 л. с.), а также 1,6-литровыми турбодизелями мощностью 92 и 100 л. с. На выбор доступны 5-ступенчатая механическая коробка переключения передач или 6-ступенчатый "автомат".

Новый Citroën C-Elysee по-прежнему будут выпускать на предприятиях в Испании и Китае. В продажу он поступит с весны 2017 года по цене от 12 500 евро.





Audi Q5: дубль два

Audi
всегда
отлич
второ



Q5 первого поколения привел в 2008 году немецкую марку в сегмент компактных кроссоверов. Он оказался очень успешным: 1,6 млн. выпущенных автомобилей – отличный результат для модели премиум-класса. Поэтому неудивительно, что на Audi Q5 второй генерации возлагаются большие надежды.





Новый Audi Q5 стал солиднее и возмужал. Передняя часть решена в духе старшего брата Audi Q7. Трапециевидная решетка радиатора увеличена в размерах, а вот фары стали узкими. Кстати, они теперь могут быть светодиодными и с активной матрицей, изменяющей направление и интенсивность пучка света. Как у всех новых Audi, капот стал изогнутым, а боковины – рельефными. Передние крылья теперь более выражены. Сзади же сохранен знакомый стиль со стреловидными фарами, обволакивающей пятой дверью и спойлером на крыше. Выхлопные трубы теперь интегрированы в бампер. Предусмотрен и спортивный Audi Q5 S Line обвесом и 19-дюймовыми литыми дисками вместо стандартных 17-дюймовых.

Audi Q5 второго поколения подрос во всех направлениях. Длина увеличена до 4663 мм, ширина – до 1893 мм, высота – до 1659 мм, а колесная база – до 2820 мм. При этом он сразу на 90 кг легче предшественника. Это заслуга новой платформы MLB Evo, подразумевающей обильное использование алюминиевых и магниевых сплавов. Проработана и аэродинамика – коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,30.

В салоне улучшены и так неплохие материалы отделки. Внутри довольно много алюминиевых деталей, а за доплату пред-

ложены кожа и натуральное дерево. Передняя панель несколько иная, чем у родственных седана Audi A4 и купе Audi A5. Здесь нет вентиляционных дефлекторов на всю ширину салона. Зато есть такое же рулевое колесо, обшитое кожей (версии S Line установлен руль с плоским ободом снизу). Да и цифровая приборная панель предложена за доплату. Этот 12,3-дюймовый экран может изменять конфигурацию: вместо спидометра и тахометра центральное место может занять карта навигационной системы. Сами приборы, конечно, не исчезают, а просто становятся меньше. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло.

Центральная панель традиционно повернута к водителю. Сверху к ней крепится 8,3-дюймовый дисплей мультимедийной системы MMI. Для навигации в меню предусмотрена сенсорная панель возле T-образного селектора автоматической трансмиссии. Клавиш здесь стало меньше, а переключатели климат-контроля дополнены небольшими экранчиками, отображающими выставленную температуру.

Конечно, у рулевой колонки изменятся высота и глубина. Передние сиденья стали более комфортабельными, но при этом неплохо удерживают спину. За доплату доступны не только их электропривод и подогрев, но и вентиляция с массажем.

В Audi Q5 S Line предусмотрены спортивные сиденья с улучшенной боковой поддержкой. Высокая посадка и тоненькие стойки крыши обеспечивают отличную обзорность во всех направлениях. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Центральный подлокотник прячет бокс, в котором находится беспроводная зарядка для смартфонов.

На втором ряду стало свободнее: пространство для ног прибавило 10 мм, а места над головой стало больше на 8 мм. К тому же, задние сиденья за доплату могут быть оснащены горизонтальной регулировкой и изменяемым углом наклона спинки. В зависимости от их положения объем багажника составляет 550-610 л, а со сложенными креслами второго ряда возрастает до 1550 л. Кстати, все Audi Q5 получили электропривод пятой двери.

Начальная комплектация вседорожника расширена и теперь включает систему доступа без ключа, климат-контроль, аудиосистема, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, датчики света и дождя, аудиосистему, связь Bluetooth, парктроник, круиз-контроль. Также предусмотрены 7 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического замедления и определения уста-

лости водителя. Перечень опций также стал больше и теперь включает парковочный автопилот, камеры кругового обзора, Wi-Fi, трехзонный климат-контроль, панорамную крышу, аудиосистему Bang&Olufsen на 755 Вт, съемные планшеты для задних пассажиров. Можно выбрать адаптивный круиз-контроль с функцией движения в пробках, системы сканирования перекрестка и "слепых" зон, технологии соблюдения полосы движения и распознавания дорожных знаков.

На первых порах на выбор предложат четыре 2,0-литровых "четверки" с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. Бензиновый двигатель только один и развивает 252 л. с. Он очень эластичен, ведь пиковые 370 Н•м крутящего момента доступны в широком диапазоне 1600-4500 об/мин. Audi Q5 тяги вполне хватает и нет необходимости раскручивать мотор. Тем более, что на высоких оборотах он "выдыхается" и становится чересчур громким. Динамика очень неплохая – 6,3 с до 100 км/ч и максимальные 237 км/ч. При этом расход топлива меньше, чем у предшественника – 8,6 л/100 км

в городском цикле и 6,3 л/100 км – на шоссе.

Турбодизель объемом 2,0 л теперь развивает 150, 163 или 190 л. с. Двигатель тяговит, особенно более мощный вариант с его 400 Н•м крутящего момента при 1750 об/мин. Для совершения обгона на трассе не обязательно понижать передачу. Дизель стал работать тише, чем ранее, да и вибраций нет. С ним новый Audi Q5 разгоняется до 100 км/ч за 7,9 с и развивает 218 км/ч. В городе вседорожник расходует 5,5 л/100 км, а на трассе – 5,0 л/100 км.

Совсем скоро линейку расширит 3,0-литровый турбодизельный V6 мощностью 286 л. с. Он будет предложен с 8-ступенчатым автоматом, работающим более плавно. А вот четырехцилиндровым версиям доступна 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями, переключающая передачи быстрее. Кроме того, теперь постоянный полный привод Quattro есть только у 3,0-литровой модификации, а в 2,0-литровых он подключаемый. А вскоре появится еще и переднеприводный Audi Q5.

Сцепление с дорогой очень хорошее, независимо от типа полного привода. Вседорожник по-прежнему демонстрирует уверенную и предсказуемую управляемость. Система векторизации тяги уменьшила недостаточную поворачиваемость. Рулевое управление точное, хотя и не очень информативное. Стандартная подвеска остается довольно упругой, что особенно заметно на низкокачественных дорогах. Однако новый Audi Q5 можно оснастить адаптивными амортизаторами и пневмоподвеской. Они преобразуют вседорожник и делают его очень комфортным. Даже с 19-дюймовыми дисками выбоины практически неощутимы. При этом автомобиль мало кренится в поворотах. Кроме того, пневмоподвеска позволяет увеличить клиренс на 65 мм для преодоления сложных участков бездорожья.

Audi Q5 второго поколения начнут продавать в Европе с январа. Там он будет стоить от 45 тыс. евро. Купить новый Audi в Украине можно будет с весны. Вскоре линейку расширят гибрид и заряженный Audi SQ5.









Технические характеристики Audi Q5		
Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная/полная масса, кг	1795/2400	1845/2440
Длина/ширина/высота, мм	4663/1893/1659	
Колесная база, мм	2820	
Колея передняя/задняя, мм	1616/1609	
Клиренс (дорожный просвет), мм	163-223	
Объем багажника, л	550/1550	
Диаметр разворота, м	11,7	
Двигатель		
Рабочий объем, см ³	1984	1968
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	252 при 5000	190 при 3800
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	370 при 1600-4500	400 при 1750-3000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/65	Дт/65
Трансмиссия		
Тип привода	подключаемый полный	
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR	
Количество подушек безопасности, шт.	7	
Размер шин	235/65 R17	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,3	7,9
Максимальная скорость, км/ч	237	218
Расход топлива, л/100 км		
– городской цикл	8,6	5,5
– загородный цикл	6,3	5,0
– смешанный цикл	7,1	5,2
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	45 000 – 55 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Porsche Pa

продолжение истории



Panamera:

Porsche считают консерваторами за их купе 911, но при этом немецкая компания не боится экспериментов. Многие из них становятся удачными: яркий пример – Porsche Cayenne. Довольно неплохо проявил себя и большой хэтчбэк Porsche Panamera первого поколения: всего выпущено свыше 150 тыс. автомобилей. Теперь эстафету принимает Porsche Panamera второго поколения.





Новый Porsche Panamera не сразу удастся отличить от предшественника. Тот же стремительный силуэт с высокой оконной линией, те же выпуклые крылья. Но при детальном осмотре отличия становятся видны. Каплевидные фары Porsche теперь полностью светодиодные и могут быть дополнены активной матрицей. В переднем бампере увеличены воздухозаборники. Боковины стали менее рельефными, а линия крыши – более покатой. Профиль Panamera смотрится более гармонично. Даже базовая версия оснащена 19-дюймовыми легкосплавными дисками, а в варианте Turbo предусмотрены 20-дюймовые колеса. Форма задней части теперь роднит Panamera с купе Porsche 911, а усиливают впечатление тоненькие фонари на всю ширину кузова. Сохранены и четыре мощные выхлопные трубы, и выдвигной спойлер.

Хотя хэтчбек Porsche и не слишком изменился внешне, он построен на полностью новой платформе MSB. Автомобиль подрос до 5049 мм в длину, 1937 мм в ширину и 1423 мм в высоту при колесной базе в 2950 мм. Но при этом он легче предшественника на 100 кг, ведь капот, передние крылья, крыша и пятая дверь выполнены из алюминиевых сплавов. Хотя даже самый легкий Panamera весит под две тонны.

В отделке салона сочетаются кожа и полированный алюминий, можно заказать и карбоновые вставки. Педали и пороги украшены металлическими накладками. Компактное трехспицевое рулевое колесо знакомо по Porsche 911. Из аналоговых циферблатов приборов остался только центральный тахометр, а по бокам его появились 7-дюймовые экраны. На левый выведены показания спидометра и датчика температуры двигателя, а на правый – указателя остатка топлива в баке и бортового компьютера.

Наклоненная центральная панель увенчана стильным спортивным хронометром. Ниже расположен огромный 12,3-дюймовый дисплей мультимедийной системы PCM. Благодаря ему стало гораздо меньше переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля. Причем клавиши теперь сенсорные – срабатывают от легкого касания. Оригинально выглядит компактный селектор трансмиссии. Интересно, что центральный вентиляционный дефлектор можно отрегулировать только через меню PCM.

Передние сиденья Porsche Panamera комфортабельные и наделены отличной боковой поддержкой. Они оснащены электроприводом регулировок и подогревом во всех версиях. Конечно, посадка за

рулем очень низкая, а усиливает впечатление высокий трансмиссионный тоннель. Кстати, бокс в подлокотнике немного увеличен. Обзор назад улучшен благодаря большому стеклу, да и камера заднего вида есть во всех Panamera.

На втором ряду по-прежнему установлены два отдельных сиденья. Пространство для ног увеличено и теперь очень щедрое. Больше и места над головой, так что даже пассажиры ростом 190 см не почувствуют тесноты. Объем багажника вырос до 495 л в обычном состоянии и 1304 л – со сложенными задними креслами. Пятая дверь оснащена электроприводом уже в базовой версии.

Конечно, новый Porsche Panamera просто должен быть богато оснащен. В начальной версии предусмотрены система доступа без ключа, двухзонный климат-контроль, электропакет, датчики света и дождя, 150-ваттная аудиосистема с 10 динамиками, связь Bluetooth, спутниковая навигация, адаптивный круиз-контроль. Также установлены 8 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. Panamera Turbo добавляет электропривод рулевой колонки, вентиляцию передних и подогрев задних сидений, аудиосистему Bose мощностью 710 Вт. Среди опций – четы-

режонный климат-контроль, панорамная крыша, технология нового видения, Wi-Fi, функция массажа сидений. Также можно выбрать системы автоматического замедления, соблюдения полосы движения, мониторинга "слепых" зон и распознавания дорожных знаков. Также доступна технология автономного движения Porsche InnoDrive, получающая информацию не только от сенсоров, но и от навигационной системы.

Поначалу на выбор доступны три двигателя с турбонаддувом. Базовый Panamera 4S оснащен 2,9-литровым V6 мощностью 440 л. с. У Porsche Panamera Turbo под капотом прячется новый 4,0-литровый V8 с двумя турбинами. Пусть его объем меньше, чем у "восьмерки" предшественника, но мощность выросла до 550 л. с. Мотор отзывчив и легко раскручивается до 6800 об/мин. А благодаря немалому крутящему моменту в 770 Н·м при 1950-4500 об/мин под рукой всегда запас тяги. Система Launch control уверенно борется с пробуксовкой на старте и автомобиль легко достигает 100 км/ч за 3,6 с. Он и далее продолжает уверенный равномерный разгон чуть ли не до максимальных 306 км/ч. Скорость в Panamera не чувствуется: он легко может поддерживать 270-280 км/ч на автобанах и оставать-

ся при этом очень комфортным. Звук двигателя приятный, а на высоких оборотах он становится громче, ведь открывается перепускной клапан в выхлопной системе. При этом расход топлива уменьшен сразу на 20% благодаря системам отключения цилиндров и глушения мотора при остановке. В городском цикле он составляет 12,9 л/100 км в городском цикле и 7,3 л/100 км – в загородном.

Пожалуй, не менее впечатляющий и 4,0-литровый 422-сильный турбодизель. Его козырь огромная тяга на "низах": пиковые 850 Н·м в распоряжении всего с 1000 об/мин. Динамика также отличная – 4,3 с до 100 км/ч и максимальные 285 км/ч. На данный момент это самый быстрый серийный дизельный автомобиль. Хотя после 3500 об/мин двигатель уже не столь бодрый, да и громким становится. Впрочем, большую часть времени он не слышен. Зато дизельный Porsche Panamera экономичный – 7,9 л/100 км в городе и 5,9 л/100 км – на шоссе.

Новая 8-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями PDK демонстрирует молниеносные реакции и работает более плавно, чем коробка переключения передач предшественника. Пока все Porsche Panamera полноприводные.

Конечно, обе ведущих оси обеспечива-

ют хорошее сцепление с дорогой, но в целях улучшения управляемости большая тяга передается на задние колеса. Porsche Panamera демонстрирует завидную маневренность и успешно маскирует свой вес. Система векторизации тяги, адаптивные амортизаторы, управляемые задние колеса, активные стабилизаторы поперечной устойчивости – все это призвано сделать двухтонный автомобиль послушным, как спорткупе, и побороть недостаточную поворачиваемость. Руль Panamera острый и наполнен тяжестью, пусть и не самый информативный. Езда несколько упругая, хотя опциональная пневмоподвеска (в Turbo она стандартная) делает Porsche очень комфортабельным и буквально сглаживает выбоины. В режиме Sport она лишь немного жестче, зато крены кузова меньше. Panamera Turbo также получил карбоново-керамические тормоза, обеспечивающие отличное замедление. Кроме того, следует отметить улучшенную шумоизоляцию салона.

Новый Porsche Panamera уже продается в Европе, объявлены и украинские цены. Купить Porsche у нас можно за 3,3-5 млн. гривен. Тем временем уже скоро линейку расширит гибридная версия, а на очереди – универсал Porsche Panamera.

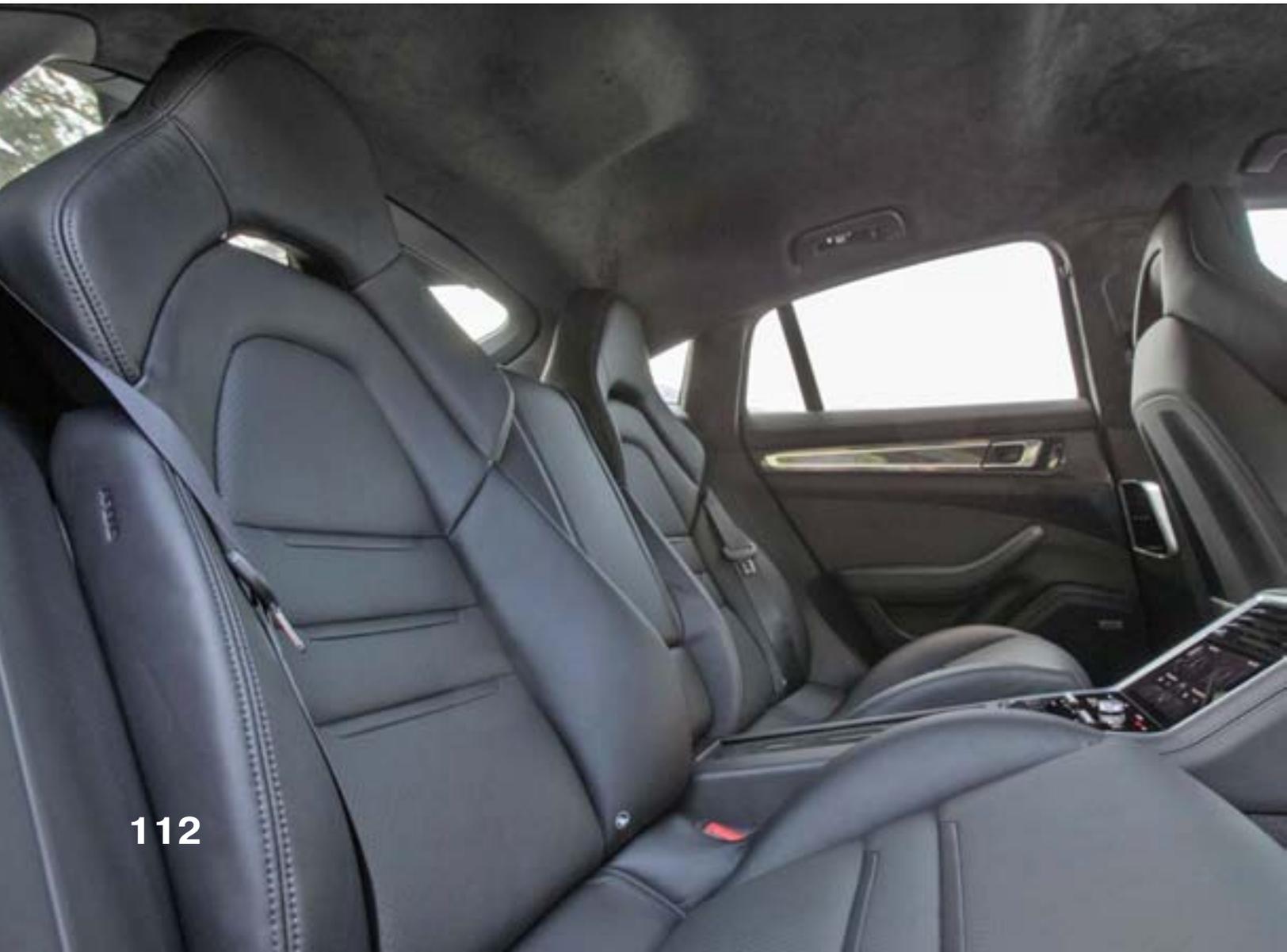












Технические характеристики Porsche Panamera		
Тип кузова	хетчбэк	
Количество дверей/мест, шт.	5/4	
Снаряженная масса, кг	1995	2050
Длина/ширина/высота, мм	5049/1937/1423	
Колесная база, мм	2950	
Колея передняя/задняя, мм	1657/1639	
Клиренс (дорожный просвет), мм	120	
Объем багажника, л	495/1304	
Диаметр разворота, м	12,7	
Двигатель		
Рабочий объем, см ³	3996	3956
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно	
Расположение и количество цилиндров	V8	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	550 при 5750	422 при 3500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	770 при 1950-4500	850 при 1000-3250
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/90	ДТ/90
Трансмиссия		
Тип привода	постоянный полный	
Коробка передач	8-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, PSM, TPMS	
Количество подушек безопасности, шт.	8	
Размер шин	275/40 R20 спереди, 315/35 R20 сзади	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,6	4,3
Максимальная скорость, км/ч	306	285
Расход топлива, л/100 км		
– городской цикл	12,9	7,9
– загородный цикл	7,3	5,9
– смешанный цикл	9,4	6,8
Стоимость автомобиля, гривен	3 320 000 – 4 990 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	



Skoda Kodiaq:

Долгое время марка Skoda не выпускала легковые вседорожники, хотя, например, армейская техника повышенной проходимости в ее линейке была. Первенцем стал Skoda Yeti 2009 года. Успех Yeti (а их продано уже свыше полумиллиона) заставил руководство Skoda и материнского концерна Volkswagen подумать и о вседорожнике побольше. В результате появилась модель с необычным названием Skoda Kodiaq – в честь североамериканского медведя.

**ГИМН
практичности**

Конечно, партнеры из Volkswagen не могли не помочь. Новый Skoda Kodiaq построен на платформе MQB и является близким родственником Volkswagen Tiguan второго поколения. Правда, чешский вседорожник заметно крупнее – достигает 4691 мм в длину, 1882 мм в ширину и 1676 мм в высоту при колесной базе в 2791 мм. Начальная версия весит 1452 кг. Коэффициент лобового сопротивления очень низкий, по меркам вседорожников – 0,33.

Kodiaq – первая модель в новом стиле Skoda. Кстати, его чертами уже наделили обновленный Skoda Octavia. Вседорожник выглядит сдержанно и солидно, но при этом привлекает внимание. Широкая решетка радиатора напоминает улыбку, а по ее центру – “клюв” с логотипом Skoda. Продолговатые фары могут быть полностью светодиодными. Ниже расположены компактные “противотуманки”, а в бампере заметен широкий воздухозаборник. Капот и боковины выполнены профилированными, а колесные арки серьезно выражены. Края дверей прикрыты специальными накладками, защищающими их от

повреждений. Наклоненное на большой угол заднее стекло сверху прикрыто спойлером, а пятая дверь – рельефная. Ширину задней части подчеркивают стреловидные фонари.

Строгие линии преобладают и в салоне Skoda Kodiaq. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по Skoda Superb: оно обшито кожей во всех версиях. Отделка щедро разбавлена черными лакированными деталями. Циферблаты приборов украшены серебристыми ободками. Внутри спидометра установлен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру находится цветной дисплей бортового компьютера.

На широкой центральной панели установлен сенсорный дисплей мультимедийной системы: в зависимости от уровня оснащения его диагональ – 6,5 либо 8,0 дюймов. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и рационально упорядочены.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина, довольно широкий диапазон регулировок и у водительского кресла.

Передние кресла несколько упругие, но зато отлично удерживают спину. Под водительским сиденьем размещена ниша со светоотражающим жилетом. Поскольку стояночный тормоз электромеханический, то это освободило больше места для подстаканников и подлокотника с боксом внутри. Высокая посадка за рулем и не очень толстые стойки крыши обеспечивают неплохую обзорность во всех направлениях.

Внутреннее пространство – козырь Skoda Kodiaq. На втором ряду места для ног и над головой более чем достаточно. К тому же, кресла оснащены горизонтальной регулировкой (сдвигаются назад на 180 мм) и изменяемым углом наклона спинки. Даже третий ряд подойдет для взрослых пассажиров среднего роста, хотя во время длительных путешествий там удобнее детям.



Даже со всеми семью сиденьями на месте остается 270-литровый багажник. В пятиместной конфигурации он возрастает до 720 л, а в двухместной – до 2065 л. В Kodiaq можно перевозить грузы длиной до 2,8 м. А в самой дорогой версии предусмотрен электропривод пятой двери с сенсорным открытием.

Начальный Skoda Kodiaq Active получил электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, аудиосистему с 8 динамиками, 17-дюймовые легкосплавные диски. Также предусмотрены 7 подушек безопасности, система стабилизации и технология автоматического замедления. В самой дорогой версии Edition 1 салон декорирован кожей, добавлены датчики света и дождя, подогрев передних сидений, Wi-Fi, камера заднего вида, система мониторинга "слепых" зон. В перечне опций значатся система доступа без ключа, трехзонный климат-контроль, электропривод и вентиляция передних сидений, подогрев кресел первого и второго ряда, парковочный автопилот, 575-ваттная аудиосистема. Также можно выбрать адаптивный круиз-контроль с функцией движения в пробках, системы определе-

ния усталости водителя, распознавания дорожных знаков и соблюдения полосы движения.

Все двигатели дополнены турбонаддувом и системой глушения при остановках. Поначалу на выбор будут доступны бензиновые турбомоторы объемом 1,4 л (125 и 150 л. с.), а позже к ним присоединится еще и 2,0-литровая 180-сильная "четверка".

Но лучше всего проявляют себя турбодизели объемом 2,0 л (150 и 190 л. с.), ведь вседорожник довольно-таки тяжелый. Оба они эластичны и тяговиты, но 190-сильная версия проявляет себя лучше. Максимальный крутящий момент достигает 400 Н·м и доступен с 1750 об/мин. Этого вполне хватает, чтобы буксировать 2,5-тонный прицеп. При этом двигатель работает на удивление тихо и плавно, а громким становится разве что при резком разгоне. Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует очень быстрые переключения передач. Разгон до 100 км/ч занимает 8,9 с, а максимальная скорость составляет 210 км/ч. При этом расход топлива составляет всего 5,7 л/100 км в смешанном цикле.

Конечно, есть и переднеприводные Skoda Kodiaq, но версия с полным приводом выглядит предпочтительнее. Выдающихся способностей на бездорожье ожидать не следует, но и на грунтовке автомобиль не спасует. В его арсенале есть и система помощи на крутом спуске.

На асфальте полный привод обеспечивает отличное сцепление, а система векторизации тяги XDS+ помогает побороть недостаточную поворачиваемость. Подвеска достаточно комфортная, но при этом благодаря опционным адаптивным амортизаторам высокий Skoda Kodiaq мало кренится в виражах. Если выбрать спортивный режим, то амортизаторы становятся жестче, а руль наполняется тяжестью. В обычном он слишком легкий, хотя довольно точный и информативный. Шумоизоляция качественно выполнена, а потому на скорости 130 км/ч в салоне тихо.

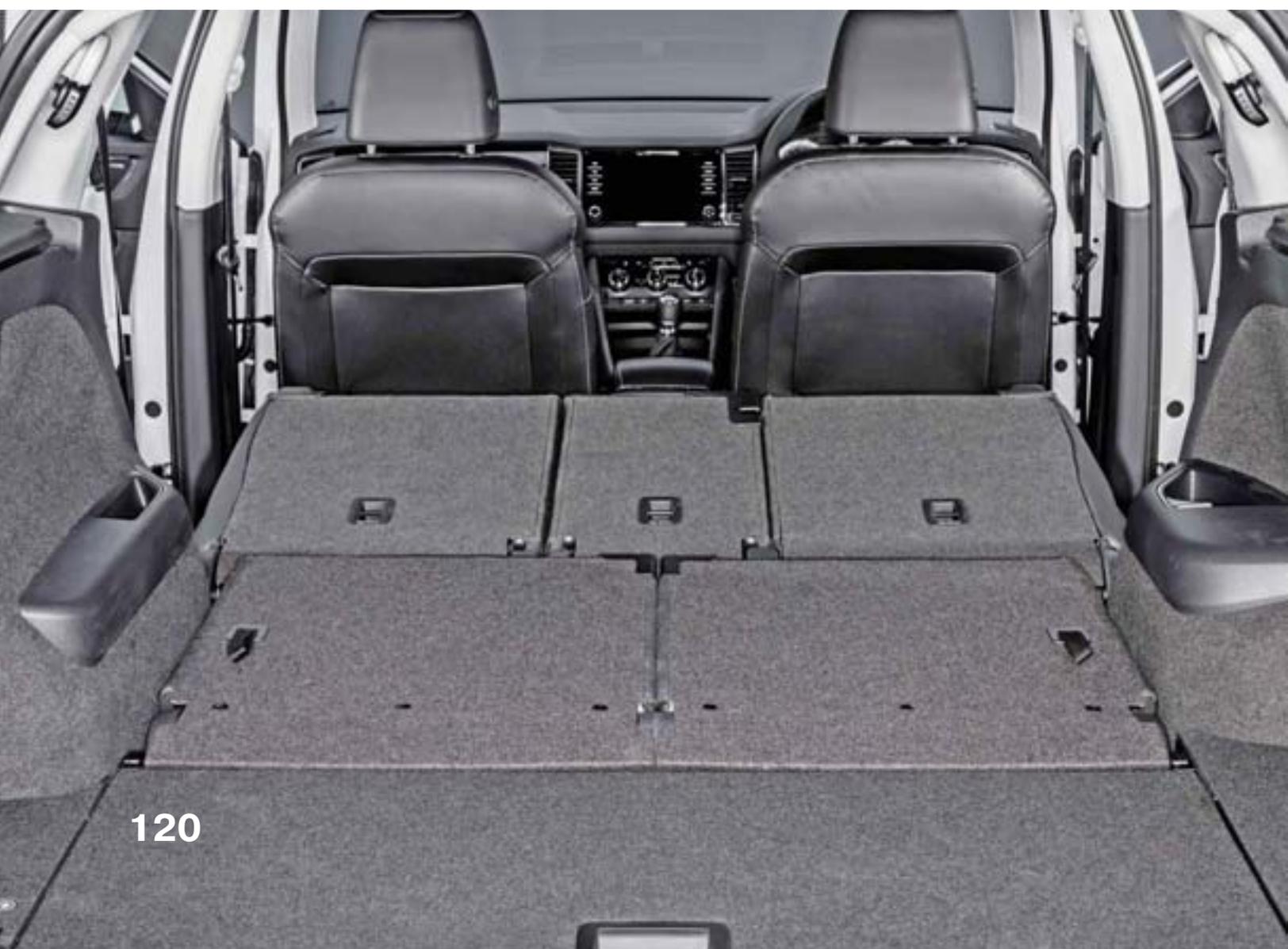
Учитывая характеристики и оснащение, цена Skoda Kodiaq очень даже приемлемая – от 25 500 евро. Вседорожник поступит в продажу в Европе с начала 2017 года. В Украине Skoda Kodiaq будут выпускать и появится он у нас весной.











120

Технические характеристики Skoda Kodiak

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/7
Снаряженная масса, кг	1676
Длина/ширина/высота, мм	4697/1882/1676
Колесная база, мм	2791
Колея передняя/задняя, мм	1586/1576
Клиренс (дорожный просвет), мм	187
Объем багажника мин/макс, л	270/2065
Диаметр разворота, м	11,6
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	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	190 при 3500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	400 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Дт/52
Трансмиссия	
Тип привода	полный
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Количество подушек безопасности, шт.	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Размер шин	225/50 R17
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,9
Максимальная скорость, км/ч	210
Расход топлива, л/100 км	
– смешанный цикл	5,7
Стоимость автомобиля в Европе, евро	25 500 – 39 500
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Toyota C-SUV

городской стилиста



Тест-драйв:
ДЕБЮТАНТ

HR:





Вседорожники с каждым годом становятся все компактнее. Городские модели пользуются большей популярностью, чем полноразмерные гиганты. По этому пути пошли и в Toyota. Проверенные рамные Toyota Land Cruiser и Prado остаются в строю, но появляются модели поменьше. Toyota RAV4 уже не самый компактный вседорожник в линейке, ведь у него появился младший брат Toyota C-HR.

C-HR расшифровывается, как Coupe High Rider ("купе с высоким клиренсом") и название в полной мере отображает суть новинки. Своей аркообразной формой крыши новый Toyota C-HR действительно напоминает купе, а усиливают впечатлительные спрятанные в стойках ручки задних дверей. Узкая решетка радиатора сочетается с огромным воздухозаборником в бампере. Крупные раскосые фары растянуты на крылья. У вседорожника мускулистые расширенные колесные арки, высокая оконная линия и профилированные боковины. Нижняя часть кузова прикрыта защитными пластиковыми накладками. Наклоненное на большой угол заднее стекло сверху прикрыто небольшим спойлером, еще один спойлер расположен у нижней его кромки. Ширину задней части подчеркивают изогнутые фонари.

В основе Toyota C-HR лежит платформа TNGA, которую также использует новейший гибрид Toyota Prius. Вседорожник достигает 4360 мм в длину, 1795 мм в ши-

рину и 1570 мм в высоту при колесной базе в 2640 мм. Начальная версия весит 1320 кг и оснащена 17-дюймовыми легкосплавными дисками.

Весьма оригинально смотрится им салон Toyota. Пластик в отделке имитирует поверхность алмаза, а через переднюю панель и дверные карты проходит синяя светодиодная полоса. Присутствуют и многочисленные черные лакированные вставки. Трехспицевое рулевое колесо довольно компактное и обшито кожей во всех вариантах, кроме базового. Циферблаты приборов размещены в отдельных колодцах и разделены цветным экраном бортового компьютера. Кроме традиционной информации о пробеге и расходе топлива, он отображает данные о крутящем моменте и боковом ускорении в поворотах.

Ассиметричная центральная панель сверху увенчана 8,0-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля слишком тесно сгруппированы, а некоторые из них – довольно мелкие.

У рулевой колонки изменяются угол наклона и вылет, а водительское кресло имеет широкий диапазон регулировок по высоте. То есть, посадку в Toyota C-HR можно сделать довольно высокой, а можно и опустить кресло. Обзорность назад, правда, в любом случае не очень хорошая.

Сами сиденья мягкие и обладают неплохой поддержкой в районе поясницы. Водителя и пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. На нем установлены подстаканники и подлокотник с боксом внутри.

На втором ряду пространство для ног довольно приличное, по меркам C-класса, а вот над головой запас не очень большой. Да и салон не слишком широкий в районе плеч. Хотя для двоих взрослых пассажиров среднего роста места вполне достаточно. Объем багажника составляет 377 л.

Начальный Toyota C-HR укомплектован электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вид, кондиционером, аудиосистемой с CD-плеером, адаптивным круиз-контролем. Оснащение по безопасности весьма богатое: 7 подушек безопасности, система стабилизации VSA, а также технологии автоматического замедления и соблюдения полосы движения. В самом дорогом варианте Lounge добавлены кожаный салон, система бесключевого доступа, двухзонный климат-контроль, датчики света и дождя, камера заднего вида, электропривод водительского кресла, подогрев передних сидений 18-дюймовые литые диски, парковочный автопилот и система распознавания дорожных знаков. Среди опций есть светодиодные фары и 576-ваттная аудиосистема.

Бензиновый 1,2-литровый турбомотор мощностью 116 л. с. отличается резвым

характером и быстро набирает обороты. При этом он эластичный и обладает неплохой тягой в среднем диапазоне оборотов, ведь максимальный крутящий момент в 185 Н•м доступен при 1500-4000 об/мин. Двигатель работает довольно плавно, хотя и громкий. С ним вседорожник разогнается до 100 км/ч за 11,4 с и развивает 180 км/ч. В городском цикле он расходует 7,6 л/100 км, а в загородном – 5,7 л/100 км.

Альтернатива – гибридная силовая установка от Toyota Prius. Бензиновый 1,8-литровый двигатель и электромотор суммарно развивают 122 л. с. и обеспечивают 300 Н•м крутящего момента. Однако их настройки немного другие, чем в Prius: электрический мотор играет гораздо меньшую роль и при малейшем нажатии газа всю работу берет на себя бензиновая

“четверка”. К слову, она довольно громкая. Разгон до 100 км/ч занимает 11 с, а максимальная скорость – 170 км/ч. Зато расход топлива очень небольшой – 4,1 л/100 км в городе и 3,5 л/100 км на трассе. В Украине гибридная версия пока под вопросом, но точно известно, что к нам привезут самый мощный Toyota C-HR с 2,0-литровым 150-сильным двигателем.

Механическая 6-ступенчатая коробка переключения передач работает весьма точно и снабжена функцией синхронизации оборотов при понижении передачи. Также можно выбрать бесступенчатый вариатор CVT. Полный привод пока доступен только в версии с CVT и 1,2-литровым мотором.

Полноприводная модификация, конечно, демонстрирует лучшее сцепление с дорогой, хотя и переднеприводной Toyota

C-HR в этом плане неплох. У вседорожника хорошо настроена ходовая, причем для Европы настройки особые. Подвеска легко поглощает дорожные неровности и по-настоящему ощутимы только глубокие выбоины. При этом крены кузова в поворотах относительно небольшие благодаря пониженному центру тяжести. Рулевое управление точное и довольно информативное. На извилистых дорогах C-HR ведет себя не хуже хэтчбэков. Шумоизоляция салона весьма неплохая, хотя ветер и шины на больших скоростях все же слышны.

Новый Toyota C-HR уже доступен в Европе, причем ежегодно в Старом Свете планируют продавать около 100 тыс. автомобилей. Базовая версия стоит 22 тыс. евро.

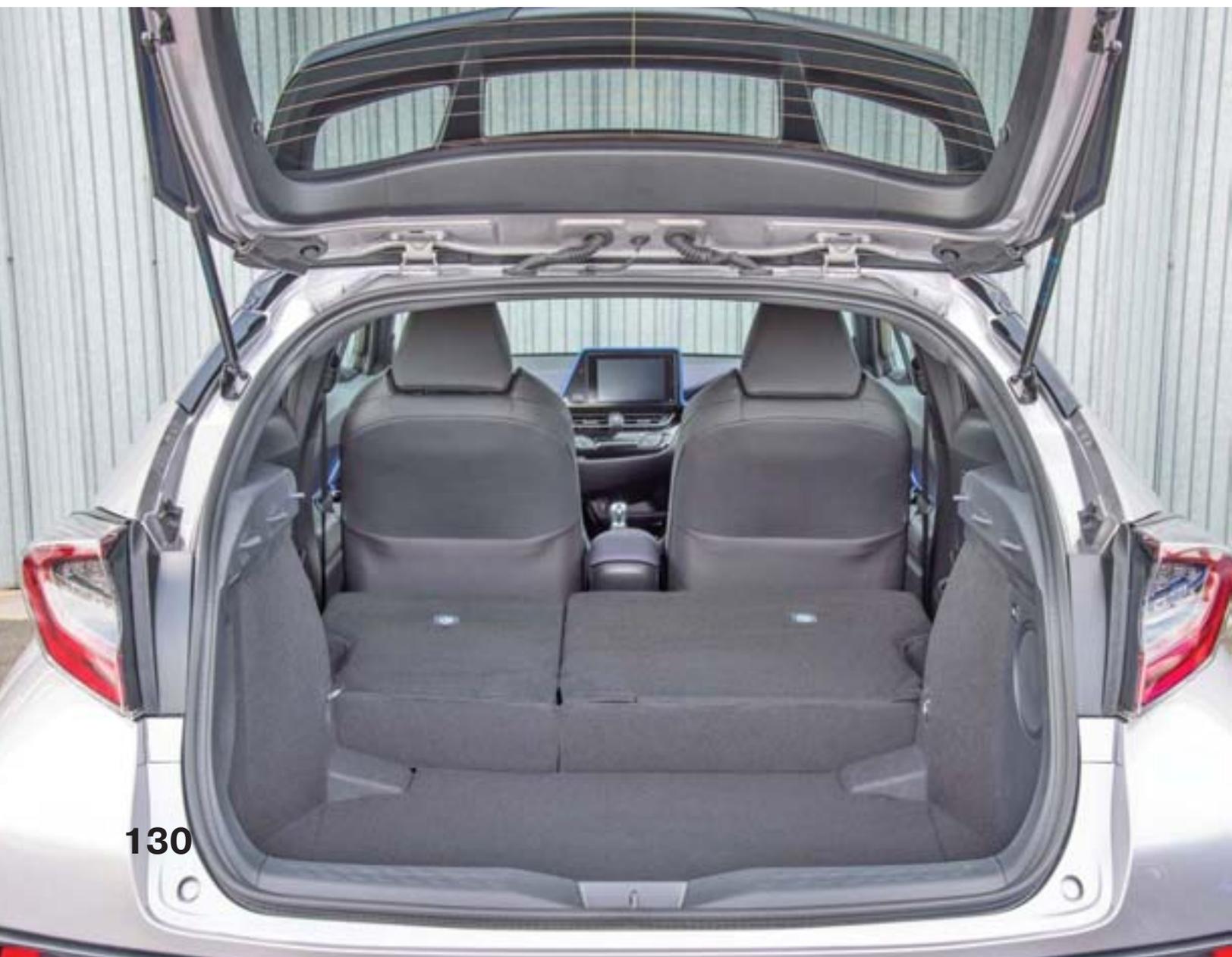












Технические характеристики Toyota C-HR		
Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1460	1380
Длина/ширина/высота, мм	4360/1795/1570	
Колесная база, мм	2640	
Колея передняя/задняя, мм	1570/1550	
Клиренс (дорожный просвет), мм	180	
Объем багажника, л	377	
Диаметр разворота, м	10,4	
Двигатель		
Рабочий объем, см ³	1197	1798
Тип основного двигателя	Бензиновый, с турбонаддувом	Бензиновый
Расположение	Спереди, продольно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	116 при 5200	98 при 5200
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	185 при 1500-4000	142 при 3600
Тип вспомогательного двигателя	–	Электрический
Макс. мощность, л. с.	–	72
Макс. крутящий момент, Н·м	–	163
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50	
Трансмиссия		
Тип привода	подключаемый полный	передний
Коробка передач	вариатор	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, многорычажная, 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, VSA	
Количество подушек безопасности, шт.	7	
Размер шин	215/60 R17	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,4	10,9
Максимальная скорость, км/ч	180	170
Расход топлива, л/100 км		
– городской цикл	7,6	4,1
– загородный цикл	5,7	3,5
– смешанный цикл	6,3	3,9
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	22 000 – 32 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Разные концепции седана бизнес-класса



Infiniti Q70

В дизайне Infiniti Q70 преобладают плавные линии



Lexus GS350

Веретенообразная решетка радиатора Lexus занимает почти всю переднюю часть



Volvo S90

Фары Volvo S90 украшены T-образными светодиодами

Седаны бизнес-класса стабильно популярны в последние годы, даже несмотря на рост продаж дорогих вседорожников. Они вполне вместительные, богато оснащены и обладают немаленькими багжниками. Причем не все они баснословно дорогие. На фоне некоторых представителей Е-класса такие модели, как Infiniti Q70, Lexus GS350 и Volvo S90 выглядят довольно привлекательно, учитывая их цену и оснащение. О них и пойдет речь в сравнительном тест-драйве.

Infiniti Q70 долгое время был известен, как M Series, но при обновлении был переименован в соответствии с новой фирменной системой названий. В его внешнем виде преобладают изогнутые плавные линии. Своей выпуклой формой передние крылья напоминают волны, под стать им – и аркообразный силуэт крыши. Широкая хромированная четырехугольная решетка радиатора выражает мощь, а по бокам ее окружают изящные узкие биксеноновые фары. "Плечи" задних крыльев немного расширены. В крышку багажника интегрирован немаленький спойлер, украшают ее и хромированные молдинги. В продолговатых фонарях размещены С-образные светодиоды.

Новый Lexus GS после модернизации немного изменился и стал еще агрессивнее. В дизайне преобладают углы и грани. В передней части доминирует огромная веретенообразная решетка радиатора. Стреловидные светодиодные фары сочетаются с тонкими лампами дневного света. Профиль же остался знакомым – остались фирменные дверные ручки и характерный изгиб задних стоек. Фонари GS крупные и немного тонированы, а их колпаки оснащены специальными напылениями, улучшающими аэродинамику. Крышка багажника украшена хромированным молдингом.

Volvo S90 представляет новое поколение лаконичного скандинавского стиля. В его дизайне преобладают строгие линии, сохранена и фирменная перечеркнутая решетка радиатора. Хотя не обошлось и без ярких деталей вроде светодиодных фар с Т-образными ходовыми огнями, которые в Volvo называют молотом Тора (в честь бога из скандинавской мифологии). Да и аркообразная линия крыши делает седан динамичнее в профиль. У задних стоек крыши увеличен угол наклона, а по краям кузова сзади размещены оригинальные изогнутые фонари.

Конечно, Е-класс подразумевает различные размеры автомобиля. Седан Volvo самый большой в этой тройке: его длина достигает 4963 мм, а колесная база – 2941 мм. Infiniti несколько меньше – 4945 и 2900 мм, соответственно. Длина Lexus достигает 4880 мм, а расстояние между осями – 2850 мм. S90 несколько тяжелее соперников – 1801 кг против 1680 кг у обоих японских седанов.

Если заглянуть внутрь Infiniti Q70, то сразу становится понятно, что стиль салона является логическим продолжением



Q70 привлекает элегантным дизайном



Во внешнем виде GS господствуют углы



S90 тяжелее соперников – 1801 кг



В крышку багажника Infiniti интегрирован спойлер



В фонарях Lexus размещены специальные напльвы, улучшающие аэродинамику



По краям кузова Volvo размещены изогнутые фонари

внешнего дизайна. На торпедо преобладают дутые поверхности, в таком же духе выполнено и четырехспицевое рулевое колесо. В отделке сочетаются кожа, дерево и полированный алюминий. На педалях заметны металлические накладки. Приборы с серебристыми ободками размещены под изогнутым козырьком, а их нежно-синяя подсветка – оптитронная. Широкую центральную панель украшают изящные аналоговые часы, а над ними размещен 7-дюймовый экран мультимедийной системы. Управление ее меню осуществляется с помощью круглого джойстика. Передние кресла удобные и вместе с тем их профилированные спинки обеспечивают лучшую в тройке боковую поддержку. Естественно, они оснащены подогревом, и электроприводом. Между сиденьями находится широкий подлокотник с вместительным отсеком внутри. Обзорность во всех направлениях хорошая.

В плане салона автомобиля марки Lexus демонстрируют консервативный подход. Здесь можно заметить знакомое трехспицевое рулевое колесо и оптитронную комбинацию приборов. Материалы отделки немного качественнее, чем у соперников, а преобладают здесь кожа и недешевое бамбуковое дерево. Также присутствуют вставки из металла и лакированные поверхности. Особенность Lexus GS – 8,0-дюймовый центральный дисплей, а для навигации в меню предусмотрен джойстик Remote Touch. Он очень удобен в пользовании, ведь по форме напоминает компьютерную "мышь". Сиденья первого ряда у Lexus, пожалуй, самые мягкие и удобные в этой тройке, но им не помешало бы немного больше боковой поддержки. В любом случае они оснащены электроприводом, подогревом и вентиляцией, также электрорегулировка и обогрев предусмотрены у рулевого колеса. На центральном тоннеле размещен широкий сдвижной подлокотник, а под ним прячется вместительный бокс. Обзорность в Lexus лучшая в тройке.

Салон Volvo S90 также декорирован кожей и полированным алюминием, присутствует в отделке и тиковое дерево. Трехспицевое рулевое колесо снабжено напльвами на ободке в районе хвата рук, а селектор трансмиссии инкрустирован натуральным хрусталем. Приборной панелью служит 12,3-дюймовый жидкокристаллический экран. На центральной панели S90 установлен немаленький 9,5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Он заведует большинством важных функций – от навигации до климат-контроля. Благодаря этому переключателей здесь осталось всего восемь. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья Volvo комфортабельные и обеспечивают неплохую боковую поддержку. Они оснащены подогревом, но регулируются вручную. Посадка немного ниже, чем

в других седанах, но обзорность во всех направлениях хорошая. На высококом трансмиссионном тоннеле предусмотрен подлокотник с немаленьким боксом внутри.

На втором ряду пространство над головой приблизительно одинаковое во всех трех автомобилях. У GS и Q70 больше места для ног, хотя S90 немного уступает им по этому показателю. Салон Infiniti самый широкий в районе плеч, поэтому троим взрослым здесь свободнее. Lexus обладает наиболее вместительным 530-литровым багажником тогда, как у Infiniti и Volvo его объем составляет 500 л. Крышка багажника Q70 снабжена электроприводом открытия.

Для сравнения выбраны Infiniti Q70 2,5 Elite, Lexus GS200t Business+ и Volvo S90 2,0 T5 Momentum. Естественно, автомобили очень богато оснащены: у всех есть система доступа без ключа, двухзонный климат-контроль, электропакет, аудиосистема, связь Bluetooth, датчики освещения и дождя, адаптивный круиз-контроль, легкосплавные диски, системы стабилизации и контроля давления в шинах. Q70 и GS получили камеру заднего вида и люк в крыше, а Infiniti также укомплектован навигационной системой с жестким диском. Lexus привлекает внушительным набором подушек безопасности – их у него целых 10 тогда, как у Volvo – 7, а у Infiniti – 6. Зато шведский седан оснащён системами автоматического замедления и соблюдения полосы движения.

Три автопроизводителя по-разному подходят к созданию бензиновых двигателей. Под капотом Infiniti – компактный атмосферный V6 объемом 2,5 л. Этот мотор любит высокие обороты, а поэтому развивает 222 л. с. при 6400 об/мин. Пиковый крутящий момент небольшой – 253 Н·м, – да и доступен только при 4800 об/мин. Автоматическая 7-ступенчатая трансмиссия переключает передачи без толчков, но не слишком быстро. Q70 несколько проигрывает соперникам по динамике – разгоняется до 100 км/ч за 9,2 с, а его максимальная скорость составляет 231 км/ч. К тому же, "аппетит" у седана немалый – 13,3 л/100 км в городе и 7,9 л/100 км – на трассе. Зато "шестерка" очень плавная и радует слух приятным звуком. Для Infiniti также предложен 3,7-литровый 333-сильный двигатель.

Двигатель Lexus – четырехцилиндровый и с турбонаддувом. Его рабочий объем – 2,0 л, а мощность – 241 л. с. при 5800 об/мин. У него больше тяги в среднем диапазоне оборотов, чем у мотора Infiniti, ведь максимальные 350 Н·м крутящего момента доступны при 1650-4400 об/мин. Однако, порой ощутима турбопауза. Турбомотор работает на удивление тихо и без вибраций, под стать ему и характер нового 8-ступенчатого "автомата". Разгон до 100 км/ч занимает 7,3 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 230 км/ч. При этом турбомотор заметно



Приборы Q70 с серебристыми ободками размещены под изогнутым козырьком



Особенность GS – джойстик в виде компьютерной мыши



Большую часть центральной панели S90 занимает огромный дисплей



Салон Infiniti самый широкий



На втором ряду Lexus – довольно щедрое пространство для ног



Места для ног в Volvo немного меньше, чем у соперников

экономичнее – 10,7 л/100 км в городе и 7,1 л/100 км – на шоссе.

Volvo также оснащен 2,0-литровой турбированной "четверкой". Она самая мощная из трех моторов – развивает 254 л. с. при 5500 об/мин. Двигатель очень тяговит на малых оборотах, ведь максимальный крутящий момента в 350 Н·м в распоряжении с 1500 об/мин. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия демонстрирует плавные и быстрые переключения. Правда, на высоких оборотах мотор становится довольно шумным. Несмотря на большой вес, у S90 лучшая в тройке динамика – 6,8 с до 100 км/ч и максимальные 230 км/ч. К тому же, шведский седан самый экономичный – 8,6 л/100 км в городском цикле и 5,3 л/100 км – на трассе. Volvo также можно выбрать с 320-сильной версией этого мотора или 2,0-литровыми турбодизелями мощностью 190 и 235 л. с.

Ходовая Infiniti Q70 настроена на активную езду. Рулевое управление весьма точное, пусть и довольно легкое. Сцепление с дорогой хорошее, даже несмотря на задний привод. Большой Infiniti уверенно чувствует себя на извилистых дорогах, а недостаточная поворачиваемость у него мало проявляется. Впрочем, и выбоины на дороге более ощутимы, чем у соперников. Шумоизоляция качественно выполнена, поэтому ветер и шины в салоне не слышны. Остановка со 100 км/ч осуществляется на отрезке дороги длиной в 35 м.

Lexus GS традиционно ориентирован на комфортабельную езду. Поэтому его руль очень легкий, хотя не самый информативный. Мягкая подвеска легко поглощает большинство дорожных неровностей. Маневрирует большой седан также неплохо. У Lexus диаметр разворота равен 10,6 м тогда, как у Infiniti – 11,2 м, а у Volvo – 11,4 м. В салоне очень тихо даже на скоростях свыше 150 км/ч – это заслуга лучшей в тройке шумоизоляции. Педаль тормоза длинноходная, а замедление не резкое. Тормозной путь со 100 км/ч также неплохой – 34,1 м.

Ходовая Volvo S90 – компромисс между комфортом и управляемостью. Подвеска легко справляется с большинством выбоин, но при этом крены в поворотах небольшие. Руль наполнен тяжестью и вполне информативный, а в спортивном режиме становится острее. Иногда ощутима недостаточная поворачиваемость. На скоростях свыше 130 км/ч порой дает о себе знать свист ветра в районе зеркал заднего вида, но в остальном в салоне Volvo тихо. Тормоза Volvo – лучше, чем у соперников: для остановки со 100 км/ч ему понадобится 32,6 м.

Infiniti Q70 2,5 Elite несколько дешевле соперников – 1 192 000 гривен. При этом у него богатое оснащение. Цена Volvo S90 2,0 T5 Momentum 1 308 000 гривен, его преимущества – динамика и экономичность. Lexus GS200t Business+ лишь немногим дороже шведского седана – 1 308 750 гривен. Он привлекает вместительным багажником.



Объем багажника Q70 – 500 л

Багажник GS350 самый вместительный – 530 л

У S90 в распоряжении 500 л

Технические характеристики			
Модель	Infiniti Q70	Lexus GS200t	Volvo S90
Тип кузова		седан	
Количество дверей/мест, шт.		4/5	
Снаряженная масса, кг	1680	1680	1801
Длина/ширина/высота, мм	4945/1845/1515	4850/1840/1455	4963/1879/1443
Колесная база, мм	2900	2850	2941
Колея передняя/задняя, мм	1575/1565	1575/1590	1628/1629
Клиренс (дорожный просвет), мм	145	140	152
Объем багажника мин/макс, л	500	530	500
Диаметр разворота, м	11,2	10,6	11,4
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	2496	1998	1969
Тип	Бензиновый	Бензиновый, с турбонаддувом	
Расположение	спереди, продольно	спереди, продольно	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	V6	В ряд, 4	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4	16/2	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	222 при 6400	241 при 5800	254 при 5500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	253 при 4800	350 при 1650-4400	350 при 1500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/80	Аи-95/66	Аи-95/60
Трансмиссия			
Тип привода	задний	задний	передний
Коробка передач	7-ст. автоматическая	8-ст. автоматическая	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, вентилируемые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	10	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, BA, VDC, TPMS	ABS, EBD, VSC, TPMS	ABS, EBD, DSTC, TPMS
Размер шин	245/45 R18	225/55 R17	235/45 R18
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,2	7,3	6,8
Максимальная скорость, км/ч	231	230	230
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	13,3	10,7	8,6
– загородный цикл	7,9	7,1	5,3
– смешанный цикл	9,9	9,0	6,5
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 192 000	1 308 700	1 308 000
Первое техобслуживание, км		10 000	
Периодичность техобслуживания, км		10 000	

Разные школы вседорожников



Ford Edge

Огромная "пасть" радиаторной решетки выделяет Ford Edge



Jeep Grand Cherokee

"Зубастая" решетка радиатора – фирменная черта Jeep



Volkswagen Touareg

Узкая радиаторная решетка и продолговатые тонированные фары – черты Volkswagen Touareg

Первые вседорожники были бескомпромиссными покорителями бездорожья. Сейчас сегмент вседорожников – широкий и разнообразный. Конечно, модели с высокой проходимостью остались, но теперь появились городские, роскошные и даже спортивные вседорожники. Разные концепции вседорожников представлены в трех моделях – Ford Edge, Jeep Grand Cherokee и Volkswagen Touareg. О них и пойдет речь в сравнительном тест-драйве.

Ford Edge – новичок в Украине, ведь он совсем недавно начал продаваться у нас. Во внешнем виде господствуют граненные линии (это логично, ведь в переводе с английского Edge – грань). Широкая шестиугольная "пасть" решетки радиатора декорирована хромом, увеличен и воздухозаборник в бампере. С ним сочетаются узкие фары. Боковины профилированы, а на порогах установлены серебристые молдинги. У заднего стекла – довольно большой угол наклона, а прикрыто оно спойлером. Светодиодные фонари растянуты на всю ширину кузова.

Jeep Grand Cherokee четвертого поколения выпускают с 2010 года и он уже проходил модернизацию. Дизайн сразу дает понять – перед нами настоящий Jeep. У вседорожника подтянутый атлетический профиль с короткими свесами кузова и большим углом наклона задних стоек крыши. Сохранены и знакомая решетка радиатора, и выпуклые колесные арки, и рельефный капот. Узкие фары дополнены светодиодными лампами дневного света. В переднем бампере заметен широкий воздухозаборник. Традиционно в конструкции много хрома: помимо радиаторной решетки им декорированы дверные ручки, оконные рамки и накладки на порогах. Сзади заметны крупные фонари.

Консервативностью во внешнем виде отличается и Volkswagen Touareg, а плановое обновление мало на него повлияло. Он смотрится солидно и сдержано. В дизайне преобладают плавные линии кузова, с ними сочетаются весьма мускулистые боковины. Узкая радиаторная решетка и продолговатые тонированные передние фары – черты большинства современных Volkswagen. Выразительности "взгляду" придают вереницы светодиодных ходовых огней. В переднем бампере размещен не маленький воздухозаборник. Пороги декорированы широкими хромированными накладками. На крыше вседорожника установлен спойлер.

Jeep Grand Cherokee – самый большой в этой тройке: его длина достигает 4822 мм против 4808 мм – у Ford Edge и 4801 мм – у Volkswagen Touareg. У Jeep и самая большая колесная база – 2915 мм тогда, как у Volkswagen она достигает 2893 мм, а у Ford – 2850 мм. Edge значительно легче соперников: он весит 1949 кг, Touareg – 2185 кг, а Grand Cherokee – 2279 кг.

Салон Ford Edge декорирован кожей, также в отделке присутствуют вставки "под алюминий" и черные лакированные поверхности. Рулевое колесо довольно большое, а на него вынесены клавиши управления аудиосистемой, круиз-контро-



Edge легче соперников – 1949 кг



Grand Cherokee немного крупнее соперников – 4822 мм



Touareg – самый компактный – 4801 мм



Фонари Ford растянуты на всю ширину задней части



У Jeep сзади – крупные фонари



На крыше Volkswagen установлен спойлер

лем и телефоном. Аналоговый спидометр на приборной панели сочетается с двумя дисплеями. На них проецируется изображение тахометра, выводятся показания бортового компьютера, датчиков остатка топлива в баке и температуры охлаждающей жидкости, а еще дублируются данные навигационной системы. Наклоненная центральная панель увенчана 8,4-дюймовым сенсорным экраном мультимедийной системы MyFord Touch. Клавиш здесь немного, но они довольно мелкие. Зато подстаканников в салоне целых 10. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине, а передние кресла оснащены электроприводом. Они очень мягкие, но и боковая поддержка у них неплохая. В добавок, есть подогрев и вентиляция. На центральном тоннеле установлен широкий подлокотник, прячущий внутри бокс.

В отделке салона Grand Cherokee также преобладает кожа. Можно заметить серебристые алюминиевые вставки, присутствует и натуральное дерево. Трехспицевое рулевое колесо выдержано в спортивном стиле и дополнено обогревом обода. Показания приборов проецируются на 7-дюймовый жидкокристаллический дисплей, причем, водитель может конфигурировать его. Выпуклую центральную панель венчает 8,4-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Клавиши здесь – немногочисленные, а потому привыкание не занимает много времени. Очень необычно выглядит селектор трансмиссии. Передние кресла – мягкие и комфортабельные, они подойдут людям различной комплекции. Хотя немного больше боковой поддержки не помешало бы. Электропривод регулировок сидений и рулевой колонки у Grand Cherokee также есть. Кресла оснащены функциями подогрева и вентиляции. Центральный подлокотник прячет вместительный бокс, куда поместится нетбук.

Салон Touareg декорирован тканью. Кожей обшито небольшое рулевое колесо, которое удобно ложится в руки. Большие циферблаты спидометра и тахометра с хромированными ободками имеют крупные шкалы, показания которых хорошо считываются. Между ними установлен цветной дисплей бортового компьютера, а по краям приборной панели расположились маленькие датчики остатка топлива в баке и температуры двигателя. На наклоненной центральной панели клавиш немного, управление большинством функций возложено на 6,5-дюймовый сенсорный экран. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля хромированы. Передние сиденья весьма упругие, они хорошо удерживают спину. Регулируются электроприводом, есть и функция подогрева. Кресла разделены широким трансмиссионным тоннелем с подстаканниками и удобным подлокотником, внутри которого – вместительный бокс.

Конечно, учитывая размеры вседорожников, на недостаток места на втором ряду грех жаловаться. Даже у людей ростом свыше 185 см над головой остается приличный запас места во всех трех автомоби-

лях. На втором ряду Edge гораздо больше места для ног, чем в двух других вседорожниках. Во всех трех автомобилях предусмотрена регулировка угла наклона спинки задних сидений, а в Volkswagen их еще можно сдвинуть назад на 160 мм. У Ford него самый вместительный багажник – 602 л против 580 л у Volkswagen и 457 л – у Jeep. Со сложенными задними сиденьями получается 2104, 1642 и 916 л, соответственно. Пятая дверь во всех трех автомобилях оснащена электроприводом.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – Ford Edge 2,0 D Lux, Jeep Grand Cherokee 3,0 D Overland, и Volkswagen Touareg V6 TDI Terrain Tech. Все они укомплектованы системой доступа без ключа, двухзонным климат-контролем, электропакетом, легкосплавными дисками, датчиками света и дождя, аудиосистемой, связью Bluetooth, круиз-контролем, системами стабилизации и контроля давления в шинах. Edge и Grand Cherokee также получили камеру заднего вида и люк в крыше. У Ford подогревается руль, а у Jeep – задние сиденья. Edge оснащен 10 подушками безопасности, Touareg – 8, а Grand Cherokee – 7. Jeep оснащен системой автоматического замедления, а Volkswagen – технологией определения усталости водителя.

Вседорожники оснащены турбодизелями. У двигателя Ford Edge самый маленький рабочий объем – 2,0 л. Благодаря двух турбинам он развивает 210 л. с. при 3750 об/мин, что меньше, чем у соперников. Максимальный крутящий момент составляет 450 Н·м и достигается в узком диапазоне 2000-2250 об/мин. Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует быстрые реакции, но порой ощутимы толчки. Да и сама "четверка" не столь плавна, как V6 соперников. Динамика несколько хуже, чем у двух других вседорожников. Разгон до 100 км/ч занимает 9,4 с, а максимальная скорость составляет 211 км/ч. Зато Edge самый экономичный – 6,4 л/100 км в городском цикле и 5,4 л/100 км – в загородном.

Под капотом Jeep Grand Cherokee – 3,0-литровый V6 производства итальянской компании VM Motori, принадлежащей Fiat (владельцам концерна Chrysler). Его мощность – 250 л. с. при 4000 об/мин, а максимальный крутящий момент в 550 Н·м доступен при 1800-2800 об/мин. Мотор эластичный, но на высоких оборотах становится чересчур громким. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия демонстрирует плавные, но не слишком быстрые, переключения передач. Вседорожник способен разогнаться до 100 км/ч за 8,2 с и достичь 202 км/ч. Расход топлива несколько выше, чем у конкурентов – 10,3 л/100 км в городе и 7,2 л/100 км на трассе. Также для Jeep доступны бензиновые двигатели объемом 3,6 л (286 л. с.) и 5,7 л (352 л. с.).

Volkswagen получил проверенную турбодизельную "шестерку" мощностью 245 л. с. Она более тяговита, чем мотор Grand Cherokee, ведь пиковый крутящий момент достигает 580 Н·м при 1750-2500



Аналоговый спидометр Edge сочетается с двумя экранами



Показания приборов Grand Cherokee выведены на дисплей



Приборы Touareg разделены экраном бортового компьютера



В Ford больше всего места для ног



У задних сидений Jeep регулируется угол наклона спинки



Сиденья второго ряда Volkswagen оснащены горизонтальной регулировкой и изменяемым углом наклона спинки

об/мин. Этот мотор работает настолько тихо и плавно, что порой трудно разоб- рать, что перед нами дизель. Разгон до 100 км/ч занимает 7,6 с, а предел Touareg – 218 км/ч. Способствует хорошей динамике и 8-ступенчатый "автомат", демонстрирующий очень быстрые реакции. В городском цикле вседорожник расходует 10,2 л/100 км, а на шоссе – 6,7 л/100 км. Также в Украине предложена 204-сильная версия этого мотора, а еще турбодизель объемом 4,2 л (340 л. с.) и бензиновый 3,6-литровый V6 мощностью 280 л. с.

У Ford полный привод подключаемый, а у двух других вседорожников – постоянный. Jeep и Volkswagen также получили раздаточную коробку с пониженным рядом трансмиссии и блокировку центрального дифференциала. На крутых склонах помогает система Hill descent control. В Grand Cherokee можно изменять настройки трансмиссии в зависимости от типа дорожного покрытия. Touareg может форсировать водные преграды глубиной 58 см, а Grand Cherokee – 51 см.

На асфальте лучшую управляемость демонстрирует Touareg. На извилистых дорогах ощущается, что он легче соперников. Крены кузова на удивление небольшие. Но это не означает, что автомобиль теряет в комфорте – ощущаются лишь действительно глубокие ямы. Рулевое управление, хоть и довольно легкое, но отличается неплохой точностью, по меркам вседорожников. У Volkswagen также лучшая в этой тройке шумоизоляция салона. Отлично показали себя и тормоза: замедление со 100 км/ч происходит на отрезке в 36,9 м.

Ходовая Edge больше настроена на комфорт. Его мягкая подвеска легко поглощает выбоины. Вместе с тем довольно неплохая и управляемость. Вседорожник уверенно ведет себя в поворотах, а крены кузова умеренные. Рулевое управление очень легкое, но обратной связи у него немного. Адаптивный электроусилитель увеличивает его остроту на большой скорости. При езде по автомагистрали внутри тихо благодаря качественной шумоизоляции и системе активного подавления звуковых помех.

Jeep также делает ставку на плавность езды. Длинноходная подвеска очень тихо борется с выбоинами как на шоссе, так и на бездорожье. Большая колесная база Grand Cherokee способствует хорошей курсовой устойчивости. В городе маленький вседорожник также неплохо себя проявляет – показывает завидную маневренность. Руль можно запросто крутить несколькими пальцами, а диаметр разворота у него самый маленький – 11,3 м (у Edge – 11,7 м, а у Touareg – 11,9 м). Тормозной путь со 100 км/ч составляет 38,1 м.

Ford Edge 2,0 D Lux самый доступный в тройке – 1 557 000 гривен. При этом у него просторный салон и малый расход топлива. Jeep Grand Cherokee 3,0 D Overland стоит 1 592 000 гривен и привлекает богатой комплектацией. Volkswagen Touareg V6 TDI Terrain Tech стоит 1 608 000 гривен, а его преимущество – хорошая динамика.



Багажник Edge самый большой – 602 л

**Объем багажника
Grand Cherokee – 457 л**

**Touareg обладает 580-литровым
багажным отсеком**

Технические характеристики

Модель	Ford Edge	Jeep Grand Cherokee	Volkswagen Touareg
Тип кузова	Универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1949	2279	2185
Длина/ширина/высота, мм	4808/1928/1742	4822/1943/1781	4801/1940/1709
Колесная база, мм	2850	2915	2893
Колея передняя/задняя, мм	1646/1643	1530/1530	1656/1676
Клиренс (дорожный просвет), мм	200	218	220
Объем багажника мин/макс, л	602/2104	457/916	580/1642
Диаметр разворота, м	11,7	11,3	11,9
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1997	2987	2967
Тип	Дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно	спереди, продольно	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	V6	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	24/4	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	210 при 3750	250 при 4000	245 при 3800
Макс. крутящий момент, Н-м при об/мин	450 при 2000-2250	550 при 1800-2800	580 при 1750-2500
Топливо/емкость бака, л	Дт/89	Дт/89	Дт/100
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный	Постоянный полный	Постоянный полный
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	8-ст. автоматическая	8-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	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		
Количество подушек безопасности, шт.	10	7	8
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, TPMS	ABS, EBD, ESP, TPMS, Select Terrain	ABS, EBD, ESP, TPMS
Размер шин	235/55 R19	265/50 R20	235/65 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,4	8,2	9,0
Максимальная скорость, км/ч	211	202	218
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	6,4	10,3	10,2
– загородный цикл	5,4	7,2	6,7
– смешанный цикл	5,8	8,3	8,0
Стоимость тестируемого автомобиля гривен	1 557 000	1 592 000	1 608 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Поединок хэтчбэков В-класса



Mazda 2

**Воздухозаборник в бампере Mazda 2
напоминает улыбку**



**Peugeot
208**

**Радиаторная решетка Peugeot 208
обрамлена хромом**



**Volkswagen
Polo**

**В переднем бампере
Volkswagen Polo – широкий
воздухозаборник**

В наши дни модели В-класса нередко берут не только за их компактные размеры, но и из финансовых соображений. Такие автомобили относительно недорогие и экономичные. Но даже хэтчбэки В-класса можно выбрать в довольно неплохой комплектации за разумные деньги. Среди подобных моделей – Mazda 2, Peugeot 208 и Volkswagen Polo, о которых и пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

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

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

Volkswagen Polo пятого поколения недавно немного освежили. Его стиль можно охарактеризовать, как сдержанный. Во внешнем виде преобладают строгие прямые линии, а у передних и задних стоек крыши малые углы наклона. Узкая решетка радиатора с большим логотипом марки по центру и продолговатые фары роднят автомобиль со старшим братом Volkswagen Golf VII. В бампере заметен широкий воздухозаборник. Сзади по краям кузова установлены четырехугольные фонари, а на крыше установлен небольшой спойлер.

Mazda получилась крупным, по меркам В-класса, и немного больше соперников – достигает 4060 мм в длину при колесной базе в 2570 мм. У Peugeot эти показатели составляют 3962 мм и 2538 мм, соответственно. Длина Volkswagen равна 3972 мм, а расстояние между осями – 2470 мм. Интересно, что при этом японский хэтчбэк самый легкий из троих – 1000 кг против 1139 кг у немецкой и 1150 кг у французской моделей.

В отделке салона Mazda присутствуют серебристые и черные лакированные накладки, 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



Mazda самый легкий в тройке – 1000 кг



У Peugeot самая большая колесная база – 2538 мм



Polo отличается строгим дизайном



По краям кузова Mazda 2 расположены продолговатые фонари



У 208 – оригинальные С-образные фонари



По краям кузова Volkswagen – большие четырехугольные фонари

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

Оформление салона Peugeot – весьма необычное. Сразу бросается в глаза очень небольшое трехспицевое рулевое колесо, 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 мешало бы. Они оснащены подогревом. Обзор вперед и по сторонам хороший, но при парковке его немного ограничивают толстые задние стойки.

Во внутренней отделке Polo пластик самый качественный, а разбавляют его хромированные вставки. Трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу знакомо по тому же Golf VII. Циферблаты приборов отныне помещены в отдельных колодцах, причем внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры охлаждающей жидкости. По центру находится экран бортового компьютера. Переключатели на центральной панели простые и понятные, они рационально упорядочены. У рулевой колонки изменяется не только высота, но и глубина, регулировка по высоте есть и у водительского кресла. Передние сиденья неплохо удерживают спину, однако сами они весьма упругие. Между ними установлен подлокотник, прячущий небольшой бокс, а под креслом переднего пассажира установлен выдвиг-

ной ящик. Обзорность в Volkswagen лучшая в тройке.

На втором ряду места для ног в Mazda 2 немного больше, чем у 208 и Polo. Зато в Volkswagen самое щедрое пространство над головой, а вот в Peugeot оно довольно скромное. Ширина салона в районе плеч во всех трех автомобилях позволяет с комфортом разместиться двоим, хотя при надобности поместятся и трое. Объем багажника Mazda – всего 220 л тогда, как у Peugeot – 285 л, а у Volkswagen – 280 л. Skoda заметно больше, чем у конкурентов: он составляет 330 л, у – 285 л, а у. Со сложенными задними сиденьями он возрастает до 852 л, 1076 л и 952 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны комплектации моделей приблизительно одинаковой стоимости – Mazda 2 1,5 Style, Peugeot 208 1,6 Allure и Volkswagen Polo 1,2 TSI Life. Все они укомплектованы центральным замком, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, аудиосистемой. Peugeot получил двухзонный климат-контроль, а два других хетчбэка – кондиционер. Зато у них есть система стабилизации, круиз-контроль и система контроля давления в шинах, а у "двойки" также предусмотрены система бесключевого доступа, технологии соблюдения полосы движения и мониторинга "слепых" зон. Mazda и Peugeot оснащены связью Bluetooth, датчиками света и дождя. У Mazda 2 и Polo – по 6 подушек безопасности, а у 208 – 4. Volkswagen укомплектован технологией Multi-collision brake, автоматически применяющей торможение после столкновения, чтобы нейтрализовать кинетическую энергию.

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

"Четверка" Peugeot объемом 1,6 л самый мощный в тройке – 120 л. с. при 6000 об/мин. Однако она высокооборотистая 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 автостраде придется передвигаться на высоких оборотах. "Автомат" немного ухудшает динамику, 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



Аналоговый тахометр Mazda сочетается с двумя дисплеями



Приборы Peugeot размещены очень высоко



Обод руля Polo плоский снизу



В Mazda 2 больше всего места для ног



На втором ряду 208 вполне просторно



В Volkswagen приличное пространство над головой

в городе и 4,9 л/100 км – на трассе. В Украине для Peugeot также доступен 1,2-литровый 82-сильный бензиновый мотор.

Мотор Polo также оснащен турбонаддувом, а его объем – 1,2 л. Он развивает 90 л. с. при 4800 об/мин, а максимальный крутящий момент в 160 Н•м доступен уже с 1400 об/мин. То есть, тяги на "низах" у него вполне хватает. Двигатель работает тихо, да и вибраций нет. Трансмиссия с двумя сцеплениями отлично настроена, поэтому динамика Volkswagen хорошая, даже несмотря на меньшую мощность. Хэтчбэк разгоняется до 100 км/ч за 10,8 с и развивает 184 км/ч. Volkswagen также самый экономичный – 5,8 л/100 км в городском цикле и 3,8 л/100 км – на трассе. Polo также можно выбрать со 110-сильной версией этого двигателя или 1,0-литровым 75-сильным бензиновым мотором.

Новый Mazda 2, как и модель прошлого поколения, 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 соперников. 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.

Volkswagen демонстрирует уверенную и безопасную управляемость. На высоте и сцепление с дорогой. Руль с электрогидравлическим усилителем довольно легкий, но точный, хотя немного больше информативности ему не помешало бы. Подвеска достаточно упругая, но зато хэтчбэк не слишком кренится в скоростных поворотах. Хотя по-настоящему ощутимы лишь глубокие выбоины. У Polo также очень хорошая шумоизоляция (по меркам В-класса), что особенно ощутимо на высоких скоростях. Тормоза обеспечивают неплохое замедление.

Peugeot 208 1,6 Allure привлекает доступностью, его цена самая низкая – 449 000 гривен. Volkswagen Polo 1,2 TSI Life стоит 513 тыс. гривен, а его сильная сторона – экономичность. Mazda 2 1,5 Style немного дороже 519 тыс. гривен, а его преимущество – богатое оснащение.



Объем багажника Mazda – 220 л

Багажник Peugeot самый большой – 285 л

У Polo в распоряжении 280 л

Технические характеристики			
Модель	Mazda 2	Peugeot 208	Volkswagen Polo
Тип кузова	хэтчбек		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1000/1520	1150/1632	1139/1620
Длина/ширина/высота, мм	4060/1695/1475	3962/1739/1460	3972/1682/1453
Колесная база, мм	2570	2538	2470
Колея передняя/задняя, мм	1495/1485	1475/1471	1463/1456
Клиренс (дорожный просвет), мм	143	150	143
Объем багажника мин/макс, л	220/852	285/1076	280/952
Диаметр разворота, м	9,4	10,4	10,6
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1496	1598	1197
Тип	Бензиновый		Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	108 при 6000	120 при 6000	90 при 4800
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	145 при 4000	160 при 4250	160 при 1400
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	6
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC	ABS, EBD	ABS, EBD, ESP, TPMS, MCBS
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	10,8
Максимальная скорость, км/ч	184	190	184
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	7,4	9,8	5,8
– загородный цикл	4,3	4,9	4,1
– смешанный цикл	5,5	6,7	4,7
Стоимость тестируемого автомобиля (в Украине), гривен	519 000	449 000	513 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Дизельный D-класс



Ford Mondeo

Узкие фары Ford Mondeo – светодиодные



Mazda 6

Широкая решетка радиатора Mazda 6 напоминает улыбку



Volkswagen Passat

Фары Volkswagen Passat прикрыты хромированными "бровями"

В последнее время все большим спросом пользуются компактные автомобили и вседорожники. Тем не менее, модели D-класса ежегодно также находят сотни тысяч покупателей в мире. Их, как правило, выбирают за их вместительность и комфорт. А дизельные версии демонстрируют экономичность при неплохой динамике. Среди дизельных моделей D-класса в Украине – Ford Mondeo, Mazda 6 и Volkswagen Passat, о которых пойдет речь в сравнительном тест-драйве.

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

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.

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

Passat несколько компактнее соперников: достигает 4767 мм в длину против 4871 мм у Mondeo и 4870 мм у Mazda 6. А вот колесная база самая большая у Ford – 2850 мм тогда, как у "шестерки" – 2830 мм, а вот у Volkswagen она самая маленькая – 2791 мм. Ford, правда, и потяжелее – 1589 кг тогда, как масса Passat – 1501 кг, а Mazda – всего 1425 кг.

Во внутренней отделке Ford Mondeo преобладает кожа. В салоне можно заметить черные лакированные поверхности и хромированные накладки. Многофункциональное четырехспицевое рулевое колесо декорировано кожей. На приборной панели между спидометром и тахометром установлен большой цветной экран, на кото-



У Ford самая большая колесная база – 2850 мм



Mazda самый легкий в тройке – 1410 кг



Volkswagen компактнее соперников – 4767 мм в длину



Крупные фонари Mondeo напоминают лепестки цветов



Фонари Mazda 6 соединены хромированным молдингом



В бампер Passat интегрированы прямоугольные наконечники выхлопных труб

рый не только выводятся данные бортового компьютера, но и дублируются показания мультимедийной системы. Наклоненная центральная панель увенчана 8,0-дюймовым дисплеем. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля немногочисленны, но и не слишком крупные. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету. Сиденья первого ряда комфортабельные и обладают неплохой боковой поддержкой. Они оснащены электроприводом, предусмотрена и функция подогрева. Обогревается и рулевое колесо. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлены пара подстаканников и подлокотник с боксом внутри. Обзор назад несколько ограничен из-за слегка приподнятой "кормы".

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

Внутри Mazda 6 господствует спортивный, а в отделке преобладает кожа. 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 5,8-дюймовый экран навигационной системы, а навигация осуществляется с помощью круглого джойстика. Кнопок 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.

На втором ряду места для ног и над головой в Mondeo и Passat несколько больше, чем в Mazda 6. Кроме того, их салон немного шире в районе плеч, поэтому трем пассажирам сзади просторнее. Преимущество Ford – очень большой багажник: его объем составляет 645 л тогда, как у Volkswagen – 586 л, а в Mazda – 489 л. Кроме того, в Mondeo можно сложить задние сиденья, что создаст 1446-литровый отсек. А его пятая дверь дополнена электроприводом.

Для сравнения выбраны версии моделей с приблизительно схожей ценой – Ford Mondeo 2,0 Lux, Mazda 6 2,0 Premium и Volkswagen Passat 2,0 TDI Comfortline. Все они оснащены системой доступа без ключа, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, разделенным климат-контролем, датчиками света и дождя, обогревом лобового стекла, парктроником, адаптивным круиз-контролем с функцией автоматического торможения, магнитолой с CD-плеером, связью Bluetooth, легкосплавными дисками и системой стабилизации. Mondeo и "шестерка" также оснащены камерой заднего вида, навигационной системой. У Ford 7 подушек безопасности и надувные ремни, у Mazda – 6, а у Volkswagen – 8. Mazda 6 получил, технологии автоматического замедления и соблюдения полосы движения, Mondeo – систему мониторинга "слепых" зон, а Passat – технологию определения усталости водителя.

Под капотами седанов – четырехцилиндровые турбодизели. Мотор Mondeo объемом 2,0 л развивает 180 л. с. при низких 3700 об/мин. У него неплохой крутящий момент в 400 Н•м при 2000 об/мин. Двигатель работает достаточно тихо, да и вибрации не дают о себе знать. С ним Mondeo разгоняется до 100 км/ч за 8,6 с и достигает 223 км/ч. Трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует молниеносные переключения передач. В городском цикле лифтбэк расходует 5,3 л/100 км, а в загородном – 4,4 л/100 км. Ford также доступен у нас со 150-сильной версией этого дизеля и бензиновыми турбомоторами объемом 1,5 л (160 л. с.) и 2,0 л (203 и 240 л. с.).

Турбодизель Mazda при объеме 2,2 л выдает 175 л. с. при 4200 об/мин. Пусть он уступает двигателям конкурентов в мощности, но компенсирует это крутящим моментом – 420 Н•м при 2000 об/мин. Его характер нетипичный: мотор отзывчив, а также способен достичь высоких 5200 об/мин. Правда, он и более шумный. Легкий седан демонстрирует лучшую в тройке динамику – 8,4 с до 100 км/ч. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия демонстрирует быстрые реакции. А вот "аппетит" не самый маленький – 6,0 л/100 км в городе и 4,2 л/100 км – на шоссе. В Украине также представлена 150-сильная модификация этого турбодизеля, можно выбрать и бензиновые двигатели



На приборной панели Ford находится немаленький дисплей



Циферблаты приборов Mazda установлены в трех отдельных колодцах



На центральной панели сверху установлены аналоговые часы



В Mondeo сзади довольно много места над головой и для ног



В Mazda 6 ограниченное пространство над головой



объемом 2,0 л (165 л. с.) и 2,5 л (192 л. с.).

Под капотом Volkswagen – 150-сильный турбодизель объемом 2,0 л. Его максимальный крутящий момент составляет 340 Н•м и доступен с 1750 об/мин, то есть тяги вполне достаточно. Мотор тихий и плавный. Пусть он менее мощный, но работает в связке с хорошо настроенной 6-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями, поэтому динамика у него неплохая – 8,7 с до 100 км/ч и максимальные 215 км/ч. Передачи переключаются очень быстро, хотя порой и с толчками. В городском цикле Passat расходует 5,3 л/100 км, а в загородном – 4,1 л/100 км. Седан также предлагают с бензиновыми двигателями объемом 1,4 л (150 л. с.), 1,8 л (180 л. с.) и 2,0 л (220 и 280 л. с.).

Ford Mondeo всегда отличался хорошей управляемостью и новое его поколение не стало исключением. Его руль точный и весьма информативный, несмотря на электроусилитель. Немаленький автомобиль хорошо маневрирует и имеет самый маленький в тройке диаметр разворота – 11,2 м против 11,7 м у Volkswagen и 12,0 м у Mazda. Подвеска несколько упругая, несмотря на малый диаметр колесных дисков – 16 дюймов. Впрочем, дискомфорт ощутим разве что на дорогах плохого качества. Сцепление с дорогой очень хорошее. Mondeo замедляется лучше соперников: тормозной путь со 100 км/ч равен 36,6 м.

Volkswagen демонстрирует уверенную и безопасную управляемость. Сцепление с дорогой у него на высоте, а низкий центр тяжести способствует лучшему поведению седана в виражах. Рулевое управление дополнено адаптивным электроусилителем: оно точное и наполняется тяжестью на больших скоростях, а еще довольно информативное. Подвеска несколько упругая, что особенно заметно на дорогах низкого качества. Зато кренится в поворотах Passat не очень сильно. Также следует отметить лучшую в тройке шумоизоляцию.

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 плохого качества езда становится довольно жесткой. Причиной этого являются не только специфические настройки подвески, но и 19-дюймовая низкопрофильная резина (у конкурентов она 16-дюймовая). 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.

Mazda 6 2,5 Premium является самым доступным из трех седанов – 949 000 гривен. Его преимуществом является хорошая динамика. Volkswagen Passat 2,0 TDI Comfortline несколько дороже – 984 000 гривен, он привлекает экономичностью. Ford Mondeo 2,0 Lux стоит 1 001 000 гривен, а его козыри – вместительный багажник и богатое оснащение.



Багажник Ford самый вместительный – 645 л



У Mazda в распоряжении 489 л



Объем багажника Volkswagen – 586 л

Технические характеристики			
Модель	Ford Mondeo	Mazda 6	Volkswagen Passat
Тип кузова	лифтбэк	седан	седан
Количество дверей/мест, шт.	5/5	4/5	4/5
Снаряженная масса, кг	1589	1420	1501
Длина/ширина/высота, мм	4871/1852/1482	4870/1840/1450	4767/1832/1456
Колесная база, мм	2850	2830	2791
Колея передняя/задняя, мм	1593/1585	1595/1585	1584/1568
Клиренс (дорожный просвет), мм	150	165	145
Объем багажника мин/макс, л	645/1446	489	586
Диаметр разворота, м	11,2	12,0	11,7
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1997	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	180 при 3700	175 при 4500	150 при 3500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	400 при 2000	420 при 2000	340 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Дт/62	Дт /62	Дт /66
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	6-ст. автоматическая	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт	7	6	8
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, BA, ESP	ABS, EBD, EBA, DSC	ABS, EBD, Brake Assist, ESP
Размер шин	235/50 R17	225/45 R19	215/60 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,6	8,4	8,7
Максимальная скорость, км/ч	223	216	218
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	5,3	6,0	5,3
– загородный цикл	4,4	4,2	4,1
– смешанный цикл	4,8	4,8	4,5
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 001 000	949 000	984 000
Первое техобслуживание, км		10 000	
Периодичность техобслуживания, км		10 000	



Porsche 917:

уникальная гоночная
легенда

Легендарная 24-часовая гонка в Ле-Мане уже почти сто лет считается одной из самых престижных в мире. Победу в ней можно смело приравнять к чемпионству в Формуле-1. И это неудивительно, гонка требует от пилотов постоянной концентрации на протяжении целых суток, а от техники – исключительной надежности.

Больше всего побед в Ле-Мане на счету команды Porsche. Автомобили из Штутгарта 18 раз занимали высшую ступень пьедестала, из них 7 раз подряд: с 1981 по 1987 год. Но поначалу французская трасса долго не покорялась Porsche. И тогда было решено создать уникальный Porsche 917.

История первой победы началась в июле 1968 года, когда конструктор Фердинанд Пих (в будущем – президент концерна Volkswagen Group) задумал сюрприз своему дяде Фердинанду Порше – долгожданную победу в Ле-Мане. Но в модельном ряду не оказалось подходящего гоночного автомобиля, чтобы составить конкуренцию Ferrari и Ford GT40.

Фердинанд Пих взялся создать абсолютно новый автомобиль. Тем более, что обстоятельства для этого сложились как нельзя лучше. Международная федерация автоспорта FIA внедрила новый регламент для спортпрототипов, а это означало, что не только Porsche пришлось бы начинать с нуля. Все команды взялись за разработку абсолютно новых машин.

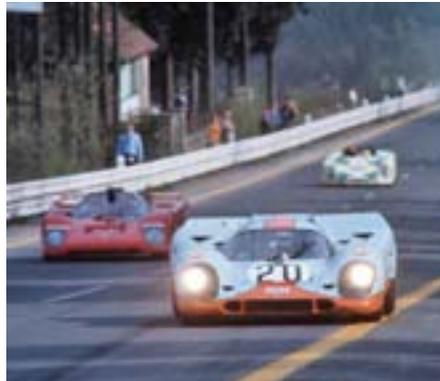
За основу для модели, получившей обозначение 917, взяли шасси уже существующего купе Porsche 908, но кардинально изменили его. В конструкции широко использовали алюминиевые и титановые сплавы, магний. Они были легкими и прочными, ведь шасси должно было выдерживать вес и мощь огромного 12-цилиндрового оппозитного двигателя. До Porsche никто не пробовал создавать моторы типа "боксер" с таким количеством цилиндров.



Porsche 917L 1971 года



Porsche 917K 1970 года



Porsche 917 против Ferrari 512M – главная дуэль Ле-Мана 1971 года



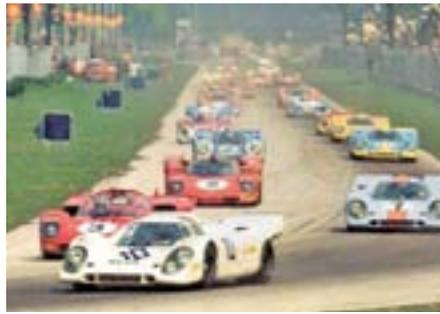
Porsche 917K – победитель 24-часовой гонки в Ле-Мане 1970 года

Porsche 917 K-81, 1981 год





Всего выпустили 25 автомобилей



Ле-Ман 1970 года – пять Porsche 917 против 11 Ferrari 512



Porsche 917/10 создали для гонок Can-Am



Porsche 917/10 принес в 1972 году Джорджу Фоллмеру чемпионский титул в серии Can-Am



Мощность турбомотора Porsche 917/10 достигала 1560 л. с.



Два Porsche 917 переделали в дорожные автомобили

Мало того, мотор имел воздушное охлаждение – сверху установили огромный вентилятор, засасывавший кислород. Штутгартская компания, как известно, на оппозитных двигателях собаку съела: ими оснащали популярные серийные Porsche 356, 550 и 911. Смелое решение действительно помогло – 4,5-литровый двигатель с впрыском топлива развивал 580 л. с. при 8400 об/мин. А поскольку Porsche 917 весил всего 800 кг, то он без проблем развивал скорость свыше 340 км/ч. В испытаниях принимали участие купе и кабриолеты, но для Ле-Мана в конце концов выбор остановили на версии с жесткой крышей.

Премьера Porsche 917 состоялась на Женевском автосалоне 1969 года. Обтекаемый автомобиль высотой всего 94 см с поднимающимися вверх дверьми привлек внимание посетителей автошоу. Но уже первые тесты открыли недостатки 917-ой модели. Самый опасный из них – плохая управляемость на высоких скоростях. Автомобилу не хватало прижимной силы так, как он не имел спойлера. В то время эту технологию только начали внедрять в автоспорте. Поэтому когда в 1969 году Porsche 917 дебютировал на Гран-при Бельгии, никто из заводских пилотов не захотел садиться за руль машины. Все они отдали предпочтение менее мощному и быстрому, но проверенному Porsche 908.

Ситуация повторилась и во время Гран-при Германии на Нюрбургринге, но на этот раз в штутгартская команда попросту наняла пилотов на стороне. Но выше восьмого места 917 не поднялся, тогда как купе 908 заняли первые пять позиций. В Ле-Мане новый болид и вовсе не добрался до финиша, хотя и выиграл квалификацию.

Кроме того, Porsche 917 принес компании и финансовые проблемы. По правилам FIA нужно было собрать не менее 25 автомобилей. Поскольку заводской команде не нужно было столько машин, то их решили продавать частным пилотам. Купе стоило 140 тыс. марок, то есть как десяток дорожных Porsche 911. Но даже при такой цене затраты на разработку и производство окупить не удалось. Тем более, что поначалу никто не хотел покупать опасные Porsche 917.

Спас положение Джон Уайер, директор гоночной команды Gulf Team. Он рискнул приобрести несколько Porsche 917 и даже подписал контракт из Porsche. Теперь его команда стала заводской. После продолжительных тестов Уайер улучшил аэродинамику автомобиля. Причем довольно оригинальным способом – просто немного обрезал "хвост" машины и установил небольшой спойлер. Модель назвали Porsche 917K (от немецкого Kurzheck – "короткий хвост").

Параллельно в Штутгарте разработали свою модификацию болида – Porsche 917L (Langheck – "длинный хвост"). У него, наоборот, кузов удлиннили и установили два высоких стабилизатора. А еще 917L оснастили 4,9-литровым 600-сильным двигателем, поднявшим максимальную скорость до 354 км/ч. В скором времени его установили и на модель 917K.

Вышеперечисленные доработки были готовы к сезону 1970 года. Но и конкуренты не дремали: главный соперник Ferrari подготовил новейшее купе 512 с 550-сильным V12. Впрочем, итальянцы не смогли навязать достойную борьбу. Результат – ошеломляющий успех Porsche в сезоне 1970 года: 8 побед на 12 этапах и первое место в чемпионате.

Ценнейшим трофеем стал, конечно же, Ле-Ман. Ferrari решили взять числом. Пяти штутгартским болидам противостояли 11 жеребцов с Маранелло. Но Porsche 917 не подкачал и без проблем занял первые два места на подиуме. Пилоты попросту не имели права проиграть, ведь чести дать старт гонке удостоился сам Фердинанд Порше. Естественно, они не могли оконфузиться перед шефом.

Победителем стал экипаж Ричарда Эттвуда и Ганса Германна на красном 917K. Германн, кстати, был уже ветераном кольцевых соревнований – ему исполнилось 40 лет. Родные не раз просили его уйти на заслуженный отдых. И он пообещал жене: как только выиграет в Ле-Мане, сразу покинет автоспорт. После победы в французской гонке пилот выполнил свое обещание. Интересно, что второе место занял 917L с оригинальной психоделической окраской в стиле хиппи.

Тем временем к концу 1970 года итальянцы подготовили усовершенствованный Ferrari 512M. Он по-прежнему уступал 917 в скорости, но зато был легче в управлении благодаря заднему антикрылу. Купе даже выиграло несколько гонок. Поэтому Porsche также взялись улучшить



Один из болидов окрасили в розовый цвет



Первый Porsche 917 1969 года



Обрезанная задняя часть позволила улучшить управляемость купе



Первый победный финиш Porsche в Ле-Мане



Прототип Porsche 917 Spyder 1970 года



Реплика Porsche 917



Семейство Porsche 917 очень разнообразное



Победитель Ле-Мана 1971 года – Porsche 917K

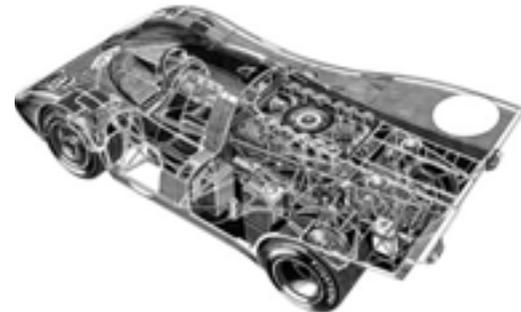
917 – установили антикрыло и подняли мощность мотора до 630 л. с.

Однако, итальянская команда занялась разработкой абсолютно новой модели 312P и прекратила все работы над Ferrari 512. На ней стали выступать только частные пилоты. Поэтому Porsche легко победил в чемпионате, выиграв 9 гонок из 11. И снова покорила Ле-Ман. Экипаж Гельмута Марко и Гийса ван Леннепа на белом 917K не просто победил, но и проехал за 24 часа рекордное расстояние в 5335 км, то есть средняя скорость составила 218 км/ч. Это достижение побили лишь в 2010 году пилоты Audi. Кстати, в Porsche снова решили повеселить зрителей: раскрасили одно из купе в розовый цвет, чтобы оно напоминало поросенка.

Porsche 917 был непобедим, но уже в конце 1971 года он оказался никому не нужен. Очередная смена технического регламента ограничила объем двигателей спортпрототипов на отметке в 3,0 л. Мотора подходящей мощности в Штутгарте не оказалось и пришлось отказаться от выступления 917 в чемпионате.

Впрочем, вскоре выход нашли: мощный и легкий 917 идеально подходил для североамериканской гоночной серии Can-Am, где двигатели большого объема никто не запрещал. Мало того, автомобиль оснастили двойным турбонаддувом и получили 910 л. с. Для болида спроектировали новый открытый кузов с огромным антикрылом – эту версию назвали 917/10. Команде Penske, купившей эти болиды, не было равных в чемпионате и Джордж Фоллмер без особых проблем занял в нем первое место.

К 1973 году подготовили еще более совершенный Porsche 917/30. Его 5,4-лит-



В конструкции широко использованы алюминиевые и титановые сплавы, а также магний



В дебютных гонках Porsche 917 не сыскал успеха

ровый турбомотор развивал невероятные 1560 л. с. в квалификационной версии и 1100 л. с. – в гоночной. До сих пор это самый мощный болид всех времен. На американских гоночных овалах 917/30 развивал 390 км/ч, а разгон до 100 км/ч занимал всего 1,9 с! Автомобиль завоевал семь побед в восьми соревнованиях и принес чемпионский титул Марку Донохью.

Соперники решили бороться с Porsche уже проверенным способом: его снова запретили. Теперь уже окончательно. Porsche 917 ушел на пике славы. Хотя ему все же удалось еще несколько раз привлечь к себе внимание. В 1975 году Марк Донохью за его рулем установил рекорд скорости на круге. Он промчал по трассе в Талладеге (США) со средней скоростью 356,5 км/ч.

Многие узлы 917 были использованы при разработке нового спортпрототипа Porsche 936, который трижды выиграл гонку 24 часа Ле-Мана. А в 1981 году автомобиль снова появился в Ле-Мане: команда Kremer модифицировала его в соответствии с новыми правилами, но до финиша болид не доехал.

Porsche 917, конечно же, не был предназначен для использования на дорогах общего пользования, но два купе все же переделали для частных клиентов. Один автомобиль купил немецкий бизнесмен Иоахим Гроссман, другой – итальянский граф Грегори Росси, владелец алкогольной компании Martini (давнего спонсора команды Porsche). Купе оснастили указателями поворотов, новой выхлопной системой, большими зеркалами заднего вида, улучшили отделку салона. Также эти автомобили получили экспериментальную антиблокировочную систему тормозов ABS.

А еще 917-ый стал настоящей кинозвездой. Ведь именно его использовал Актер и режиссер Стив МакКуин во время съемок знаменитого фильма "Ле-Ман". Во время соревнований в Ле-Мане и Себринге на болиды установили видеокамеры, а затем их кадры использовали в киноленте.

В наши дни Porsche 917 хранятся в самых известных автомобильных коллекциях мира. Даже болиды, не выигравшие ни одной гонки, стоят не менее миллиона долларов, а сверхмощный 917/30 продали с аукциона за 4,4 миллиона. В этом нет ничего удивительного, ведь Porsche 917 – настоящая гоночная легенда. Наверное, ни до, ни после него в Ле-Мане не побеждал столь необычный болид. А за меньшие деньги предлагают современные копии уникального Porsche.

Слава Porsche 917 и его наследников подтолкнула немецкую марку к возвращению в Ле-Ман в 2015 году. Новый Porsche 919 Hybrid оказался достойным продолжателем традиций и уже дважды выиграл эту гонку. Ну а создатель 917-го Фердинанд Пих через годы прославился еще одним высокоскоростным творением – купе Bugatti Veyron.

Уникальный оппозитный 12-цилиндровый двигатель с воздушным охлаждением



Спартанский салон Porsche 917



Porsche 917L с оригинальной окраской в стиле хиппи

COSMOLADY

Ж У Р Н А Л Ж Е Н Щ И Н

№12 | декабрь | 2018 |
#1 | ноябрь | 2017 |

ТЕМА
НОМЕРА
ВРЕМЯ
ЖЕЛАНИЙ

SPICY
NEW YEAR

ВПЕРЕД,
В СВЕТОЕ
БУДУЩЕЕ!

КАЛЕНДАРЬ
«12 МЕСЯЦЕВ»

ПРАКТИКА ЙОГИ
В ХОЛОДНОЕ
ВРЕМЯ ГОДА

ЗАЗЕРКАЛЬЕ:
КОРОЛЕВСТВО
HAUTE COUTURE

Татьяна Непомящая

Я ДИЗАЙНЕР ПО
ПРИЗВАНИЮ ДУШИ



4820063950012 12

ЗНАМЕНИТАЯ
РОЖДЕСТВЕНСКАЯ
ВЫПЕЧКА

ЮЛИАНА ПРАДО:
«СО ЗРИТЕЛЕМ
НАС СВЯЗЫВАЕТ
ИСКРЕННОСТЬ»

NEW BALANCE

СООБРАЗИМ!

ОСТРОВКИ
ИТАЛИИ
В КИЕВЕ!

ЕСТЕСТВЕННОЕ
ВЫРАЖЕНИЕ
ЛИЦА —
СОВРЕМЕННЫЙ
ПОДХОД В
ЭСТЕТИЧЕСКОЙ
МЕДИЦИНЕ

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