

Тест-Драйв

Февраль 2017



Автосалон в Детройте NAIAS-2017 • Chrysler Portal • BMW i Inside Future • Infiniti QX50
Faraday Future FF 91 • Opel Crossland X • Ford Mustang • Volkswagen Golf R • Ford Mustang Shelby FP350S
Kia Picanto • Suzuki Swift • Aston Martin Vanquish S • Mini Countryman • Renault Koleos • Kia Sportage,
Mitsubishi ASX и Nissan Qashqai • Citroen C4 Cactus, Kia Soul и Renault Captur • Audi Q5, Land Rover
Discovery Sport и Volvo XC60 • Ford Focus, Kia Cee'd, Mazda 3 • Jaguar E-Type

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

Февраль 2017

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 Детройте NAIAS-2017:
красочный автомобильный праздник



22

**Концепт-кар
Chrysler Portal:**

автономность – в массы



28

**Концепт-кар
BMW i Inside Future:**

собрание технологий будущего



34

**Концепт-кар
Infiniti QX50:**

ставка на стиль и спортивность



40

Премьера

Faraday Future FF 91:

электрический первенец марки



46

Премьера

Opel Corsland X:

самый младший член семьи



54

Премьера

Ford Mustang:

модернизация



60

Премьера

Volkswagen Golf R:

плановая модернизация флагмана



66

Премьера

Что год грядущий нам готовит –

самые ожидаемые новинки 2017 года



72

Премьера

Ford Mustang Shelby FP350S:

для профессиональных гонщиков и любителей



78

Премьера

Kia Picanto:

третье поколение



84

Премьера
Suzuki Swift:
четвертый дубль



90

Дебютант
Aston Martin Vanquish S:
купе старой школы



98

Дебютант
Mini Countryman:
подросший и возмужавший



106

Дебютант
Renault Koleos:
повышение в классе



114

Сравнительный тест-драйв
Kia Sportage, Mitsubishi ASX и Nissan Qashqai:
компактные вседорожники для города



120

Сравнительный тест-драйв
Citroen C4 Cactus, Kia Soul и Renault Captur:
во вседорожном стиле



126

Сравнительный тест-драйв
Audi Q5, Land Rover Discovery Sport и Volvo XC60:
премиум для экономных



132

Сравнительный тест-драйв
Ford Focus, Kia Cee'd, Mazda 3:
стильно и недорого



138

Страницы истории
Jaguar E-Type:
грациозный и быстрый

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 Детройте

NAIAS-2017:

красочный автомобильный праздник



Так уж заведено, что новый год в автомобильном мире открывает Детройтский автосалон NAIAS (North American International Auto Show – Североамериканское международное автошоу). Проводят его с 1907 года, а последние три десятилетия автошоу является крупнейшей международной автомобильной выставкой в США.

За более, чем сто лет Детройт видел взлеты и падения, но все же остается главным центром американской автомобильной промышленности. И самые яркие новинки презентуют именно здесь. На NAIAS-2017 состоялось свыше полусотни мировых и североамериканских премьер. Покрывала с них сняли их в первые несколько дней автошоу, отведенных для прессы и экспертов отрасли.

Новые модели в Детройте оказались очень разнообразными. Представили и спортивные

купе, и электромобили, и вседорожники. Популярным оказался еще один тренд – беспилотные автомобили. Им даже посвятили отдельную экспозицию Automobili-D.

В нынешнем году свои стенды на автошоу в Детройте обустроили 300 компаний из самых разных уголков мира. Прибыли даже китайские автопроизводители, что в новинку для NAIAS. Чтобы разместить всех желающих, понадобились огромные павильоны детройтского Кобо-центра площадью свыше 90 тыс. кв. м.

Конечно же, Детройтский автосалон немислим без насыщенной шоу-программы и традиционного благотворительного балла, собирающего средства на помощь детям Детройта. Ожидается, что до закрытия 22 января автосалон примет свыше полумиллиона посетителей.

Audi

Audi Q8 пока концепт-кар, но уже в 2018 году станет серийным. Вседорожник длиной 4,9 м и с колесной базой в 3 м отличается нетипично грозным дизайном, по меркам Audi. У него огромная "пасть" решетки радиатора и немаленький воздухозаборник в бампере, а продолговатые фары – светодиодные. Высокая оконная линия и большой угол наклона задних стоек крыши делают профиль динамичнее. Дверные ручки – сенсорные. В салоне показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей. Внутри установлены четыре отдельных сиденья, разделенных высоким трансмиссионным тоннелем. Объем багажника составляет 630 л. Вопреки прогнозам, новый Audi Q8 – не электромобиль, а гибрид. Бензиновый 3,0-литровый V6 мощностью 333 л. с. работает в паре со 136-сильным электромотором. Суммарно они могут развивать 450 л. с. и разгонять вседорожник до 100 км/ч за 5,4 с. Запас хода на электротяге – 60 км, а средний расход топлива – 2,3 л/100 км.

Такой же бензиновый двигатель и у Audi SQ5, однако его мощность увеличена до 354 л. с. С 8-ступенчатым "автоматом" разгон до 100 км/ч у него занимает 5,1 с, а максимальная скорость ограничена – 250 км/ч. При этом средний расход топлива – 8,3 л/100 км. У Audi SQ5 перенастроено рулевое управление и установлены

Audi Q8



Audi Q8

Audi Q8



адаптивные амортизаторы. Отличить вседорожник можно по аэродинамическому обвесу, иной решетке радиатора и 19-дюймовым дискам. В салоне установлены спортивные сиденья и руль. Audi SQ5 будет стоить 68 тыс. евро.

Линейку Audi A5 расширил кабриолет. По сравнению с моделью прошлого поколения, он подрос, но стал легче на 40 кг. Как и купе Audi A5, новинка стала солиднее на вид, а тканевая крыша складывается с помощью электропривода за 15 с. Салон стал просторнее, а объем багажника вырос до 380 л. Впервые за доплату предложена цифровая панель приборов. На выбор предложены бензиновые двигатели объемом 2,0 л (190 и 252 л. с.), турбодизели объемом 2,0 л (190 л. с.) и 3,0 л (218 и 286 л. с.). Audi S5 Cabriolet получил 3,0-литровый 354-сильный бензиновый V6. Цена Audi A5 Cabriolet – от 49 тыс. евро.



Audi SQ5



Audi SQ5



Audi S5 Cabriolet



Audi S5 Cabriolet



Bentley Continental
Supersports



Bentley Continental
Supersports

Bentley

Экстремальное купе Bentley Continental Supersports – самая мощная и самая быстрая модель марки за всю ее историю. Его 6,0-литровый W12 после доработки выдает 700 л. с. и обладает тепловозным крутящим моментом в 1017 Н·м. С 8-ступенчатым "автоматом" разгон до 100 км/ч занимает 3,5 с, а максимальная скорость составляет 336 км/ч. Новый Bentley Continental Supersports также получил систему векторизации тяги и карбоново-керамические тормоза, есть и активная пневмоподвеска. Узнать автомобиль можно по аэродинамическому обвесу, увеличенному переднему воздухозаборнику и 21-дюймовым кованым дискам. В отделке салона использованы трехцветная кожа и алькантара. Цена Bentley Continental Supersports – 263 тыс. долларов.



Bentley Continental
Supersports

Chevrolet

В Детройте представили новый Chevrolet Traverse. Полноразмерный внедорожник стал еще крупнее – 5189 мм в длину при колесной базе в 3070 мм. Внешне он очень напоминает младшего брата Chevrolet Equinox. У внедорожника теперь огромная "пасть" решетки радиатора, увеличенный угол наклона задних стоек крыши и рельефные боковины. Продолговатые фары могут быть светодиодными. В салоне улучшены материалы отделки. Как и прежде, Chevrolet Traverse является восьмиместным. На центральной панели установлен сдвигной 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы IntelliLink. Список дополнительного оборудования дополнили Wi-Fi, системы автоматического торможения и соблюдения полосы движения. Знакомый 3,6-литровый V6 теперь развивает 308 л. с., а линейку двигателей расширил 2,0-литровый 260-сильный турбомотор. Еще одним новшеством стала 9-ступенчатая автоматическая трансмиссия. Цена Chevrolet Traverse – около 29 000 долларов.



Chevrolet Traverse



Ford

Пикап Ford F-150 претерпел плановую модернизацию. У него новая массивная решетка радиатора, измененные С-образные фары и иные бамперы. Также заменен задний борт кузова. Среди опций теперь есть Wi-Fi, камеры кругового обзора, системы автоматического торможения, соблюдения полосы движения и слежения за "слепыми" зонами. Кроме того, расширена линейка двигателей. Появились новые моторы – 3,3-литровый бензиновый V6 мощностью 282 л. с., а также 3,0-литровый 258-сильный турбодизель. Также стала доступной 10-ступенчатая автоматическая трансмиссия.



Ford F-150



GAC

Китайские автомобили таки добрались до Нового света. Первопроходцем стала компания GAC (Guangzhou Auto). Мало того, в Детройте состоялась мировая премьера нового вседорожника GAC GS7. Угловатый автомобиль длиной 4,7 м и с колесной базой в 2,7 м выглядит очень грозно. У него массивный капот, широкая хромированная решетка радиатора и растянутые на крылья фары и фонари. Во внутренней отделке сочетаются кожа, лакированные вставки и накладки "под карбон". На центральной панели установлен немаленький 10,1-дюймовый сенсорный дисплей. Под капотом китайского вседорожника – 2,0-литровый бензиновый турбомотор мощностью 200 л. с. Обязательными являются 6-ступенчатая автоматическая трансмиссия и полный привод. Стоимость GAC GS7 в Китае – 22 тыс. долларов.



GAC GS7



GAC GS7



GAC GS7

GMC

Вслед за Chevrolet Equinox смену поколений пережил и его брат GMC Terrain. Вседорожник кардинально изменился внешне: на смену углам пришли элегантные плавные линии. Широкая решетка радиатора сочетается с изогнутыми фарами, которые могут быть светодиодными. Кроме того, длина автомобиля уменьшена до 4770 мм, что позволило сделать его легче примерно на 130 кг. В салоне улучшены материалы отделки. Выпуклая центральная панель увенчана 8,0-дюймовым сенсорным экраном мультимедийной системы, а вместо рычага трансмиссии установлены кнопки. Для GMC Terrain теперь доступны камеры кругового обзора, Wi-Fi и система автоматического замедления. На выбор предложены новые турбомоторы объемом 1,5 л (173 л. с.) и 2,0 л (256 л. с.), появился также 1,6-литровый 130-сильный турбодизель. Есть версии с 6-ступенчатой механической трансмиссией и 9-ступенчатым "автоматом", передним либо полным приводом. GMC Terrain будет стоить около 25 тыс. долларов.



GMC Terrain



GMC Terrain



GMC Terrain



Honda Odyssey



Honda Odyssey

Honda

Новый Honda Odyssey пятого поколения своим силуэтом напоминает предшественника. Сохранены сдвижные двери и изгиб оконной линии. Но в анфас мини-вэн выглядит свежо благодаря широкой решетке радиатора и светодиодной оптике. Впервые доступна цифровая приборная панель, а на стреловидной центральной панели установлен 8,0-дюймовый сенсорный дисплей. Как и ранее, мини-вэн Honda Odyssey – восьмиместный, но теперь можно сдвигать и даже извлекать сиденья второго ряда. Кстати, общаться с задними пассажирами водитель может с помощью микрофона и динамиков аудиосистемы. Среди других новинок – электропривод пятой двери с сенсорным открытием и беспроводной Интернет. Все Honda Odyssey теперь оснащены системой автоматического замедления. Бензиновый 3,5-литровый V6 стал мощнее благодаря непосредственному впрыску топлива – 280 л. с. Базовая версия получила 9-ступенчатый "автомат", а в качестве опции предложена и 10-ступенчатая трансмиссия. Цена Honda Odyssey – примерно 30 тыс. долларов.



Honda Odyssey

Infiniti QX50



Infiniti

Концепт-кар Infiniti QX50 предваряет одноименную серийную модель. Как и предыдущий прототип Infiniti QX Sport Inspiration, он отличается весьма динамичным стилем и намекает, что новинка станет спортивнее. У него короткие свесы кузова, длинный капот и высокая оконная линия. Кроме того, автомобиль меньше, чем нынешний Infiniti QX50 – 4,6 м в длину. Широкая прямоугольная решетка радиатора и узкие светодиодные фары добавляют выразительности передней части. Задние стойки крыши привлекают оригинальным изгибом. В салоне передние сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем, а показания приборов выведены на дисплей. На центральной панели установлены еще два экрана. Также предусмотрена технология полуавтономного движения ProPilot. Infiniti QX50 оснащен новым 2,0-литровым бензиновым турбомотором мощностью 270 л. с. с переменной степенью сжатия.

Infiniti QX50



Infiniti QX50



Kia

Одна из самых интересных новинок Детройта – большой лифтбэк Kia Stinger. В основе 4,8-метрового автомобиля лежит заднеприводная платформа Hyundai Genesis. Новый Kia Stinger привлекает стремительным дизайном с длинным капотом, сдвинутым назад салоном и аркообразной формой крыши. Широкая хромированная решетка радиатора, каплевидные фары и немаленький воздухозаборник в бампере делают переднюю часть запоминающейся. В салоне вентиляционные дефлекторы похожи на турбины, а селектор трансмиссии напоминает ручку управления дросселем в самолете. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Показания приборов могут проецироваться на лобовое стекло. Среди других опций – 720-ваттная аудиосистема и технология автоматического торможения. Самая мощная версия получила 3,3-литровый бензиновый V6 с двумя турбинами на 370 л. с. Она разгоняется до 100 км/ч за 5,1 с и развивает 270 км/ч. Также доступен 2,0-литровый 255-сильный турбомотор, а позже появится и вариант с 2,2-литровым турбодизелем на 200 л. с. Все Kia Stinger оснащены 8-ступенчатым "автоматом", а привод может быть задним или полным. Цена Kia Stinger будет весьма демократичной – примерно от 35 000 долларов.



Kia Stinger



Kia Stinger



Kia Stinger

Lexus

Представительский седан Lexus LS 500 – долгожданная премьера на стенде японской марки. Модель четвертого поколения серьезно подросла и теперь достигает 5235 мм в длину при колесной базе в 3125 мм. Неудивительно, что от удлинённого варианта и вовсе отказались. Новый Lexus LS выглядит ярче и привлекательнее, чем предшественник. Огромная решетка радиатора сочетается с оригинальными Z-образными светодиодными фарами. Линия крыши стала аркообразной, а боковины теперь профилированы. Расширенные "плечи" подчеркнуты стреловидными фонарями. В салоне приборной панелью служит дисплей, данные могут выводиться и на лобовое стекло. Дисплей мультимедийной системы увеличен до 12,3 дюймов в диагонали, а рядом – аналоговые часы. Как передние, так и задние сиденья могут быть оснащены электроприводом регулировок, подогревом, вентиляцией и функцией массажа. Среди других новшеств – сенсорная панель и система активного подавления шумов. Пока предложен только Lexus LS 500 с 3,5-литровым турбированным V6 мощностью 415 л. с. С 10-ступенчатой автоматической трансмиссией он разгоняется до 100 км/ч за 4,5 с. Со временем появятся гибридная версия и электромобиль с топливными ячейками. Будут версии с задним и полным приводом. Купить Lexus LS 500 в США можно будет за 85 тыс. долларов.

Lexus LS



Lexus LS



Lexus LS



Mercedes-Benz

Новый Mercedes-Benz E-Class Coupe стал главной премьерой немецкой марки в Детройте. Купе Mercedes-Benz E-Class выросло до 4826 мм в длину и стало гораздо изящнее на вид. В дизайне теперь преобладают плавные линии. Широкая решетка радиатора сочетается большими светодиодными фарами, а линия крыши стала более покатой. В крышку багажника интегрирован спойлер, а ширину кузова подчеркивают продолговатые фонари. Компоновка салона знакома по седану Mercedes-Benz E-Class, однако руль и передние сиденья – особые. В более дорогих версиях показания приборов выведены на дисплей. За доплату доступны Wi-Fi, камеры кругового обзора, автопилот для пробок. На первых порах предложат бензиновые турбомоторы объемом 2,0 л (184 и 245 л. с.) и 3,0 л 333 л. с.), а также 2,0-литровый 194-сильный турбодизель. Все они оснащены 9-ступенчатым "автоматом", а среди опций есть пневмоподвеска. Цена Merce-



Mercedes-Benz E-Class Coupe



Mercedes-Benz E-Class Coupe

des-Benz E-Class Coupe – 49 тыс. евро в базовой версии.

Mercedes-Benz GLA претерпел модернизацию вслед за родственным A-Class. Отличить его можно по новой решетке радиатора в стиле старшего брата Mercedes-Benz GLC. Также обновлены бамперы и оптика, которая может быть полностью светодиодной. В салоне изменены рулевое колесо и переключатели на центральной панели, появился и новый 8,0-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Кроме того, линейку двигателей расширил новый 2,0-литровый бензиновый турбомотор мощностью 184 л. с.

Купе Mercedes-AMG GT также обновлено. Теперь, как и у кабриолета, у него характерная "зубастая" решетка радиатора. Кроме того, несколько доработана аэродинамика. Мощность 4,0-литрового V8 битурбо выросла до 475 л. с. в стандартной версии и 522 л. с. – в AMG GT S. Кроме того, появился 550-сильный вариант AMG GT C с управляемыми задними колесами и более жесткой подвеской. Базовое оснащение пополнил дифференциал повышенного трения.



Mercedes-AMG GT C



Mercedes-Benz GLA



Mercedes-Benz GLA



Mercedes-AMG GT C

Nissan

Концепт-кар Nissan Vmotion 2.0 подсказывает, какими будут новые модели марки. В частности, он предваряет новый седан Nissan Altima (он известен у нас как Teana). Автомобиль привлекает внимание стремительным профилем с длинным капотом и сдвинутым назад салоном. Хромированная трапецевидная решетка радиатора сочетается с узкими светодиодными фарами. Крылья расширены, а боковины выполнены рельефными. Двери распашные, а центральные стойки крыши отсутствуют. В отделке салона использованы кожа и тиковое дерево. Большую часть передней панели занимает большой жидкокристаллический дисплей, а руль по форме напоминает штурвал. Nissan Vmotion 2.0 также получил систему автономного движения ProPilot.

Nissan Vmotion



Nissan Vmotion



Nissan Vmotion





Subaru WRX STI

Subaru

Заряженные седаны Subaru WRX и WRX STI немного освежили. Отличить их от прошлогодних моделей можно по но-

вой решетке радиатора и увеличенному воздухозаборнику в бампере. Кроме того, несколько изменены фары, а в более дорогих версиях в них установлены светодиодные лампы. В салоне можно заметить новые спортивные сиденья Recaro и

усовершенствованный центральный подлокотник. Водительское кресло дополнительно электроприводом. Как и прежде, автомобили оснащены 2,5-литровым оппозитным турбомотором. В Subaru WRX он развивает 270 л. с., а в WRX STI – 305 л. с.



Subaru WRX STI



Toyota Camry

Toyota

Новый седан Toyota Camry – изюминка стенда японской марки в Детройте. Автомобиль стал выразительнее на вид – с необычным "клювом" решетки радиатора и огромным воздухозаборником в переднем бампере. Боковины стали профилированными, а задние крылья расширены. Появилась и версия Sport с аэродинамическим обвесом, задним спойлером и 19-дюймовыми колесными дисками. Автомобиль не только преобразился внешне, платформа также новая – ее донором стал гибрид Toyota Prius. При практически неизменной длине в 4860 мм колесная база выросла до 2825 мм. В салоне приборы помещены в отдельные колодцы, а наклоненная центральная панель увенчана 8,0-дюймовым сенсорным дисплеем. Базовое оснащение теперь включает 10 подушек безопасности, камеру заднего вида и системы автоматического торможения и соблюдения полосы движения. Новый Toyota Camry получит усовершенствованные двигатели с непосредственным впрыском топлива объемом 2,5 и 3,5 л, появится и гибридная версия, расходующая в среднем около 5 л/100 км. Еще одно новшество – 8-ступенчатый "автомат". Купить Toyota Camry в США можно будет за 23 500 долларов.



Toyota Camry



Toyota Camry

Volkswagen

Volkswagen Tiguan Allspace – удлиненная семиместная версия знакомой модели. С виду она почти не отличается от обычного вседорожника, разве что задние двери немного больше да стойки крыши иные. Длина Volkswagen прибавила 272 мм (до 4704 мм), а колесная база – 112 мм (до 2791 мм). Возросшие размеры позволили не только установить третий ряд сидений, но и увеличить багажник: в пятиместной конфигурации его объем вырос до 730 л. Семиместный Volkswagen Tiguan будут оснащать бензиновыми турбомоторами объемом 1,4 л (150 л. с.) и 2,0 л (180 и 220 л. с.), а также 2,0-литровыми турбодизелями на 150, 190 и 240 л. с. Цена Volkswagen Tiguan Allspace в Европе – от 30 тыс. евро.

Концепт-кар Volkswagen I.D. Buzz намекает, каким может быть электрический мини-вэн, который начнут выпускать в 2020 году. Его дизайн выполнен в духе классического Volkswagen T1 60-х годов, а вот платформа самая современная – MEB, созданная специально для электромобилей. Почти пятиметровый автомобиль вмещает восемь человек. Сиденья пассажиров могут разворачиваться и даже раскладываться, превращаясь в кровати. У Volkswagen I.D. Buzz два багажника: передний на 173 л и задний 660-литровый. Показания приборов выводятся прямо на руль (там есть дисплей) или проецируются на лобовое стекло. Экраном мультимедийной системы служит планшет, устанавливаемый на специальное крепление. Силовая установка знакома по концепт-кару Volkswagen I.D., показанно-



Volkswagen Tiguan Allspace



Volkswagen Tiguan Allspace

му на автошоу в Париже. Электромобиль Volkswagen оснащен двумя 204-сильными моторами – по одному на ось. Он разгоняется до 100 км/ч за 5 с и развивает

160 км/ч. Литий-ионная аккумуляторная батарея на 111 кВт·ч позволяет проехать до 435 км без подзарядки. Предусмотрена и функция автопилота.



Volkswagen I.D. Buzz



Volkswagen I.D. Buzz

Chrysler Portal:

автономность — в массы



Автопроизводители один за другим обращают внимание на беспилотные автомобили. Занялись ими и в Chrysler, причем партнером компании выступает Google. Результат их сотрудничества показали на шоу CES-2017: им стал концептуальный электромобиль Chrysler Portal.

Мини-вэн Chrysler Portal – немаленький автомобиль длиной около 5 м и с колесной базой свыше 3 м. У него очень большая площадь остекления: прозрачной выполнена не только крыша, но и двери. Они, кстати, выполнены раздвижными. Передняя часть выглядит оригинально благодаря С-образным светодиодным фарами. Такая же форма и у фонарей электромобиля. В конструкции автомобиля широко использован карбон.

В салоне установлены шесть отдельных сидений с необычным каркасом в виде сетки. Внутреннее пространство в салоне больше, чем в серийном мини-вэне Chrysler Pacifica. В салоне – целый набор

жидкокристаллических дисплеев. Они заменяют и приборы, и переключатели на центральной панели. Руль по форме напоминает авиационный штурвал. Центральная консоль может сдвигаться по специальным рельсам.

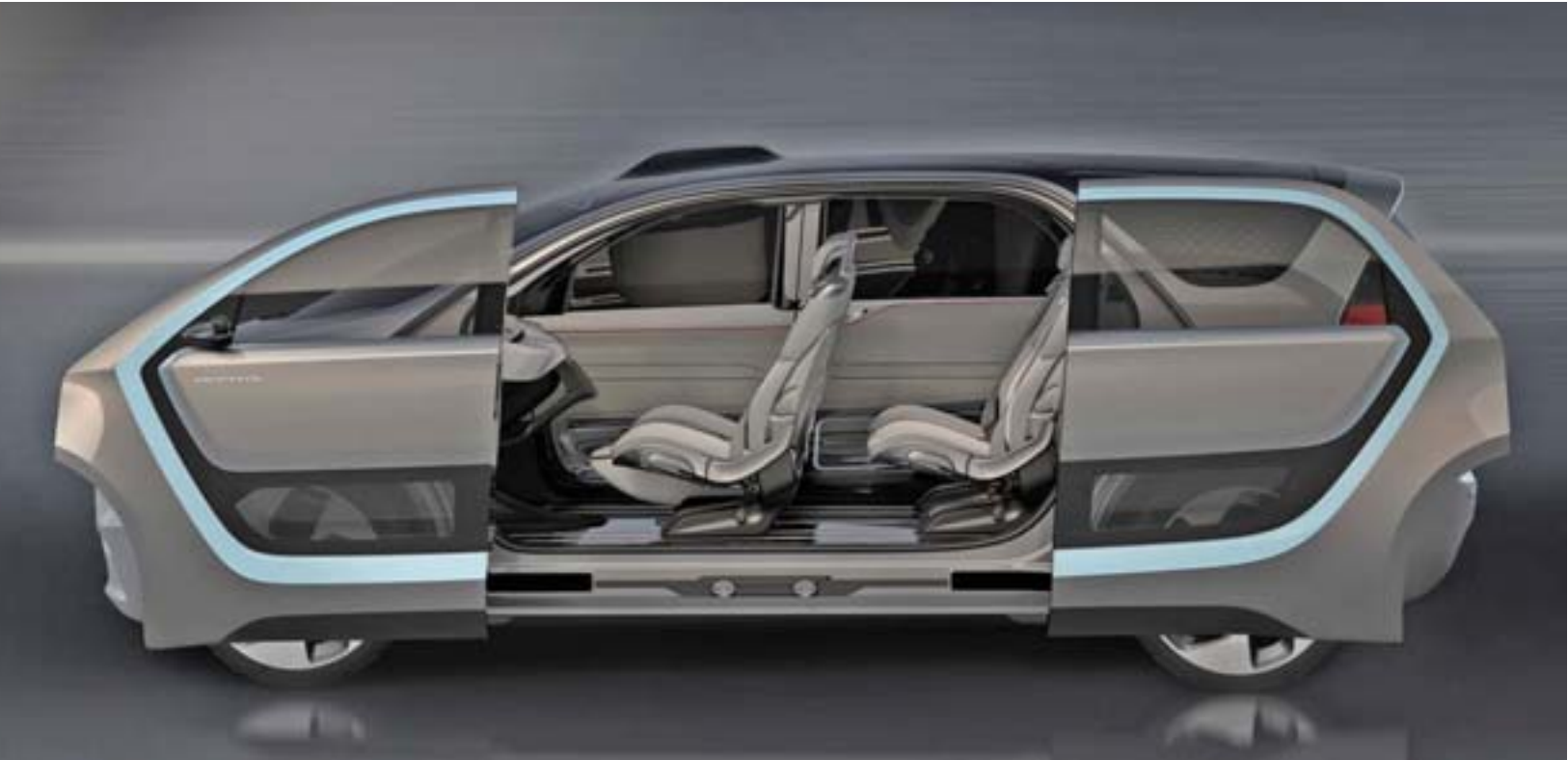
Автопилот Chrysler Portal способен не только управлять автомобилем, но и самостоятельно прокладывать маршрут на основе данных GPS-навигации и информации о пробках из Интернета. Концепт-кар получил целый набор различных датчиков и камер, а также ультразвуковой сенсор и радар. Кстати, в автономном режиме руль прячется в торпедо.

Детали электромотора не раскрывают,

но известно, что он очень компактный. Под полом салона размещена аккумуляторная батарея емкостью 100 кВт·ч.

Серийный беспилотный автомобиль Chrysler и Google должен появиться к 2020 года. Специально для его разработки в Google создано отдельное подразделение Waymo.











BMW i Inside

собрание технологий б



Future:

будущее 20





За последние несколько лет электронные технологии в автомобилях совершили настоящие скачки. Мультимедийная система, сенсорный дисплей и даже технологии распознавания голоса и жестов уже являются привычным оборудованием. Но инженеры не стоят на месте и готовят новые изобретения. В BMW попытались представить, каким будет салон авто будущего и показали концепт-кар i Inside Future.

BMW i Inside Future – небольшой автомобиль в лаконичном стиле. У него отсутствуют двери и стекла, а тоненькие колеса полностью закрыты колпаками. Даже фирменная разделенная решетка

радиатора выглядит очень сдержанно. Сделано все это намерено, чтобы привлечь основное внимание публики к салону автомобиля.

Самые интересные решения прячутся именно внутри. В отделке сочетаются дерево и экологически чистая ткань. На всю ширину передней панели растянута большой жидкокристаллический дисплей. Руль BMW i Inside Future приплюснут сверху и снизу. Еще один экран установлен на центральной консоли и выполнен голографическим. Он способен проецировать голограмму изображения прямо в воздухе, а также распознавать касание пальцами этого изображения.

Сиденья концепт-кара BMW выглядят очень скромно, но и у них есть своя изюминка. В их подголовниках вмонтированы динамики аудиосистемы, позволяющие водителю и пассажирам слушать разную музыку. На полу предусмотрена полка для книг, ведь BMW i Inside Future оснащен автопилотом и при желании можно расслабиться и почитать.

Конечно, BMW i Inside Future останется концепт-каром, однако примененные в нем новшества уже через несколько лет появятся на серийных моделях немецкой марки.







Infiniti QX50

ставка на стиль и спорт



Нынешний внедорожник Infiniti QX50 – доработанная версия хорошо знакомого Infiniti EX, представленного еще в 2007 году. Новое поколение модели назревает, а предваряют его сразу несколько прототипов. К автошоу в Детройте подготовили финальный, предсерийный концепт-кар.

ивность





Новый Infiniti QX50 кардинально изменит свой образ и станет немного компактнее. Длина концепт-кара составляет 4600 мм, а ширина – 1900 мм. Дизайн также преобразится и станет более динамичным. У внедорожника длинный капот, короткие свесы кузова и высокая оконная линия. Фирменная широкая решетка радиатора Infiniti сочетается с узкими светодиодными фарами, сохранен и фирменный изгиб задних стоек крыши. Колесные арки расширены, а боковины выполнены профилированными. Профиль подчеркивают огромные 22-дюймовые легкосплавные диски, также предусмотрены защитный пластиковый обвес и

металлические пластины на днище. Заднее стекло сверху прикрыто спойлером, а по краям кузова установлены узкие фонари.

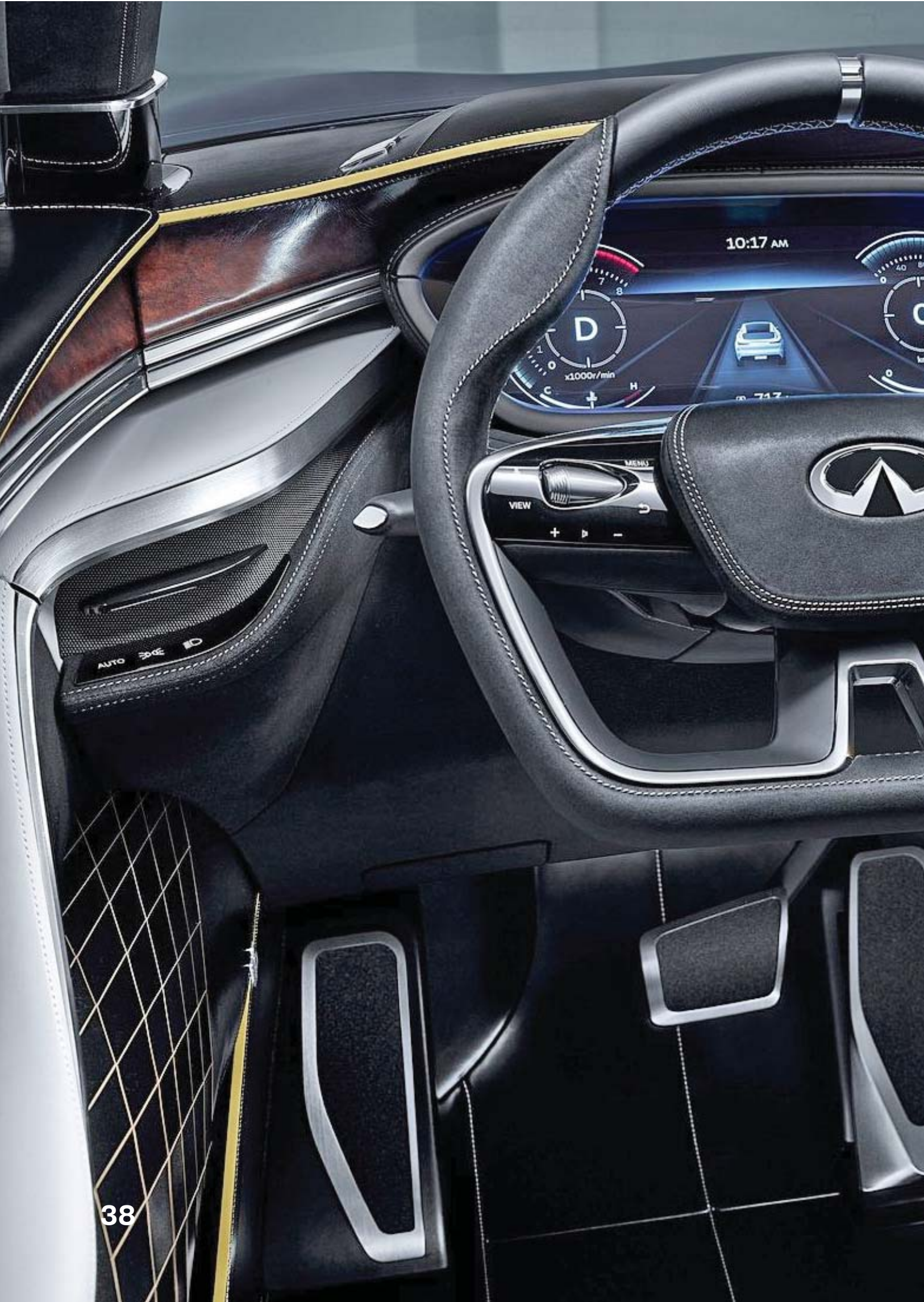
Во внутренней отделке сочетаются кожа, алькантара и дерево, присутствуют и алюминиевые вставки. Обод руля плоский снизу, а показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей. Кстати, новый Infiniti QX50 станет первой моделью марки с цифровой комбинацией приборов. Еще одним новшеством станет система автономного движения ProPilot. Передние сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем.

Концепт-кар Infiniti QX50 оснащен новым бензиновым турбомотором объемом

2,0 л и мощностью 272 л. с. Двигатель уникален тем, что у него изменяемая степень сжатия в пределах 8,0:1-14,0:1. Это позволило добиться высоких показателей (максимальный крутящий момент – 390 Н•м) при малом расходе топлива.

Серийная модель появится в 2018 году и помимо 2,0-литровой "четверки" получит V6 с двумя турбинами объемом 3,0 л. На разных моделях Infiniti он развивает от 300 до 400 л. с. Скорее всего, новый Infiniti QX50 получит 7-ступенчатую автоматическую трансмиссию и подключаемый полный привод.







Faraday Future

электрический первенец



re FF 91: ц марки

Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА



Американо-китайская компания Faraday Future FF 91 очень молода, но уже успела удивить публику несколькими сногшибательными концепт-карами. Причем, все разработки – электромобили. И вот пришло время для первой серийной модели. На шоу бытовой электроники CES-2017 представлен Faraday Future FF 91.

Новый электромобиль Faraday Future FF 91 являет собой довольно крупный вседорожник длиной 5250 мм, шириной 2283 мм и высотой 1598 мм при колесной базе в 3200 мм. У него стремительный дизайн с высокой оконной линией и большими углами наклона стоек крыши. Коэффициент лобового сопротивления равен 0,25. Интересно, что как фары, так и фонари растянуты на всю ширину кузова, а оптика в них – светодиодная. Двери выполнены распашными и оснащены электроприводом открытия, а крыша –

полностью прозрачная. Профиль подчеркивают огромные 22-дюймовые колесные диски, а нижняя часть кузова украшена черными лакированными накладками. Узкое заднее стекло сверху прикрыто спойлером.

Во внутренней отделке сочетаются кожа и полированный металл. Показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей. Кстати, вместо зеркал заднего вида установлены камеры – впервые на серийной модели. В салоне установлены четыре отдельных кресла.

Автомобиль способен распознавать своего владельца, сканируя его лицо. Он также оснащен парковочным автопилотом и системой автономного движения, включающей 10 камер, радар и 25 различных сенсоров.

В каждом колесе Faraday Future FF 91 установлено по электромотору. Суммар-

но они развивают 1050 л. с. и обладают максимальным крутящим моментом в 1800 Н•м. Этого вполне достаточно, чтобы разогнать немаленький автомобиль до 100 км/ч за 2,39 с – быстрее, чем Bugatti Chiron.

Литий-ионная аккумуляторная батарея на 130 кВт•ч обеспечивает запас хода электромобиля в 608 км. Специальное устройство быстрой зарядки позволяет полностью подзарядить Faraday Future FF 91 примерно за час.

Faraday Future FF 91 поступит в производство с 2018 году. Первые 300 автомобилей будут собраны с учетом любых пожеланий покупателей по поводу внутренней отделки. Купить электромобиль Faraday Future можно будет по цене примерно в 180 тыс. долларов.









Opel Corsstra

самый младший член се



d X: ЕМЬИ

Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА



В Opel взяли́сь расширять вседорожную линейку. Уже известно, что вскоре у Opel Mokka X появится старший брат – семиместный Grandland X. Теперь же представили и компактную модель – новый Opel Corssland X. Интересно, что в модельном ряду немецкой марки он заменит мини-вэн Opel Meriva.



Справедливости ради нужно отметить, что при длине в 4212 мм Opel Corsland X лишь немногим компактнее, чем Мокка. Разработали его совместно с концерном PSA Peugeot Citroen, а платформу позаимствовали у Peugeot 3008.

Дизайн вседорожника выполнен в духе компактного Opel Adam. У него профилированные боковины, а линия крыши обрамлена молдингом. Широкая решетка радиатора сочетается с продолговатыми светодиодными фарами. Клиновидная линия крыши и короткие свесы кузова придают стремительности профилю. На крыше установлен спойлер, а фонари высоко посажены.

Отделка салона разбавлена серебрис-

тыми вставками. Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы и разделены экраном бортового компьютера. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло. Большую часть центральной панели занимает 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы IntelliLink. Кресла второго ряда можно сдвигать назад на 150 мм. В зависимости от их положения объем багажника составляет 410-520 л, а если их сложить, то он возрастает до 1255 л.

Перечень опций включает панорамную крышу, систему доступа без ключа, камеру заднего вида, парковочный автопилот, подогрев руля и переднего стекла. Также предложены адаптивный круиз-контроль

с системой автоматического торможения, технологии соблюдения полосы движения, слежения за "слепыми" зонами, определения усталости водителя и распознавания дорожных знаков.

Opel Corsland X, по предварительным данным, получит бензиновые турбомоторы объемом 1,0 л (115 л. с.) и 1,4 л (150 л. с.), а также турбодизель объемом 1,6 л (136 л. с.). Вседорожник будет доступен как с передним, так и с подключаемым полным приводом.

Новый Opel Corsland X официально представят на Женевском автосалоне в марте. Старт продаж модели запланирован на лето, а начальная цена Opel составит около 17 тыс. евро.









Технические характеристики Opel Crossland X	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4212/1765/1590
Объем багажника, л	410/1255
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1364
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	154 при 5600
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	235 при 1850-4900
Трансмиссия	
Тип привода	подключаемый полный
Коробка передач	6-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Эксплуатационные показатели	
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	17 000 – 25 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Ford Mustang:



Модернизация







Ford Mustang – культовая американская модель, известная с 1964 года. С того времени выпущено уже около 10 млн. купе и кабриолетов, а по результатам 2016 года это самый продаваемый спортивный автомобиль в мире. Нынешнее поколение известно с 2014 года, а теперь прошло модернизацию.

Обновили как купе, так и кабриолет Ford Mustang. Они теперь смотрятся более грозно благодаря огромной решетке радиатора и увеличенному воздухозаборнику в бампере. Суровым стал и "взгляд" новых фар, причем отныне они светодиодные даже в базовой версии. Капот так-

же новый, причем дополнен немаленькими вентиляционными отверстиями. Кроме того, в версии GT из заднего бампера теперь выглядывают четыре выхлопных трубы.

В салоне преобладает классический стиль. Рулевое колесо полностью новое, но оно по-прежнему выполнено в духе 60-х годов. А вот 12,3-дюймовая цифровая приборная панель – это уже современные веяния. Правда, пока это только опция. На центральной панели установлен более современный 8,0-дюймовый экран мультимедийной системы SYNC.

В списке опций Ford Mustang теперь есть системы автоматического замедле-

ния, соблюдения полосы движения, мониторинга "слепых" зон и определения усталости водителя.

Из линейки двигателей исчез 3,7-литровый V6, так что теперь базовым стал 2,3-литровый 320-сильный турбомотор. Остается в предложении и классический 5,0-литровый V8, мощность которого выросла примерно до 450 л. с. Впервые для Ford Mustang доступна новая 10-ступенчатая автоматическая трансмиссия.

Новый Ford Mustang поступит в продажу с лета. Со временем модельный ряд расширят заряженные версии от Shelby.





Volkswagen C

плановая модернизация



Golf R: флагмана

Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА





Долгое время самым мощным в линейке Volkswagen Golf считался Volkswagen Golf GTI. Но в 2003 году появилась еще более мощная версия Volkswagen Golf R32. Сейчас она называется Volkswagen Golf R. Поскольку недавно обновили весь модельный ряд Golf VII, то теперь модернизация затронула и флагманскую версию. Одновременно освежены и хетчбэк, и универсал Volkswagen Golf R.

Внешние изменения не слишком кардинальные, но заметные. Новые фары теперь дополнены изогнутыми ходовыми огнями, а за доплату могут стать полностью светодиодными. Передний бампер стал массивнее и дополнен огромным воздухозаборником. Сзади немного освежены фонари.

Как и прежде, отличить Volkswagen Golf R можно по аэродинамическому обвесу, спойлеру на крыше и четырем соплам выхлопных труб. Кроме того, установлены 18-дюймовые легкосплавные диски.

Стиль салона остается знакомым и изменения здесь не особенно заметны. Но теперь в качестве опции доступны цифровая приборная панель – показания выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей. Можно выбрать и новый 9,2-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы, дополненный функцией распознавания жестов. Список опций пополнили Wi-Fi и технология распознавания дорожных знаков.

Новый Volkswagen Golf R по-прежнему оснащен 2,0-литровым бензиновым турбомотором. Но он получил прибавку в мощности и развивает 310 л. с. Максимальный крутящий момент вырос до 400 Н•м. Теперь разгон до 100 км/ч занимает 4,6 с, а максимальная скорость по-прежнему ограничена на отметке в 250 км/ч.

Как и ранее, на выбор доступны 6-ступенчатая "механика" или трансмиссия с двумя сцеплениями DSG. Volkswagen Golf R – полноприводной и оснащен адаптивными амортизаторами.

Обновленный Volkswagen Golf R начнут продавать с весны. Стоимость хетчбэка вряд ли сильно изменится и составит около 40 тыс. евро.







Что год грядущий нам готовит – самые ожидаемые новинки 2017 года



Seat Arona

Ежегодно на различных автошоу мира представляют десятки новых и обновленных моделей. Конечно, многие новинки вызывают повышенный интерес автолюбителей, которые с нетерпением их ожидают. Узнать, какими будут новые модели, можно по фото автомобильных папарацци и официальным анонсам автопроизводителей. Рассмотрим самые ожидаемые новинки 2017 года

Audi

В 2017 году должны представить новый флагманский седан Audi A8. Вряд ли автомобиль слишком изменится внешне, но будет использовать новую платформу MLB Evo, что позволит сделать его примерно на 100 кг легче. Наверняка новый Audi A8 получит цифровую приборную панель и систему автономного движения. Под капотом будут бензиновые турбомоторы объемом 3,0 л (333 л. с.) и 4,0 л (450-500 л. с.), а также турбодизели объемом 3,0 л (286 и 313 л. с.) и 4,0 л (435 л. с.).

Infiniti

Новый Infiniti QX50 планируют показать на автошоу в Детройте. Вседорожник станет немного компактнее нынешней модели (4,6 м в длину), а его дизайн будет более динамичным и ярким – в стиле концепт-кара Infiniti QX Sport Inspiration. Именно на Infiniti QX50 дебютирует новый 2,0-литровый 270-сильный бензиновый турбомотор с переменной степенью сжатия. Разработчики обещают экономичность на уровне дизелей.

Kia

Заднеприводной спортивный седан Kia GT фактически уже рассекречен. У него яркий дизайн с длинным капотом и ниспадающей линией крыши. Автомобиль достигает около 5 м в длину, а платформой с ним поделился седан Hyundai Genesis G80. Характеристики Kia GT также уже известны. Поначалу автомобиль оснастят 3,3-литровым турбированным V6 мощностью 395 л. с., что позволит разогнаться до 100 км/ч за 5,1 с и развивать 250 км/ч.

Lexus

Новый Lexus LS также должны показать на автошоу в Детройте. Дизайн седана будет выполнен в стилистике концепт-кара LF-FC. Из новшеств ожидаются цифровая приборная панель, парковочный автопилот, система автономного вождения. Наряду с 5,0-литровой «восьмеркой» он получит гибридную версию, а в перспективе – еще и вариант с водородными топливными ячейками.

Mercedes-Benz

Наконец увидит мир новый Mercedes-Benz G-Class второго поколения. Вседорожник по-видимому сохранит рамную конструкцию, но широкое использование алюминиевых сплавов позволит уменьшить его вес примерно на 300 кг. А вот дизайн, скорее всего, сильно не изменится, чтобы Mercedes-Benz Gelandewagen остался узнаваемым. Зато появятся новые технологии – Wi-Fi, цифровая приборная панель, системы автоматического замедления и ночного видения. На выбор предложат бензиновый 4,0-литровый V8 с турбонаддувом или турбодизель объемом 3,0 л в нескольких вариантах по мощности.

Еще одна новинка из Штутгарта – экстремальное купе Mercedes-AMG R50, созданное к 50-летию юбилею подразделения AMG. С виду оно будет напоминать гоночные спортпрототипы из Ле-Мана, то есть получит огромное антикрыло и выраженный киль. Использование карбона и магниевых сплавов позволит добиться очень малого веса – чуть более тонны. Силовой установкой поделится болид Формулы-1 Mercedes GP. Турбированный



Infiniti QX50

Lexus LS



Mercedes-Benz G-Class



Kia GT



Mercedes-AMG R50

1,6-литровый V6 и электромотор суммарно будут развивать свыше 1000 л. с.

Porsche

Линейку Porsche Panamera расширит универсал — первый в истории немецкой марки. Turismo. Новинка будет просторнее хэтчбэка и с большим багажником. С технической точки зрения особых различий не стоит ожидать. То есть, на выбор предложат бензиновые турбомоторы объемом 2,9 л (330 и 440 л. с.) и 4,0 л (550 л. с.), а также 4,0-литровый 422-сильный турбодизель.

Seat

Весной на Женевском автосалоне покажут новый Seat Ibiza. Четвертое поколение хэтчбэка сохранит граненый дизайн. Автомобиль станет легче нынешней модели, ведь будет использовать новую платформу MQB.

На базе Ibiza построят и компактный городской вседорожник Seat Arona.

Tesla

Электромобиль Tesla Model 3 полностью рассекретят и запустят в производство до конца 2017 года. Дизайн останется таким же, как у предсерийной версии. Уже известно, что компоновка передней панели Tesla Model 3 будет весьма лаконичной — с огромным жидкокристаллическим дисплеем по центру и отсутствием каких-либо клавиш или циферблатов. Известно, что базовая версия сможет разогнаться до 100 км/ч за 6 с, а запас хода электромобиля составит 345 км. Цена Tesla Model 3 составит от 35 тыс. долларов.

Toyota

Новый седан Toyota Camry в корне сменит имидж, а его дизайн станет ярче и выразительнее. Предложат даже спортивную версию с аэродинамическим обвесом и задним спойлером. Она получит новый бензиновый турбомотор Lexus объемом

2,0 л и мощностью 245 л. с. Вместе с тем, останутся в предложении и атмосферные двигатели объемом 2,5 и 3,5 л. Новый Toyota Camry дебютирует на автошоу в Детройте.

Volkswagen

В линейке Volkswagen появится новый компактный вседорожник классом ниже, чем Tiguan. Основой для него послужит хэтчбек Volkswagen Golf VII. Автомобиль длиной около 4,2-4,3 м будет легче, и маневреннее, чем новый Volkswagen Tiguan. Скорее всего, для него подготовят бензиновые турбомоторы объемом 1,0 и 1,4 л, а также турбодизели объемом 1,6 и 2,0 л в разных вариантах мощности.



Mercedes-Benz G-Class



Porsche Panamera Sport Turismo



Volkswagen Golf SUV



Toyota Camry



для профессиональн



Ford Mustang Shelby FP350S:

НХХ зонщиков и любителей



В свои лучшие времена Ford Mustang одержал немало гоночных побед. Он триумфовал в престижных чемпионатах Trans Am и SCCA. Новый Ford Mustang постепенно возрождает былую славу и возвращается в гонки. Традиционно ему помогает в этом компания Shelby. Последнее их совместное творение – новый Shelby FP350S. Его предложили как профессиональным гонщикам, так и любителям прокатиться по гоночному треку на выходных.

По названию нетрудно догадаться, что в основе новинки лежит купе Ford Mustang Shelby GT350. Двигатель автомобиля

остался неизменным – это 5,2-литровый бензиновый V8 мощностью 525 л. с. Разве что новая выхлопная система установлена да радиатор для масла появился. В паре с "восьмеркой" работает 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач.

Ходовая претерпела более радикальные изменения. Установлены новые пружины и увеличенные тормозные диски, а рулевое управление перенастроено. Появились дополнительные распорки, увеличившие жесткость кузова. Кроме того, предусмотрены 18-дюймовые кован-

ные диски и специальные гоночные шины.

Отличить Shelby FP350S можно, прежде всего, по огромному карбоновому антикрылу, снабженному функцией регулировки. Из углеволокна изготовлен и новый аэродинамический обвес.

Из салона убрали атрибуты комфорта. Зато там появилось спортивное ковшеобразное сиденье Sparco, а за безопасность теперь отвечает трубчатый каркас.

Shelby FP350S начнут продавать в 2017 году. Цена Ford Mustang в гоночном исполнении составит около 100 тыс. долларов.







Kia Pīca

третье поколение

Kia Picanto – самая маленькая модель в линейке корейской марки, а известна она с 2004 года. Теперь пришло время уже для третьего поколения хэтчбэка и представлены его первые официальные фото.



unto:







Новый Kia Picanto использует платформу предшественника, а его длина неизменна – 3595 мм. Колесная база при этом увеличена до 2400 мм. Дизайн стал ярче и оригинальнее – в стиле старшего брата Kia Rio. У хэтчбэка теперь более выражен капот, а передний бампер стал массивнее и дополнен огромным воздухозаборником. Раскосые фары растянуты на крылья, а решетка радиатора стала крупнее. Сзади по краям кузова размещены изогнутые фонари. Также теперь доступна версия GT Line с аэродинамическим обвесом и спойлером на крыше.

Выразительнее стало и оформление салона Kia Picanto. В отделке стало больше ярких вставок и серебристых накладок «под алюминий», а качество пластика улучшено. Внутри спидометра установлен

указатель уровня топлива, а в тахометре – датчик температуры двигателя. К центральной панели прикреплен 7,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Разработчики утверждают, что автомобиль стал просторнее внутри.

Изначально на выбор предложат знакомые бензиновые двигатели объемом 1,0 л (69 л. с.) и 1,2 л (85 л. с.). Со временем возможно появление и 1,0-литровых турбомоторов мощностью 100 и 120 л. с. Как и прежде, будут доступны 5-ступенчатая механическая трансмиссия или 4-ступенчатый «автомат».

Новый Kia Picanto представят в марте на Женевском автосалоне. Вскоре после этого хэтчбэк поступит в продажу по цене примерно от 10 тыс. евро.





Suzuki Sw

четвертый дубль



Swift:

Компактный хэтчбэк Suzuki Swift известен с 1983 года, причем за три десятилетия выпущено только три поколения модели. И вот наконец появился новый Suzuki Swift четвертой генерации. Первой увидела мир пятидверная версия.





Дизайн Suzuki Swift кардинально не меняется более 10 лет и новая модель в этом плане не исключение. У нее знакомый профиль с малыми углами наклона стоек крыши. Разве что ручки задних дверей спрятаны в стойках крыши. А вот передняя часть выглядит свежо и более изящно. Решетка радиатора увеличена в размерах, а каплевидные фары растянута на крылья. Они, кстати, могут быть и светодиодными. Рельефная пятая дверь сверху прикрыта спойлером. Версию Swift RS можно отличить по аэродинамическому обвесу.

При длине 3840 мм, ширине 1695 мм и высоте 1500 мм новый хетчбэк Suzuki компактнее модели прошлого поколения. При этом колесная база выросла до 2540 мм.

В салоне теперь преобладает спортивный стиль. В отделке появились вставки «под алюминий» и черные лакированные накладки. Обод компактного трехспицевого рулевого колеса плоский снизу. Приборы помещены в отдельные колодцы и разделены цветным дисплеем бортового компьютера. На центральной панели появился сенсорный экран мультимедийной системы.

Список дополнительного оборудования расширен. Теперь для Suzuki Swift доступны камера заднего вида, адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления и система соблюдения полосы движения.

На первых порах будут предложены на выбор бензиновая атмосферная «четвер-

ка» объемом 1,2 л (94 л. с.) и 1,0-литровый трехцилиндровый турбомотор мощностью 112 л. с. Позже появится заряженный хетчбэк Suzuki Swift Sport с 1,4-литровым 140-сильным турбодвигателем.

На выбор доступны 5-ступенчатая механическая трансмиссия или вариатор. Менее мощная 1,2-литровая версия может быть полноприводной. Также ее могут дополнить небольшим 3,1-сильным электромотором и системой рекуперативного торможения – получится так называемый «умеренный» гибрид.

Новый Suzuki Swift уже доступен в Японии, там он стоит от 1,3 млн. иен (11 тыс. евро). Европейцам хетчбэк покажут на Женевском автошоу.







Aston Martin Va

kyne cmapoй ш



anquish S:

КОЛЫ





В ближайшие годы Aston Martin ждут большие перемены. Появится целое новое "семейство" моделей, первым представителем которого стал новый Aston Martin DB11. Но и о существующих моделях не забывают – представлено доработанное купе Aston Martin Vanquish S. Тем более, старым его ну никак не назовешь, представили его всего четыре года назад.

Aston Martin Vanquish S является продолжателем стиля, начатого еще в 2004 году купе Aston Martin DB9. Купе сохраняет традиционный грациозный силуэт с длинным капотом, аркообразной линией крыши и укороченной "кормой", увенчанной заостренным спойлером. Подчеркивают профиль огромные 20-дюймовые колесные диски. Новая широкая радиаторная решетка сочетается с изящными вытянутыми фарами. На капоте и в передних крыльях размещены стильные "жабры". Сзади же Vanquish S немного похож на эксклюзивный Aston Martin One-77: родство просматривается в форме расширенных крыльев и С-образных светодиодных фонарях. Из заднего бампера выглядывают два широких сопла выхлопных труб. Отличить обновленную модель можно, прежде всего, по новому аэродинамическому обвесу из неокрашенного карбона.

Из углеволокна изготовлены и все кузовные панели купе, поэтому при длине в

4730 мм автомобиль не такой уж и тяжелый – 1739 кг.

Двери Aston Martin Vanquish S при открытии приподнимаются вверх на небольшой угол. В отделке салона преобладают кожа и алькантара, а натуральное дерево покрыто черным лаком. Пластик найти очень трудно. Трехспицевое рулевое колесо позаимствовали у модели One-77, его обод плоский по бокам. Помимо клавиш управления аудиосистемой и телефоном здесь присутствуют кнопки изменения настроек шасси и трансмиссии. На приборной панели преобладают большие циферблаты спидометра и тахометра с серебристыми ободками и стрелками, вращающимися в разные стороны.

Центральная панель немного наклонена, а сверху на ней расположен выдвижной 6,5-дюймовый дисплей навигационной системы. Ниже установлены прозрачные клавиши управления режимами трансмиссии, напоминающие кристаллы. Гнездо для ключа зажигания и вовсе выполнено из хрусталя. А вот кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля сделаны сенсорными.

Передние сиденья с интегрированными подголовниками не только хорошо удерживают спину, но и очень комфортабельные. Они оснащены электроприводом регулировок и подогревом, а за доплату доступ-

на функция вентиляции. Посадка за рулем очень низкая, от чего страдает обзорность назад. Впрочем, в списке опций есть камера заднего вида. Внутри стало просторнее: по сравнению с предшественником увеличилось место для ног, а салон стал шире в районе плеч.

Кресла разделены высоким трансмиссионным тоннелем, на котором установлен удобный подлокотник. Бокс в нем довольно вместительный (его объем – 3 л), а внутри его установлен USB-разъем.

Aston Martin Vanquish S может быть как с посадочной формулой 2+2, так и строго двухместным. По желанию покупателя сзади установят два сиденья либо полку для багажа. Места на втором ряду немного, поэтому кресла подойдут только для детей. А вот багажник весьма вместительный – 368 л.

Конечно, столь недешевый автомобиль оснащен богато: климат-контроль, электропакет, аудиосистема мощностью 1000 Вт, парктроник, связь Bluetooth, круиз-контроль, система стабилизации, 6 подушек безопасности. За доплату доступен и Wi-Fi.

Проверенный 6,0-литровый V12 подвергся модернизации с заменой системы впуска. Как результат, его мощность достигла 600 л. с. при 7000 об/мин. Максимальный крутящий момент остался не-

изменным – 630 Н·м при 5500 об/мин. Но мотор теперь более тяговит в среднем диапазоне оборотов. Хотя это по-прежнему это высокооборотистый двигатель, который очень быстро раскручивается. При резком старте помогает технология Launch control – она препятствует пробуксовке, и соответственно, улучшает разгон. Vanquish S достигает 100 км/ч за 3,5 с и может развить 323 км/ч, то есть он даже быстрее, чем Aston Martin DB11. При этом расход топлива немного снижен – до 19,6 л/100 км в городском цикле и 9,3 л/100 км – в загородном.

Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает плавно, но при этом переключения передач происходят довольно быстро.

Весьма тяжелое купе демонстрирует похвальную управляемость. Его руль оснащен классическим гидроусилителем, а потому неимоверно острый и точный.

Отличному поведению автомобиля на извилистых дорогах способствуют пониженный на 19 мм центр тяжести и идеальное (50:50) распределение веса по осям. Aston Martin сбалансирован и прекрасно слушается руля. Легкая недостаточная поворачиваемость проявляется очень редко – ее помогает побороть дифференциал повышенного трения. Даже с отключенной системой стабилизации Vanquish S легко контролируем и демонстрирует отличное сцепление с дорогой. Купе оснащено адаптивными амортизаторами. В режиме Sport оно становится жестче, но при этом и так небольшие крены кузова становятся еще меньше. К тому же, в этом случае повышается чувствительность педали акселератора, переключения передач происходит при более высоких оборотах двигателя, а в выхлопной системе открывается перепускной клапан и салон наполняется рыком могучего V12. Карбоново-

керамические тормоза диаметром 398 мм спереди и 360 мм сзади обеспечивают молниеносное замедление.

Однако, Aston Martin – не чистокровный "спортсмен", его позиционируют, как туристическое купе. Поэтому он может быть довольно комфортным, если выбрать режим Normal. Автомобиль сразу меняет характер: подвеска становится мягче, а мотор немного умиряет свой пыл. А в салоне очень тихо даже при 200 км/ч. Ведь Vanquish – спорткупе для джентльменов, которым далеко не всегда нужно эксплуатировать его на пределе возможностей.

Старый конь борозды не испортит. Пусть новый Aston Martin DB11 мощнее и быстрее, но Vanquish S сохраняет атмосферный высокооборотистый двигатель. Цена Aston Martin также ниже – от 230 тыс. евро.









Технические характеристики Aston Martin Vanquish S	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2+2
Снаряженная масса, кг	1739
Длина/ширина/высота, мм	4730/1910/1294
Колесная база, мм	2740
Колея передняя/задняя, мм	1585/1582
Клиренс (дорожный просвет), мм	120
Объем багажника мин/макс, л	368
Диаметр разворота, м	12,3
Двигатель	
Рабочий объем, см3	5935
Тип	Бензиновый
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V12
Количество клапанов/распредвалов, шт	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	600 при 7000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	630 при 5500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/78
Трансмиссия	
Тип привода	Задний
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC, Traction control, Launch control
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	255/35 ZR20 спереди, 305/30 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,5
Максимальная скорость, км/ч	323
Расход топлива, л/100 км:	
– городской цикл	19,6
– загородный цикл	9,3
– смешанный цикл	13,1
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	230 000
Первое техобслуживание, км	10 000
Периодичность техобслуживания, км	10 000

Mini Countryman:

погросший и возмужавший





Первый Mini Countryman, появившийся в 2010 году, стал знаковой моделью для британо-немецкой компании. Пусть фанаты марки прохладно восприняли первый вседорожник в истории, он все равно нашел более полумиллиона покупателей. Так что неудивительно, что было решено создать его наследника – Mini Countryman второго поколения.

Новый Mini Countryman – не то, чтобы "мини", ведь он подрос сразу на 20 см в длину – до 4300 мм. Ширина увеличена до 1822 мм, а его колесная база – до 2670 мм. Да и легким его не назовешь: вариант Cooper S весит 1530 кг. Кстати, теперь вседорожник является родственником BMW X1, ведь у двух моделей общая платформа.

Хотя автомобиль стал гораздо крупнее, по дизайну он не слишком изменился. Раздутые поверхности, плавные обводы кузова, характерный изгиб линии крыши – все это сохранено. Широкая овальная решетка радиатора по-прежнему сочетается с большими миндалевидными фарами, хотя теперь оптика может быть и полностью светодиодной. Бамперы стали массивнее, а колесные арки больше расширены. Подчеркивают их защитные пластиковые накладки. Пятая дверь по-прежнему прикрыта спойлером, а фона-

ри украшены хромированными ободками. Mini Cooper S Countryman можно отличить по аэродинамическому обвесу и 17-дюймовым легкосплавным дискам вместо стандартных 16-дюймовых.

В салоне значительно улучшены материалы отделки, хотя общий стиль салона остается знакомым. Как и ранее, здесь господствуют оригинальные скругленные формы. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов, а ее цвет можно изменять. Трехспицевое рулевое колесо имеет небольшой диаметр и обшито кожей, а в районе хвата рук на ободке предусмотрены напльвы. Спидометр теперь установлен на привычном месте – возле тахометра, а не на центральной панели. Показания могут проецироваться и на лобовое стекло.

Там где у предыдущего Mini Countryman был спидометр, сейчас установлен сенсорный экран мультимедийной системы. В зависимости от уровня оснащения его диагональ составляет 6,5 либо 8,8 дюйма. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля, напоминают авиационные тумблеры.

Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету. Посадка за рулем теперь немного выше, что улучшило обзорность во всех направлениях. В версии Cooper S

установлены спортивные кресла с улучшенной боковой поддержкой, но при этом они остаются комфортабельными. Они также оснащены подогревом. На центральном тоннеле установлены два подстаканника и подлокотник с боксом внутри.

Увеличенные размеры положительно сказались на внутреннем пространстве, особенно на втором ряду. Места для ног стало гораздо больше, да и над головой запас немного увеличен. Кроме того, задние сиденья оснащены горизонтальной регулировкой (сдвигаются на 130 мм назад), регулируется и угол их наклона.

Объем багажника вырос до 450 л в обычном состоянии и 1390 л – со сложенными задними креслами. Его пол теперь может выдвигаться и превращаться в скамейку для пикника. Пятая дверь отныне может быть оснащена электроприводом с функцией сенсорного открытия.

Комплектация расширена и теперь все Mini Countryman оснащены электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контролем, датчиками света и дождя, CD-проигрывателем, камерой заднего вида, навигационной системой, связью Bluetooth. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, система стабилизации и технология автоматического торможения. Cooper S до-



бавляет систему бесключевого доступа, подогрев лобового стекла и круиз-контроль. Среди опций есть кожаный салон, панорамная крыша, парковочный автопилот, системы автоматического соблюдения полосы движения, мониторинга "слепых" зон и распознавания дорожных знаков.

На выбор будут предложены четыре двигателя с турбонаддувом. Базовым является 1,5-литровый бензиновый трехцилиндровый мотор мощностью 136 л. с. Cooper S получил 2,0-литровую "четверку", развивающую 192 л. с. при 4700 об/мин. Она демонстрирует отличную тягу на низких оборотах, ведь максимальный крутящий момент в 280 Н·м достигается с 1350 об/мин. Кратковременно при активации функции Overboost доступны и 300 Н·м. Приятно настроен и звук выхлопа. Разгон до 100 км/ч занимает 7,2 с, а максимальная скорость – 222 км/ч. В городском

цикле расход топлива составляет – 7,9 л/100 км, а в загородном – 5,8 л/100 км.

Турбодизель объемом 2,0 л развивает 150 или 190 л. с. Его козырь – тяговитость на низких оборотах, ведь пиковые 400 Н·м крутящего момента доступны всего при 1750 об/мин. При разгоне он несколько шумноват, хотя в основном работает тихо. С ним вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 7,4 с и развивает 218 км/ч. При этом "аппетит" очень даже умеренный: 5,6 л/100 км в городе и 4,8 л/100 км – на трассе.

Новая 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия демонстрирует быстроту переключения и плавность работы. Усовершенствована и система полного привода, позволяющая передавать до 100% тяги на заднюю ось.

Хотя Countryman более ориентирован на комфорт, чем другие модели Mini и его подвеска стала несколько мягче, езда остается довольно упругой. Особенно это

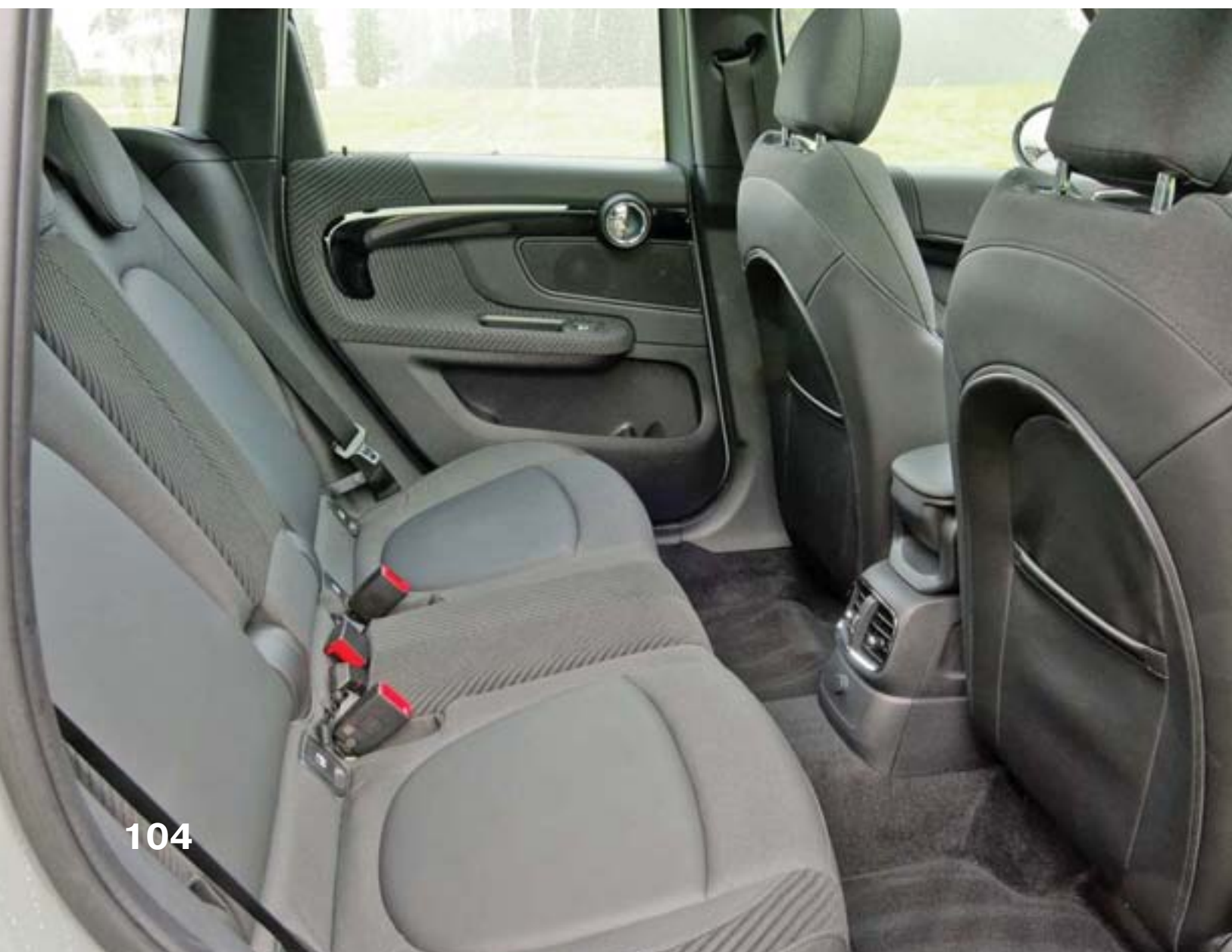
ощутимо в версии Cooper S с более жесткими пружинами, хотя комфорт езды все же можно улучшить с помощью опционных адаптивных амортизаторов. Зато высокий автомобиль на удивление мало кренится в поворотах. К тому же, он очень интересен в управлении. Руль Mini Countryman очень острый и точный, а автомобиль быстро реагирует на его поворот. Кроме того, обратной связи побольше, чем у предшественника, а недостаточная поворачиваемость уменьшена благодаря электронной блокировке переднего дифференциала.

Новый Mini Countryman второго поколения уже продается в Европе. Он немного подорожал и теперь стоит от 26 500 евро. Со временем модельный ряд расширят две самых мощных версии – 231-сильный Countryman JCW и 225-сильный гибрид.









Технические характеристики Mini Countryman		
Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1530	1535
Длина/ширина/высота, мм	4300/1822/14557	
Колесная база, мм	2670	
Колея передняя/задняя, мм	1564/1565	
Клиренс (дорожный просвет), мм	165	
Объем багажника мин/макс, л	450/1390	
Диаметр разворота, м	11,4	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1998	1995
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	192 при 4700	190 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	300 при 1350-4600	400 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/51	Дт/51
Трансмиссия		
Тип привода	Подключаемый полный	
Коробка передач	8-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, DSC	
Размер шин	225/55 R17	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,2	7,4
Максимальная скорость, км/ч	222	218
Расход топлива, л/100 км		
– городской цикл	7,9	5,6
– загородный цикл	5,8	4,8
– смешанный цикл	6,6	5,1
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	26 500 – 36 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Renault Koleo

повышение в классе



OS:

Тест-драйв:
ДЕБЮТАНТ



Появившийся в 2007 году Renault Koleos первого поколения стал первым вседорожником в истории французской марки. Теперь в линейке французской марки есть новый Renault Kadjar, но и от Koleos не отказались. Модель новой генерации пошла на повышение в классе.

Действительно, новый Renault Koleos заметно крупнее предшественника. Его длина прибавила сразу 150 мм и достигла 4673 мм, а колесная база выросла до 2705 мм. При этом масса уменьшена на 50 кг – до 1607 кг. Вседорожник построен на модульной платформе CMF, а его близким родственником является Nissan X-Trail.

Renault Koleos выглядит гораздо ярче модели первого поколения и сразу привлекает к себе внимание. В его дизайне преобладают элегантные плавные линии. Особенно интересно смотрится передняя часть. Решетка радиатора напоминает улыбку, а фары дополнены изогнутыми ходовыми огнями. В самых дорогих версиях оптика полностью светодиодная. Передние крылья украшены оригинальными хромированными молдингами, а задние – серьезно расширены и дополнены выш-

тамповками. Серебристые накладки присутствуют и на порогах. Базовое оснащение включает 17-дюймовые легкосплавные диски, а за доплату доступны колеса диаметром до 19 дюймов. Фонари растянуты на всю ширину кузова, а пятая дверь сверху прикрыта спойлером.

Материалы отделки салона гораздо качественнее, чем у предшественника. Пластик щедро разбавлен черными лакированными вставками, доступна и светодиодная подсветка салона с изменяемыми цветами. Трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу обшито кожей во всех Renault Koleos. Основные показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей, а вот указатели уровня топлива в баке и температуры двигателя представлены обычными циферблатами. За доплату данные могут проецироваться на лобовое стекло.

Большую часть центральной панели занимает сенсорный экран мультимедийной системы. В зависимости от версии, его диагональ – 7,0 или 8,7 дюйма. Благодаря ему переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля очень немного и

привыкание к ним не займет много времени.

Рулевая колонка Renault Koleos регулируется по высоте и глубине. Передние сиденья мягкие и удобные, но их подушки коротковаты, да и боковой поддержки чуть больше не помешало бы. Зато высокая посадка способствует хорошей обзорности. В самой дорогой версии Intense кресла оснащены электроприводом, подогревом и вентиляцией. Широкий центральный подлокотник прячет отделение для мелкой поклажи, в салоне также 4 USB-порта.

На втором ряду места гораздо больше, чем ранее. Увеличено пространство как для ног, так и над головой, а сам салон стал шире, поэтому троим взрослым сзади удобно. Размеры Renault Koleos позволяют поместить и третий ряд сидений, но пока его не предлагают. Объем багажника также увеличен и достигает 550 л в обычном состоянии и 1690 л – со сложенными задними сиденьями. Пятая дверь в более дорогих версиях дополнена электроприводом с сенсорным открытием.





Комплектация вседорожника значительно расширена. Базовый Renault Koleos теперь оснащен двухзонным климат-контролем, электростеклоподъемниками, обогревом зеркал, датчиками света и дождя, аудиосистемой, связью Bluetooth, камерой заднего вида, круиз-контролем. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. Флагманский вариант Intense добавляет кожаный салон, панорамную крышу, систему бесключевого доступа, электропривод, обогрев руля и задних сидений, навигационную систему, парковочный автопилот. Кроме того, в этом случае установлены системы автоматического торможения, соблюдения полосы движения и слежения за "слепыми" зонами.

Двигатели во многом знакомы по предшественнику и по собрату Nissan X-Trail. В частности, сохранены бензиновые "чет-

верки" объемом 2,0 л (144 л. с.) и 2,5 л (171 л. с.). Более мощный вариант выглядит предпочтительнее, ведь он лучше справляется с немаленьким автомобилем. Однако его необходимо раскручивать, ведь тяги на малых оборотах не очень много, а максимальный крутящий момент в 233 Н•м достигается при высоких 4000 об/мин. Разгон до 100 км/ч занимает 9,8 с, а максимальная скорость составляет 199 км/ч. Двигатель работает достаточно тихо и отличается небольшим расходом топлива – 10,7 л/100 км в городском цикле и 6,9 л/100 км – в загородном. Позже появятся и более экономичные версии с турбодизелями объемом 1,6 л (130 л. с.) и 2,0 л (175 л. с.).

Бесступенчатый вариатор CVT работает плавно и неплохо подбирает обороты двигателя. В предложении есть версии как с передним, так и с подключаемым полным приводом. Возможность блокировки муф-

ты, короткие свесы кузова (угол въезда – 19°, съезда – 26°) и клиренс в 210 мм позволяют уверенно чувствовать себя на несложном бездорожье.

Сцепление с дорогой также не вызывает вопросов, причем даже в переднеприводной версии. Вообще, новый Renault Koleos гораздо лучше в управлении, чем предшественник. Его руль стал точнее и информативнее, хотя и несколько тяжеловат. Энергоемкая подвеска мягко и плавно поглощает дорожные неровности, а крены кузова в поворотах при этом меньше, чем у модели первого поколения. Кроме того, улучшена шумоизоляция салона, а потому ветер и шины теперь не беспокоят при 130 км/ч.

Renault Koleos уже поступил в производство на заводах в Китае и Южной Корее. Базовая версия стоит от 26 тыс. долларов. В Украине новый вседорожник появится весной.







Технические характеристики Renault Koleos	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная/полная масса, кг	1608/2165
Длина/ширина/высота, мм	4673/1843/1678
Колесная база, мм	2705
Колея передняя/задняя, мм	1591/1586
Клиренс (дорожный просвет), мм	210
Объем багажника, л	550/1690
Диаметр разворота, м	10,8
Двигатель	
Рабочий объем, см3	2488
Тип	бензиновый
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	171 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	233 при 4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/60
Трансмиссия	
Тип привода	подключаемый полный
Коробка передач	вариатор
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	225/60 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,8
Максимальная скорость, км/ч	199
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	10,7
– загородный цикл	6,9
– смешанный цикл	8,3
Стоимость тестируемого автомобиля, долларов	26 000 – 35 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Компактные вседорожники для города



Kia Sportage

Фары Kia Sportage
высоко посажены



Mitsubishi ASX

Заостренный "нос" Mitsubishi ASX
сочетается с хищным "взглядом"
узких фар



Nissan Qashqai

Внешне Nissan Qashqai напоминает
старших братьев X-Trail и Pathfinder

Все больше поклонников вседорожной техники обращает внимание на более компактные модели. В городских условиях удобнее пользоваться небольшим автомобилем. К тому же, такие модели и экономичнее, и доступнее. В свое время Nissan Qashqai основал целый сегмент компактных вседорожников. Сейчас в продаже уже второе его поколение, а среди его конкурентов – новый Kia Sportage и обновленный Mitsubishi ASX. Эти модели и являются участниками нашего сравнительного тест-драйва.

Kia Sportage четвертого поколения – новичок в этой тройке, ведь появился всего несколько месяцев назад. Он сохраняет знакомый силуэт с большим углом наклона лобового стекла и высокой оконной линией. Высоко посаженные фары сочетаются с фирменной продолговатой решеткой радиатора. В переднем бампере установлены оригинальные квадратные противотуманные фары со светодиодной оптикой. Капот и боковины выполнены профилированными, а колесные арки расширены. Пятая дверь выполнена рельефной, а сверху ее прикрывает небольшой спойлер. Узкие фонари соединены хромированным молдингом.

Дизайн Mitsubishi ASX выполнен в духе седана Lancer, родство двух моделей подчеркнуто и в их дизайне. Особенно это заметно при взгляде на вседорожник в анфас. Заостренный "нос" сочетается с хищным "взглядом" узких фар. Трапециевидная решетка радиатора теперь окрашена в черный цвет. В профиль ASX смотрится атлетично и подтянуто благодаря коротким свесам кузова, клиновидным штампованным линиям на боковинах, наклоненным на большой угол задним стойкам крыши. В общий стиль хорошо вписывается и спойлер. Заднюю часть ночью подчеркивают продолговатые светодиодные фонари.

Новый Nissan Qashqai у нас начали продавать в прошлом году. Его дизайн выполнен в стиле старшего брата X-Trail и стал более мускулистым – с профилированными боковинами и капотом. Радиаторная решетка по форме напоминает улыбку, а дополняет ее V-образный хромированный молдинг. В бампере заметен широкий воздухозаборник. Продолговатые фары снабжены стреловидными ходовыми огнями. Расширенные "плечи" задних крыльев подчеркнуты раскосыми фонарями. У задних стоек крыши большой угол наклона, а пятая дверь сверху прикрыта спойлером.

Sportage немного крупнее своих соперников – достигает 4480 мм в длину против 4377 мм у Qashqai и 4295 мм – у ASX. Но у компактного Mitsubishi и более крупного Kia одинаковая колесная база – 2670 мм тогда, как у Nissan – 2630 мм. Qashqai несколько тяжелее конкурентов: его масса равна 1522 кг, Sportage весит 1496 кг, а ASX – 1455 кг.

Салон Kia Sportage декорирован тканью и кожей, присутствуют в отделке и черные лакированные вставки. Трехспицевое рулевое колесо очень компактное. Цифербла-



Kia самый крупный в тройке – 4480 мм



Mitsubishi компактнее соперников – 4295 мм



Nissan тяжелее конкурентов, весит 1522 кг



Узкие фонари Sportage соединены хромированным молдингом



Заднюю часть ASX ночью выделяют продолговатые светодиодные фонари



Пятая дверь Qashqai сверху прикрыта спойлером

ты приборов разделены цветным дисплеем бортового компьютера. Внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре установлен датчик температуры двигателя. Широкая центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен сенсорный экран мультимедийной системы UVO. Клавиши блоков аудиосистемы и климатической установки четко разделены друг от друга и довольно крупные, чтобы пользоваться ими на ощупь. Их подсветка – ярко-красная. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья несколько упругие, но зато обладают неплохой боковой поддержкой. Они оснащены подогревом, обогревается и рулевое колесо. Кресла разделены высоким трансмиссионным тоннелем, на котором установлены подстаканники и подлокотник с боксом внутри. Толстые задние стойки крыши несколько ограничивают обзорность.

Внутри Mitsubishi ASX также можно заметить черты спортивного стиля. В частности, это характерная "мотоциклетная" комбинация приборов с циферблатами спидометра и тахометра в отдельных желобах и экраном бортового компьютера по центру. Новое рулевое колесо обшито кожей. Центральная панель выпуклая и немного наклонена, а сверху на ней – 6,1-дюймовый сенсорный дисплей. Клавиш на ней немного и они большие, а блок климат-контроля представлен тремя круглыми переключателями. Подсветка кнопок – ярко-красная. Сверху установлен сенсорный дисплей мультимедийной системы. Впрочем, от Lancer достался и пластик не самого высокого качества. У рулевой колонки изменяются высота и вылет, широкий и диапазон регулировок водительского сиденья. Кресла первого ряда довольно упругие, но зато они хорошо удерживают спину в поворотах. Есть функция их подогрева. Обзорность во всех направлениях достаточно хорошая.

В салоне Nissan Qashqai довольно много серебристых накладок и черных лакированных поверхностей. Трехспицевое рулевое колесо немного наклонено вперед и обшито кожей. Циферблаты приборов дополнены хромированными ободками. Внутри спидометра расположен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру установлен дисплей бортового компьютера. Широкая центральная панель по форме напоминает щит. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и удобные в использовании. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету. Передние кресла Nissan разработаны совместно со специалистами NASA. Они способствуют улучшению кровообращения и снижают нагрузку на поясницу, поэтому неплохо приспособлены для дальних путешествий. Предусмотрен и их подогрев. Центральный подлокотник прячет вместительный бокс. Обзорность вперед и по сторонам хорошая, а вот сзади ее несколько ограничивают толстые стойки крыши.

На втором ряду Nissan самое большое пространство над головой, а Kia и Mitsubishi немного уступают ему по этому параметру. Зато у Sportage довольно щедрое место для ног, а салон весьма широкий в районе плеч. А вот в ASX сзади комфортнее двоим взрослым, хотя при необходимости поместятся и трое. У дивана Kia и Mitsubishi регулируется угол наклона спинки, а у Sportage задние кресла обогреваются. Корейский вседорожник имеет самый вместительный 466-литровый багажник тогда, как в Nissan его объем – 430 л, а у Mitsubishi – 419 л. Со сложенными сиденьями получается 1455, 1503 и 1193 л, соответственно.

В сравнительном тест-драйве участвуют приблизительно равноценные варианты моделей – Kia Sportage 2,0 Business, Mitsubishi ASX 2,0 Instyle и Nissan Qashqai 2,0 SE+. Все три автомобиля оснащены климат-контролем, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, магнитолой с CD-плеером, легкосплавными дисками, связью Bluetooth, системой стабилизации, круиз-контролем, датчиками света и дождя. Qashqai и ASX получили камеру заднего вида, а в Mitsubishi есть система бесключевого доступа. Кроме того, ASX получил 7 подушек безопасности, а у соперников их по шесть.

Все три автомобиля укомплектованы четырехцилиндровыми бензиновыми двигателями объемом 2,0 л. Мотор Sportage самый мощный – развивает 155 л. с. при 6200 об/мин. Он лучше проявляет себя на высоких оборотах, ведь пик крутящего момента в 192 Н•м достигается при 4600 об/мин. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия отличается плавностью работы и быстротой реакций. С ней разгон до 100 км/ч занимает 11,6 с, а максимальная скорость – 180 км/ч. Расход топлива при этом умеренный – 11,2 л/100 км в городском цикле и 6,7 л/100 км – в загородном. В нашей стране Sportage также предлагают с 1,6-литровым 132-сильным бензиновым мотором, турбодизелями объемом 1,7 л (115 л. с.) и 2,0 (136 л. с.).

У Mitsubishi лошадиных сил под капотом немного меньше. Мощность его "четверки" – 150 л. с. при 6000 об/мин. Но зато она более тяговита в среднем диапазоне оборотов. Максимальный крутящий момент в 197 Н•м находится в распоряжении водителя при более низких 4250 об/мин. Бесступенчатый вариатор CVT несколько ухудшает динамику – с ним вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 11,9 с и развивает 188 км/ч. Но зато он отлично подбирает обороты двигателя, что обеспечивает умеренный расход топлива – 10,0 л/100 км в городе и 6,8 л/100 км – на шоссе. В Украине вседорожник также доступен с бензиновым двигателем объемом 1,6 л (117 л. с.).

Мотор Nissan выдает 144 л. с. при 6000 об/мин, что несколько меньше, чем у соперников. К тому же, его нужно постоянно раскручивать, чтобы добиться лучшей динамики так, как максимальные 200 Н•м крутящего момента доступны только с



Широкая центральная панель Sportage немного повернута к водителю



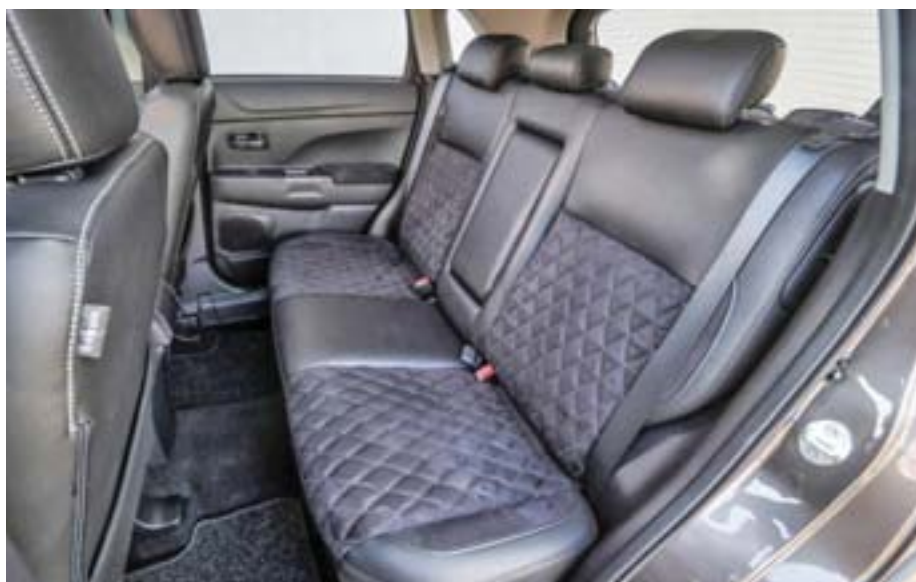
Комбинация приборов Mitsubishi выполнена в мотоциклетном стиле



Салон Nissan отличается весьма лаконичным стилем



Задние сиденья Sportage оснащены подогревом



У дивана ASX регулируется угол наклона спинки



В Qashqai самое большое пространство над головой

4400 об/мин. Также следует отметить, что на высоких оборотах мотор становится чересчур шумным, проявляются и вибрации. Qashqai также оснащен вариатором CVT, который неплохо настроен. Динамика лучшая в этой тройке – 10,5 с до 100 км/ч и максимальные 182 км/ч. К тому же, расход топлива самый низкий в тройке – 9,6 л/100 км в городском цикле и 6,0 л/100 км – на шоссе. Nissan также может быть укомплектован 1,2-литровой 115-сильной бензиновой "четверкой" или 1,6-литровым 130-сильным турбодизелем.

У всех трех вседорожников полный привод – подключаемый, причем при необходимости можно принудительно заблокировать муфту. У Nissan самый высокий дорожный просвет – 200 мм против 194 мм у Mitsubishi и 182 мм – у Kia.

Настройки ходовой Kia позволяют весьма увлекательную езду. Подвеску сделали несколько комфортнее, чем у предшественника, хотя с на дорогах низкого качества неровности все же ощутимы. Вседорожник не слишком кренится в виражах, а недостаточная поворачиваемость у него редко проявляется. Рулевое управление весьма точное, но обратной связи у него немного. Курсовая устойчивость на больших скоростях очень хорошая. Также у Sportage качественная шумоизоляция, что особенно заметно после 120 км/ч.

Qashqai приятно удивляет своей управляемостью практически на уровне хэтчбэков С-класса. Рулевое довольно точное, а его остроту можно регулировать нажатием кнопки. С недостаточной поворачиваемостью борется технология Active Trace Control, имитирующая дифференциал повышенного трения. Крены кузова в поворотах относительно небольшие, но за это придется расплачиваться весьма упругой ездой. Замедление со 100 км/ч осуществляется на отрезке в 38 м. На больших скоростях дают о себе знать шумы шин.

Mitsubishi привлекает мягкой подвеской, которая без труда справляется с большинством дорожных неровностей. Происходит это весьма плавно, однако если войти в поворот слишком быстро, то кузов начнет ощутимо крениться. Руль ASX очень легкий и его можно свободно вращать одной рукой. Однако, он настроен таким образом, что обратной связи немного. На больших скоростях в салоне ощутимо слышны шумы ветра и шин. Зато автомобиль демонстрирует хорошую курсовую устойчивость, да и сцепление с дорогой также на высоте. Тормоза не слишком резкие, но педаль короткоходная и к ней нужно привыкнуть. Чтобы остановиться со 100 км/ч понадобится 38,1 м.

Kia Sportage 2,0 Business самый доступный в тройке – 720 000 гривен. Его преимущества – вместительный багажник и просторный салон. Цена Nissan Qashqai 2,0 SE+ – 733 300 гривен, у него хорошая динамика и малый расход топлива. Mitsubishi ASX 2,0 Instyle стоит 733 600 гривен и привлекает богатой комплектацией.



**Kia обладает самым большим
466-литровым багажником**



**У Mitsubishi предусмотрен
419-литровый отсек**



Объем багажника Nissan – 430 л

Технические характеристики			
Модель	Kia Sportage	Mitsubishi ASX	Nissan Qashqai
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1496/2030	1455/1970	1522/1950
Длина/ширина/высота, мм	4480/1855/1645	4295/1770/1615	4377/1806/1595
Колесная база, мм	2670	2670	2630
Колея передняя/задняя, мм	1585/1585	1525/1525	1560/1560
Клиренс (дорожный просвет), мм	182	194	200
Объем багажника мин/макс, л	466/1455	419/1193	430/1503
Диаметр разворота, м	10,6	10,6	10,7
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1998	1998	1997
Тип	Бензиновый		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	155 при 6200	150 при 6000	144 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	192 при 4700	197 при 4250	200 при 4400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/55	Аи-95/60	Аи-95/60
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный		
Коробка передач	6-ст. автоматическая	вариатор	
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	7	6
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, BAS, ESC	ABS, EBD, ASC	ABS, EBD, Brake Assist, VDC
Размер шин	225/60 R17	215/60 R17	215/60 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,6	11,9	10,5
Максимальная скорость, км/ч	180	188	182
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	11,2	10,0	9,6
– загородный цикл	6,7	6,8	6,0
– смешанный цикл	8,3	7,9	7,3
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	720 000	733 600	733 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Во вседорожном стиле



Citroen C4 Cactus

Продолговатые фары Citroen C4 Cactus сочетаются с узкими ходовыми огнями



Kia Soul

По центру радиаторной решетки Renault Captur – огромный логотип марки



Renault Captur

В массивном бампере Kia Soul заметен огромный воздухозаборник

Вседорожники популярны в нашей стране, но далеко не всегда их используют на бездорожье. Статистика говорит, что большая часть их владельцев зачастую не съезжает с асфальта и эксплуатирует автомобили преимущественно в городских условиях. Полный привод в этом случае не всегда нужен, зато как нельзя кстати увеличенный дорожный просвет и высокая посадка за рулем. Среди подобных автомобилей – мини-вэны Citroen C4 Cactus, Kia Soul и Renault Captur, о которых и пойдет речь в сравнительном тест-драйве.

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

Kia Soul второго поколения сохраняет выраженный двухобъемный профиль с высоким капотом и практически вертикальными стойками крыши. В дизайне преобладают углы. Узкая решетка радиатора сочетается с огромным воздухозаборником в массивном переднем бампере. Раскосые фары растянуты на крылья. Колесные арки теперь расширены, а боковины дополнены небольшими "жабрами". Толстые задние стойки крыши украшены узкими вертикальными фонарями с С-образным узором, а пятая дверь выполнена рельефной.

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

Citroen C4 Cactus – немного больше своих соперников: 4157 мм в длину против 4140 мм – у Kia Soul и 4122 мм – у Renault Captur. Вместе с тем, у Renault самая большая колесная база – 2606 мм тогда, как у Citroen – 2595 мм, а у Kia – 2570 мм. Интересно, что C4 Cactus автомобиль, будучи самым крупным, заметно легче конкурентов – 1130 кг против 1288 кг у Captur и целых 1482 кг – у Kia.

Внутри Citroen преобладает лаконичный минималистический стиль. В отделке



Citroen самый легкий в тройке – 1130 кг



Kia тяжелее соперников – 1482 кг



У Renault самая большая колесная база – 2606 мм



На крыше C4 Cactus размещен спойлер



Фонари Soul привлекают внимание С-образным узором



Сзади по краям кузова Captur – крупные овальные фонари

преобладает толстое сукно, а вместо дверных ручек – петли. В то же время рулевое колесо обшито кожей, а его обод выполнен плоским снизу. Показания приборов выведены на небольшой жидкокристаллический экран, хотя там нет тахометра. Сверху на центральной панели размещен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы, заменяющий собой большую часть клавиш (в том числе переключатели аудиосистемы и климатической установки). Зато здесь есть кнопочный селектор трансмиссии. Перчаточный ящик выполнен в стиле старинных чемоданов. Он довольно вместительный, ведь фронтальная подушка безопасности установлена в крыше. Рулевая колонка регулируется только по высоте. На первом ряду C4 Cactus установлен широкий диван – комфортабельный, но с посредственной боковой поддержкой. Предусмотрена функция обогрева. Обзорность в Citroën неплохая.

Во внутренней отделке Kia присутствуют черные лакированные вставки, а трехспицевое рулевое колесо декорировано кожей. Приборы глубоко врезаются в панель. Внутри спидометра установлен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре предусмотрен датчик температуры двигателя. По центру размещен цветной дисплей бортового компьютера. Выпуклая центральная панель повернута к водителю, а сверху на ней установлен 4,3-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Переключатели блоков аудиосистемы и климатической установки крупные, а потому ими удобно пользоваться. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Кресла первого ряда комфортабельные и обладают лучшей в тройке боковой поддержкой. Предусмотрен и их подогрев. На центральном тоннеле размещен подлокотник, прячущий вместительный бокс. Посадка в Soul весьма высокая, но при парковке обзорность немного ограничивают толстые задние стойки крыши.

В отделке салона Renault достаточно много черных лакированных вставок и накладок "под алюминий". Обод трехспицевого рулевого колеса обшит кожей и на нем предусмотрены наплывы для хвата рук. Торпедо по форме напоминает крылья. На приборной панели центральное место занимает узкий экран цифрового спидометра с индикатором переключения передач. По бокам от него – тахометр и датчик остатка топлива в баке, помещенные в два отдельных колодца. Центральная панель увенчана 7-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы R-Link. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля не слишком много, однако некоторые клавиши достаточно мелкие. Интересно, что вместо традиционного "бардачка" в салоне установлен выдвижной ящик с подсветкой. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету.

Передние кресла мягкие и комфортабельные, хотя боковая поддержка у них могла бы быть и лучше. Они оснащены подогревом. Толстые передние стойки крыши ограничивают обзорность. На центральном тоннеле предусмотрен съемный ящик для мелкой поклажи.

На втором ряду больше всего места для ног в C4 Cactus. Впрочем, Soul не слишком ему уступает, а над головой у него пространство даже большее. Зато в Renault задние сиденья оснащены горизонтальной регулировкой. В Captur и ощущается недостаток пространства в районе плеч, поэтому сзади комфортнее двоим. Кроме того, у Renault самый вместительный багажник – 377-455 л (в зависимости от положения задних кресел) против 348 л у Citroen и 340 л – у Kia. Со сложенными задними сиденьями получается 1235, 1170 и 1401 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны комплектации приблизительно одинаковой стоимости – Citroen C4 Cactus 1,6D Shine, Kia Soul 1,6D Business и Renault Captur 1,5 Wave. Все автомобили оснащены электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контролем, CD-плеером, связью Bluetooth, датчиками дождя и света, парктроником, круиз-контролем, легкосплавными дисками, системами стабилизации и контроля давления в шинах. C4 Cactus и Captur 500L также получили камеру заднего вида, а у Renault еще есть спутниковая навигация и система бесключевого доступа. Kia же получил обогрев руля.

Все три автомобиля оснащены четырехцилиндровыми турбодизелями. Под капотом C4 Cactus 1,6-литровый двигатель, развивающий 92 л. с. при 4000 об/мин. Он неплохо чувствует себя на малых оборотах и его не нужно раскручивать. Пиковый крутящий момент в 230 Н·м в распоряжении с 1750 об/мин, поэтому он и наиболее тяговит. Автомобиль демонстрирует лучшую в тройку разгоняется до 100 км/ч за 11,4 с и развивает 176 км/ч. Двигатель не очень громкий, хотя не всегда работает плавно, а вот 6-ступенчатая роботизированная трансмиссия порой переключает передачи с толчками. Зато Citroen самый экономичный – 3,8 л/100 км в городском цикле и 3,4 л/100 км – в загородном. C4 Cactus также предложен с 1,2-литровым 82-сильным бензиновым мотором

Soul получил 1,6-литровый турбодизель мощностью 128 л. с. при 4000 об/мин. Этот двигатель не только самый мощный, но и наиболее тяговитый. При 1900 об/мин доступен приличный крутящий момент в 265 Н·м. Двигатель эластичный и тяги более, чем достаточно. Правда, он немного шумноват, особенно на высоких оборотах. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия работает плавно, но не очень быстро. Это вкпе с приличным весом не дает Kia стать самым быстрым. Он разгоняется до 100 км/ч за 12,2 с и достигает 177 км/ч. К тому же, расход топлива побольше, чем у соперников – 7,5 л/100 км в городе и



Показания приборов Citroen выведены на дисплей



Приборы Kia глубоко врезаны в панель



Цифровой спидометр Renault сочетается с аналоговым тахометром



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



В Soul самое щедрое пространство над головой



Задние сиденья Captur оснащены горизонтальной регулировкой

5,2 л/100 км – на шоссе. Soul также предложен у нас с 1,6-литровой 126-сильной бензиновой "четверкой".

Турбодизель Captur объемом 1,5 л развивает 90 л. с. при 4000 об/мин. Он работает на удивление тихо и плавно, хотя и не столь тяговит, как моторы соперников. Максимальный крутящий момент составляет 200 Н·м при 1750 об/мин. Впрочем, двигатель эластичный, пусть динамика и немного хуже, чем у двух других автомобилей – 13,5 с до 100 км/ч и максимальные 170 км/ч. Роботизированная трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует быстрые реакции. Автомобиль расходует 4,8 л/100 км в городском цикле и 3,8 л/100 км – на трассе. Renault Captur также можно выбрать с 1,2-литровым 120-сильным бензиновым турбомотором.

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

Kia Soul интереснее в управлении, чем соперники. Низкий центр тяжести способствует уверенному поведению автомобиля в поворотах и небольшим кренам кузова. Технология FlexSteer позволяет нажатием кнопки изменять тяжесть и остроту рулевого управления. Сам руль точный и весьма информативный. Подвеска довольно упругая, хотя дискомфорт ощутим разве что на дорогах низкого качества. Неплохая шумоизоляция позволила сделать ветер менее слышимым на высоких скоростях, хотя шум шин все равно дает о себе знать после 120 км/ч.

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

Citroen C4 Cactus 1,6D Shine самый доступный из трех автомобилей – 548 тыс. гривен. Он также привлекает экономичностью и хорошей динамикой. Renault Captur 1,5 Wave стоит 563 тыс. гривен, а его сильные стороны – богатое оснащение и вместительный багажник. Kia Soul 1,6D Business немного дороже – 570 тыс. гривен, а его преимущество – мощный и тяговитый двигатель.



Объем багажника Citroen – 358 л

У Kia в распоряжении 340 л

Багажник Renault самый большой – до 455 л

Технические характеристики			
Модель	Citroen C4 Cactus	Kia Soul	Renault Captur
Тип кузова	мини-вэн		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1130	1482	1288
Длина/ширина/высота, мм	4157/1729/1480	4140/1800/1600	4122/1778/1566
Колесная база, мм	2595	2570	2606
Колея передняя/задняя, мм	1475/1475	1575/1587	1531/1516
Клиренс (дорожный просвет), мм	210	150	200
Объем багажника мин/макс, л	358/1170	340/1401	377/1235
Диаметр разворота, м	10,9	10,6	10,8
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1560	1582	1461
Тип	Дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	92 при 4000	128 при 4000	90 при 4000
Макс. крутящий момент, Н-м при об/мин	230 при 1750	265 при 1900	200 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Дт/50	Дт/54	Дт/45
Трансмиссия			
Тип привода	Передний		
Коробка передач	6-ст. роботизированная	6-ст. автоматическая	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	барабанные	дисковые	дисковые
Количество подушек безопасности, шт.	6	6	4
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	205/55 R16	205/55 R16	205/50 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,4	12,2	13,5
Максимальная скорость, км/ч	176	177	170
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	3,8	7,5	4,8
– загородный цикл	3,4	5,2	3,8
– смешанный цикл	3,5	6,0	4,1
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	548 000	570 000	563 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Премиум для экономных



Audi Q5

Широкая радиаторная решетка Audi Q5
обрамлена хромом



Land Rover Discovery Sport

Хромированная решетка радиатора
и раскосые фары – черты
Land Rover Discovery Sport



Volvo XC60

Капот и боковины Volvo XC60
выполнены рельефными

Премиум-сегмент в нашей стране продолжает находить покупателей, несмотря на сложную экономическую ситуацию. Традиционно в этом классе пользуются популярностью не только седаны, но и вседорожники. Они сочетают высокий уровень комфорта с практичностью и неплохо подходят для наших, не самых лучших, дорог. А турбодизельные двигатели обеспечивают неплохую экономичность. Среди подобных моделей – и герои нашего сегодняшнего сравнительного тест-драйва – новый Land Rover Discovery Sport, а также проверенные Audi Q5 и Volvo XC60.

Audi Q5 известен с 2008 года и примерно через полгода в Украине появится новая модель второго поколения. У него довольно элегантный внешний вид, в котором преобладают плавные линии кузова. Аркообразная линия крыши делает профиль более стремительным. Огромная трапецевидная радиаторная решетка обрамлена хромированным ободком. Продолговатые фары украшены изогнутыми светодиодными лампами дневного света. Капот выполнен рельефным, а на боковинах заметны штампованные линии. Панорамное заднее стекло сверху прикрыто спойлером. Крупные трапецевидные фонари растянуты на крылья.

Land Rover Discovery Sport пришел на смену модели Freelander. Он выглядит гораздо элегантнее предшественника и своими плавными линиями скорее напоминает Range Rover Evoque. В духе Evoque выполнена и передняя часть: узкая хромированная решетка радиатора сочетается с раскосыми фарами. В массивном переднем бампере заметны широкий воздухозаборник и металлическая пластина защиты днища. Колесные арки расширены, а в крыльях установлены вентиляционные отверстия. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а по краям кузова сзади установлены крупные фонари.

Volvo XC60, как и Audi, появился в 2008 году. У него характерный силуэт с приподнятой задней частью. После модернизации передняя часть вседорожника выглядит более сдержанно. Расширенная решетка радиатора и более крупные фары сделали переднюю часть солиднее на вид. В переднем бампере расположен небольшой воздухозаборник. Капот и боковины выполнены рельефными. Задние стойки имеют большой угол наклона, а подчеркивают их L-образные фонари. На верхней кромке пятой двери размещен заостренный спойлер.

Discovery Sport несколько компактнее своих соперников: его длина равна 4599 мм против 4628 мм у XC60 и 4629 мм – у Q5. Колесная база Land Rover также поменьше – 2741 мм тогда, как у Volvo 2774 мм, а у Audi – 2807 мм. Британец еще и несколько легче соперников – 1775 кг против 1820 кг у немецкой модели и 1825 кг – у шведской.

В салоне Audi господствует традиционный стиль немецкой марки. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей, а в районе хвата рук на ободке предусмотрены напльвы. На приборной панели крупные спидометр и тахометр разделены цветным экра-



У Audi самая большая колесная база – 2807 мм



Land Rover несколько меньше соперников – 4599 мм



Задние стойки Volvo имеют большой угол наклона



Панорамное заднее стекло Q5 сверху прикрыто спойлером



По краям кузова Discovery Sport установлены крупные фонари



Стойки крыши XC60 подчеркнуты L-образными фонарями

ном бортового компьютера, а по краям размещены указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. Центральная панель немного повернута к водителю, а сверху на ней установлен 6,5-дюймовый дисплей мультимедийной системы MMI. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля рационально упорядочены и четко разделены друг от друга. Их подсветка – ярко-красная. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Сиденья первого ряда несколько упругие, но зато их боковая поддержка лучше, чем у соперников. На центральном тоннеле установлен удобный подлокотник, прячущий бокс. Тоненькие стойки крыши обеспечивают неплохую обзорность во всех направлениях.

Отделка салона Land Rover щедро дополнена алюминиевыми деталями. Рулевое колесо довольно-таки большое, а его обод обшит кожей. Круглый селектор трансмиссии выдвигается из центральной консоли. Циферблаты спидометр и тахометра помещены в отдельные колодцы, а разделяет их цветной экран бортового компьютера. Нежно-синяя подсветка приятна для глаз. Наклоненную центральную панель венчает 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и рационально упорядочены, а потому удобные в пользовании. Вместительный перчаточный ящик сочетается с узкой нишей сверху. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья – широкие и комфортабельные, а еще неплохо удерживают спину. Предусмотрена функция подогрева кресел. Высокая посадка и тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность. В подлокотнике предусмотрен бокс с охлаждением и обогревом.

Внутри Volvo преобладает лаконичный стиль. Пластик в отделке разбавлен серебристыми металлическими вставками. Трехспицевое рулевое колесо декорировано кожей. На приборной панели аналоговый циферблат тахометра с цифровым спидометром внутри соседствует с двумя дисплеями, на которые выведены остальные данные. В традициях шведской марки наклоненная центральная панель выполнена очень тоненькой и за ней обустроена ниша для мелочи. Сверху на ней размещен 5-дюймовый экран мультимедийной системы. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля тесно сгруппированы и некоторые из них слишком мелкие. Сиденья XC60 широкие и удобные, а также неплохо удерживают спину. Предусмотрена и функция их подогрева. В центральном подлокотнике размещено небольшое отделение для поклажи. Обзор вперед и по сторонам неплохой, а вот при парковке его ограничивают толстые задние стойки крыши.

На втором ряду в Q5 и Discovery Sport места для ног немного больше, чем в XC60. Зато у Volvo самое щедрое пространство над головой, хотя два других вседорожника не слишком уступают ему по этому по-

казателю. Ширина салона приблизительно одинаковая во всех трех автомобилях. Задние сиденья Volvo оснащены подогревом, а у Audi и Land Rover – горизонтальной регулировкой и изменяемым углом наклона спинок. Интересно, что британский вседорожник получил еще и опционный третий ряд кресел, рассчитанный на детей. Объем багажника Q5 составляет 540 л, Discovery Sport – 479 л, а XC60 – 495 л. Со сложенными задними креслами он возрастает до 1560, 1698 и 1455 л, соответственно.

Для сравнения выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости – Audi Q5 2,0 TDI, Land Rover Discovery Sport 2,2 TD4 SE и Volvo XC60 2,4 D5 Kinetic. Все они оснащены электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонным климат-контролем, магнитолой с CD-проигрывателем, связью Bluetooth, легкосплавными дисками, круиз-контролем, системой стабилизации. Audi и Land Rover также получили датчик дождя, а у Q5 есть еще и датчик дождя. У него и XC60 – 6 подушек безопасности, а у Discovery Sport – 8. Volvo же укомплектован технологией City Safety, которая определяет переходящих дорогу пешеходов и применяет замедление, чтобы избежать наезда на них.

Все три автомобиля оснащены турбодизельными двигателями. «Четверка» Audi объемом 2,0 л с двумя турбинами развивает 177 л. с. при 4200 об/мин. Максимальные 380 Н·м крутящего момента доступны при 1750 об/мин. Мотор работает достаточно тихо и плавно. Разгон до 100 км/ч занимает 9,0 с, а максимальная скорость составляет 200 км/ч. Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями не только отличается быстротой переключений, но и способствует снижению расхода топлива. Поэтому Q5 самый экономичный: 7,1 л/100 км в городском цикле и 5,5 л/100 км – в загородном. Также вседорожник в Украине доступен с бензиновыми двигателями объемом 2,0 л (180 и 225 л. с.) и 3,0 л (272 л. с.), 3,0-литровым 245-сильным турбодизелем.

Турбодизель Land Rover имеет рабочий объем 2,2 л, а его мощность составляет 190 л. с. при 3500 об/мин. Приличный крутящий момент в 420 Н·м достигается при 1750 об/мин, поэтому двигатель достаточно тяговит. Но нужно учитывать, что на высоких оборотах ощутимы вибрации, хотя при этом мотор не шумный. А вот 9-ступенчатый «автомат» работает плавно. Discovery Sport разгоняется до 100 км/ч за 9,8 с и способен развить 188 км/ч. В городе он расходует 7,5 л/100 км, а за городом – 5,5 л/100 км. Автомобиль у нас также можно выбрать со 150-сильной версией этого турбодизеля или 2,0-литровой 240-сильной бензиновой «четверкой».

У пятицилиндрового двигателя Volvo самые большие объем (2,4 л) и мощность – 220 л. с. при 4000 об/мин. Уже с 1500 об/мин в распоряжении огромные 440 Н·м крутящего момента. Поэтому на «низах» тяги более, чем достаточно. У XC60 самая лучшая динамика в тройке – 8,3 с до 100 км/ч



Центральная панель Audi немного повернута к водителю



Круглый селектор трансмиссии Land Rover выдвигается из центральной консоли



Центральная панель Volvo очень тоненькая



Задние сиденья Q5 оснащены горизонтальной регулировкой



У Discovery Sport есть третий ряд сидений



У XC60 самое щедрое пространство над головой

и максимальные 210 км/ч. Однако, работает двигатель весьма громко. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия отличается быстротой реакций. Расход топлива в городском цикле составляет 8,5 л/100 км, а на шоссе – 5,3 л/100 км. Вседорожник у нас также можно выбрать с бензиновыми моторами объемом 2,0 л (240 л. с.) и 3,0 л (304 л. с.), турбодизелями объемом 2,0 л (136 и 163 л. с.).

У Q5 полный привод постоянный, а у Discovery Sport и XC60 – подключаемый. Автомобили рассчитаны преимущественно на легкое бездорожье, хотя Land Rover демонстрирует неплохую проходимость и в более сложных условиях. Помогает технология Terrain Response с режимами для езды по снегу, камням, грязи и песку. Все три автомобиля также укомплектованы системой помощи на крутом спуске Hill Descent Control.

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

Land Rover отличается неплохой маневренностью в городских условиях. Рулевое управление с электроусилителем легкое, но точное и на удивление информативное. Сцепление с дорогой на высоте, а недостаточная поворачиваемость проявляется редко и только на больших скоростях. Новая многорычажная задняя Discovery Sport способствует более уверенному прохождению виражей. Крены в поворотах не слишком большие, но такого результата добились благодаря достаточно упругой подвеске. Выбоины на дороге довольно ощутимы. Шумоизоляция салона хорошая.

Volvo более ориентирован на комфорт. Его мягкая и длинноходная подвеска без труда справляется с большинством выбоин на дорогах. Однако, обратной стороной являются слишком выраженные крены кузова в виражах. Впрочем, они меньше, чем у Land Rover. Также на извилистых дорогах проявляется недостаточная поворачиваемость. Рулевое управление XC60 легкое, хотя достаточно точное, но обратной связи не всегда хватает. Автомобиль демонстрирует хорошую курсовую устойчивость. Шумоизоляция пассажирского отсека также качественная, поэтому при 130 км/ч внутри тихо.

Audi Q5 2,0 TDI самый доступный в тройке – 1 338 000 гривен, он также привлекает топливной экономичностью. Volvo XC60 2,4 D5 Kinetic лишь немногим дороже – 1 339 000 гривен и отличается хорошей динамикой. Цена Land Rover Discovery Sport 2,2 TD4 SE – 1 346 000 гривен, а его сильные стороны – хорошая проходимость и третий ряд сидений.



Багажник Audi самый большой – 540 л

У Land Rover в распоряжении 479 л

Объем багажника Volvo – 495 л

Технические характеристики				
Модель	Audi Q5	Land Rover Discovery Sport	Volvo XC60	
Тип кузова	универсал			
Количество дверей/мест, шт.	5/5	5/7	5/5	
Снаряженная/полная масса, кг	1820/2430	1775/2505	1825/2505	
Длина/ширина/высота, мм	4629/1898/1655	4599/1894/1724	4628/1891/1713	
Колесная база, мм	2807	2741	2774	
Колея передняя/задняя, мм	1617/1613	1621/1630	1632/1586	
Клиренс (дорожный просвет), мм	200	212	230	
Объем багажника мин/макс, л	540/1560	479/1698	495/1455	
Диаметр разворота, м	11,6	11,6	11,7	
Двигатель				
Рабочий объем, см3	1968	2179	2400	
Тип	Дизельный, с турбонаддувом			
Расположение	спереди, поперечно			
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	В ряд, 4	В ряд, 5	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2			
Макс. мощность, л. с. при об/мин	177 при 4200	190 при 3500	220 при 4000	
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	380 при 1750-2500	420 при 1750	440 при 1500-3250	
Топливо/емкость бака, л	Дт/75	Дт/65	Дт/70	
Трансмиссия				
Тип привода	Постоянный полный	Подключаемый полный	Подключаемый полный	
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	9-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая	
Ходовая				
Передняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости			
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые			
Тормоза задние	дисковые			
Количество подушек безопасности, шт.	6	8	6	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, HDC	ABS, EBD, DSC, HDC	ABS, EBD, DSC, HDC	
Размер шин	235/65 R17	235/65 R17	235/65 R17	
Эксплуатационные показатели				
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,0	9,8	8,3	
Максимальная скорость, км/ч	200	188	210	
Расход топлива, л/100 км				
– городской цикл	7,1	7,5	8,5	
– загородный цикл	5,5	5,5	5,3	
– смешанный цикл	6,1	6,2	6,4	
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 338 000	1 346 000	1 339 000	
Первое техобслуживание, км	10 000			
Периодичность техобслуживания, км	10 000			

Стильно и недорого



Ford Focus

Отличительная черта обновленного Ford Focus – узкая решетка радиатора



Kia Cee'd

Фары Kia Cee'd растянуты на крылья



Mazda 3

Радиаторная решетка Mazda 3 напоминает улыбку

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

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

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

Обновленный Mazda 3 третьего поколения – новичок в этой тройке, его только начали продавать в Украине. Хотя он внешне мало чем отличается от прошлогодней версии. Он выглядит весьма необычно, по меркам С-класса, благодаря длинному капоту и сдвинутому назад салону. Освеженная решетка радиатора по форме напоминает улыбку и обрамлена хромом, а с ней сочетаются узкие фары. Оконная линия отличается элегантным изгибом, а боковины украшены штампованными линиями. Задняя часть немного приподнята, а на крыше установлен спойлер. Расширенные «плечи» Mazda подчеркнуты продолговатыми фонарями.

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

В салоне Ford заметны черты спортивного стиля. В отделке сочетаются ткань и кожа, а пластик разбавлен серебристыми вставками, имитирующими полированный алюминий. На ободе четырехспицевого рулевого колеса заметны наплывы в районе хвата рук, а сам он обшит кожей.



Большой угол наклона лобового стекла делает профиль Ford более динамичным



Kia самый компактный – 4310 мм



Mazda самый легкий в тройке – 1240 кг



На крыше Focus установлен большой спойлер



Фонари Cee'd высоко посажены



Заднее стекло Mazda 3 прикрыто спойлером

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

Во внутренней отделке Kia пластик щедро разбавлен черными лакированными вставками, а трехспицевое рулевое колесо обшито кожей. Установлена фирменная «трехцилиндровая» комбинация приборов, то есть циферблаты размещены в трех желобах. По центру размещен большой спидометр с экраном бортового компьютера внутри, слева от него – тахометр, а справа – указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. Довольно небольшая центральная панель немного повернута к водителю, а сверху ее – 7,0-дюймовый сенсорный экран. Кнопки здесь рационально упорядочены и разобраться с ними нетрудно. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине, а у водительского сиденья даже есть электропривод. Кресла первого ряда комфортабельные, но боковая поддержка у них хуже, чем у сидений соперников. Они получили функцию подогрева, как и обод руля. Предусмотрен центральный подлокотник с боксом внутри. Обзорность вперед и по сторонам хорошая, а вот при парковке немного мешают толстые задние стойки.

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

назад несколько ограничена из-за маленького стекла.

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

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

Все три автомобиля оснащены бензиновыми двигателями. Трехцилиндровый турбомотор Focus объемом 1,0 л развивает 125 л. с. при 6000 об/мин. У него бодрый нрав, хотя он довольно шумный. Мотор очень тяговитый на низких оборотах, ведь пиковые 170 Н·м крутящего момента в распоряжении уже с 1400 об/мин. Роботизированная трансмиссия с двумя сцеплениями PowerShift с двумя сцеплениями демонстрирует очень быстрые переключения передач, что способствует неплохой динамике – 12,0 с до 100 км/ч и максимальным 192 км/ч. Хэтчбек самый экономичный в тройке: 7,4 л/100 км в городском цикле и, 4,4 л/100 км – в загородном. Также Ford в Украине предложен со 100-сильной версией этого мотора и турбодизелями объемом 1,6 л (95 и 115 л. с.).

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

Двигатель Mazda также атмосферный: при рабочем объеме 1,5 л он развивает 120 л. с. при 6000 об/мин. Он неплохо проявляет себя в среднем диапазоне оборотов. Максимальные 150 Н·м крутящего момента достигаются при 4000 об/мин, хотя 90% его в распоряжении уже при 2000 об/мин.



Циферблаты приборов Ford помещены в отдельные колодцы



Центральная панель Kia немного повернута к водителю



Тахометр Mazda соседствует с двумя дисплеями



У Focus места для ног меньше, чем у соперников



Салон Cee'd самый широкий в районе плеч



Mazda 3 обладает самым щедрым пространством для ног сзади

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

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

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

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

Ford Focus 1,0 Business самый доступный в тройке – 506 000 гривен. Также он привлекает экономичностью. Цена Kia Cee'd 1,6 Prestige – 541 тыс. гривен и при этом у него наиболее богатое оснащение. Mazda 3 1,5 Touring несколько дороже соперников – 559 тыс. гривен. Но зато у него лучшая управляемость.



Объем багажника Ford – 316 л

Багажник Kia самый большой – 380 л

У Mazda в распоряжении 350 л

Технические характеристики			
Модель	Ford Focus	Kia Cee'd	Mazda 3
Тип кузова	хэтчбэк		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1280	1268	1240
Длина/ширина/высота, мм	4358/1823/1484	4310/1780/1470	4460/1795/1450
Колесная база, мм	2685	2650	2700
Колея передняя/задняя, мм	1544/1558	1563/1576	1525/1520
Клиренс (дорожный просвет), мм	160	140	155
Объем багажника мин/макс, л	316/1215	380/1318	350/1250
Диаметр разворота, м	10,9	10,3	10,6
Двигатель			
Рабочий объем, см3	999	1591	1496
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Бензиновый	Бензиновый
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3	В ряд, 4	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2	16/2	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	125 при 6000	130 при 6300	120 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	170 при 1400	157 при 4200	150 при 4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/53	Аи-95/53	Аи-95/51
Трансмиссия			
Тип привода	Передний		
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	6-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, ESC	ABS, EBD, DSC
Размер шин	205/55 R16	195/65 R15	205/60 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	12,0	11,5	11,7
Максимальная скорость, км/ч	192	192	186
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	7,4	9,5	7,4
– загородный цикл	4,4	5,2	4,9
– смешанный цикл	5,5	6,8	5,8
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	506 000	541 000	559 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		



JAGUAR

Jaguar E-Type:

грациозный и быстрый

Современные скоростные спортивные купе стоят немалых денег. Оно и понятно: в них применены самые современные технологии, а они не бывают дешевыми. Но так было далеко не всегда, иногда демократичная цена делала спортивную модель массовой и по-настоящему культовой. Яркий пример тому – легендарный Jaguar E-Type. Он поднял британскую марку на новый уровень, а элегантный стиль и доступность сделали его настоящим символом 60-х годов.

История E-Type началась в конце 50-х годов. Они были звездным часом Jaguar. Заводская команда одерживала одну за другой победы в самых престижных соревнованиях. На ее счету – целых пять побед в 24-часовой гонке в Ле-Мане за семь лет (в 1951, 1953 и 1955-1957 годах) и множество триумфов в других Гран-при. Такие успехи помогли фирме заработать себе имя и положительно сказались на продажах серийных моделей – купе и кабриолетов Jaguar XK, спортивных седанов Mark 2 и Mark IX. К тому же, дорожные Jaguar получали технические новинки гоночных собратьев: так, с 1957 года серия XK оснащалась дисковыми тормоза всех колес – изобретение британской марки. Однако, конструкция XK постепенно начала устаревать, ведь разрабатывали ее еще в середине 40-х годов. И на предприятии в Ковентри приступили к разработке новинки.

За основу взяли гоночный Jaguar D-Type, записавший на свой счет три победы в Ле-Мане. Разработчики решили, что серийная модель сохранит главную его особенность – несущий кузов типа монокок, который обеспечивает высокую прочность и малый вес конструкции. D-Type стал донором и рядной "шестерки", но вместо сложного впрыска топлива установили три двойных карбюратора. Над дизайнером работал известный авиаконструктор сэ



Jaguar E-Type 2+2 1966 года



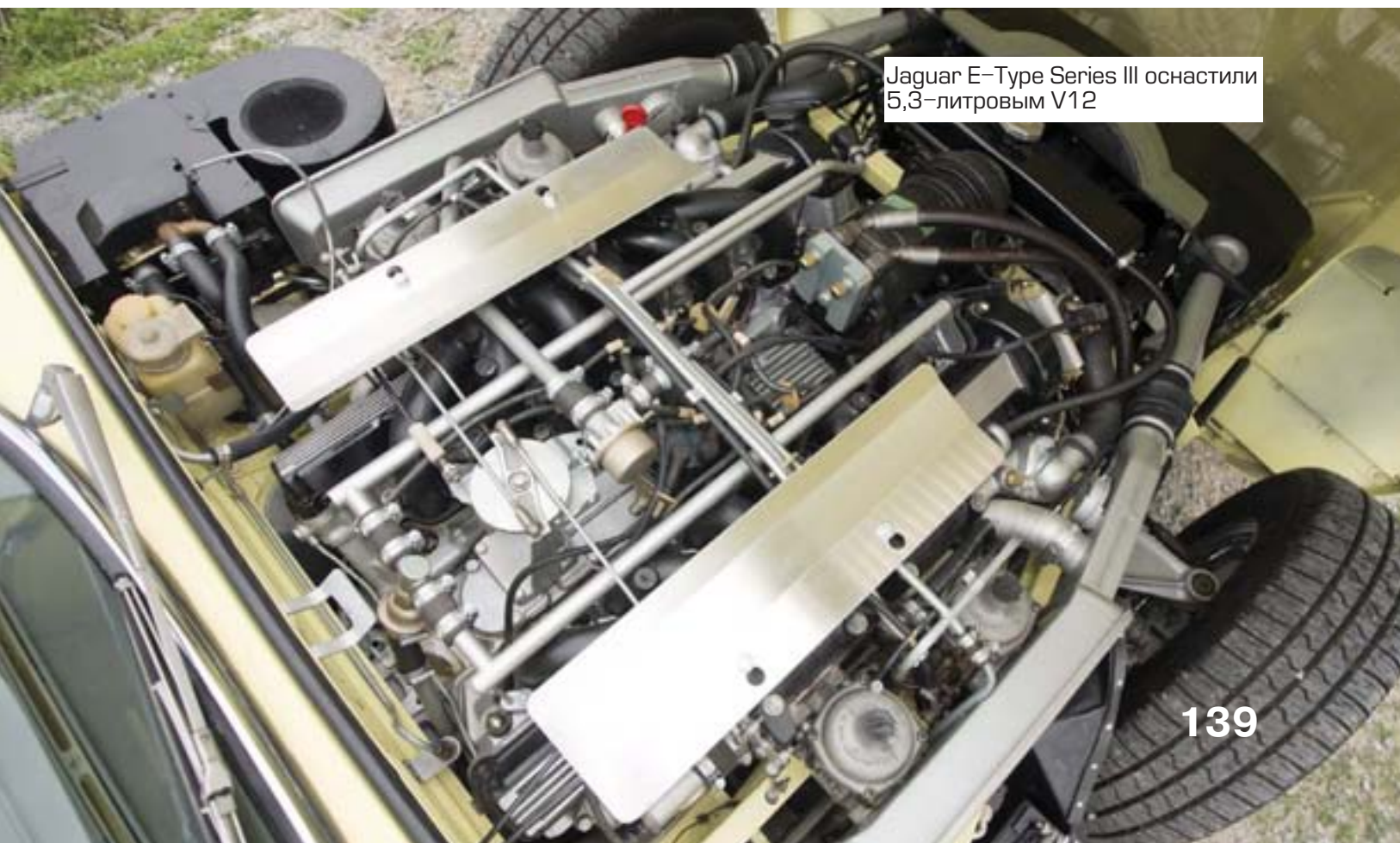
Jaguar E-Type Series III 1971 года



Jaguar E-Type последней серии, 1975 год окрасили в черный цвет



Jaguar F-Type 2014 года



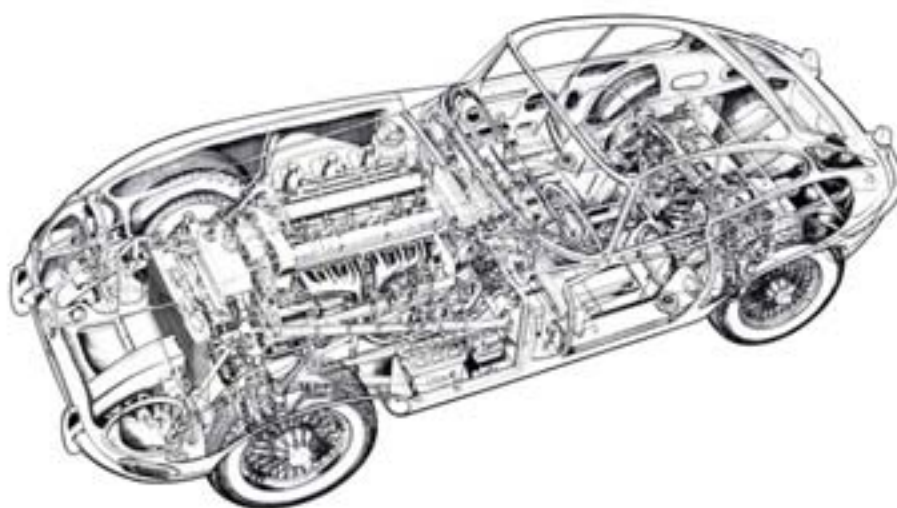
Jaguar E-Type Series III оснастили 5,3-литровым V12



В основе E-Туре лежит гоночный Jaguar D-Туре



Всего выпущено свыше 72 500 Jaguar E-Туре



Автомобиль получил несущий кузов типа монокок



Кабриолет Jaguar E-Туре 1961 года



Кабриолет Jaguar E-Туре Series II 1969 года



Гоночный Jaguar E-Туре Lightweight Low-Drag Coupe

Малколм Сэйр. Он руководствовался соображениями аэродинамики, но при этом его творение получилось и очень красивым. Автомобиль решили назвать E-Туре, чтобы подчеркнуть преемственность поколений с D-Туре. В 1960 году увидел мир первый прототип E1A с кузовом из легкого алюминиевого сплава, а вскоре подготовили и стальной концепт E2A. На протяжении нескольких месяцев два автомобиля проходили тщательное тестирование.

Премьера серийного Jaguar E-Туре состоялась в марте 1961 года на Женевском автосалоне. Изящные двухместные купе и кабриолет произвели настоящий фурор. Они пленили публику грациозными линиями кузова и запоминающимся силуэтом с длинным капотом и сдвинутым назад салоном. Даже сам Энцо Феррари, восхищенно воскликнул: "Это самый красивый автомобиль всех времен!"

Ради экономии средств от алюминиевых сплавов в конструкции кузова отказались, но даже стальной E-Туре был легким: машина длиной 4,5 м весила всего 1226 кг. Интересно, что задние тормозные диски разместили не в колесах, а прямо на мосту, чтобы снизить неподдрессоренные массы. Применили и независимую подвеску всех колес. Двигатель объемом 3,8 л развивал 265 л. с. при 5500 об/мин, а в паре с ним работала проверенная 4-ступенчатая механическая трансмиссия.

Пожалуй, не меньше новичок удивил всех во время публичного теста – он разогнался до 100 км/ч за 7,1 с и развил невероятную по тем временам скорость в 240 км/ч. Таким образом, E-Туре стал одной из самых быстрых дорожных моделей в мире. Но в отличие от конкурентов – дорогих и эксклюзивных Ferrari, Maserati, Aston Martin – он оказался весьма доступным. Он стоил 2097-2200 фунтов стерлингов или 5900-6200 долларов США, то есть всего 48-50 тыс. долларов по сегодняшнему курсу. Несмотря на низкую цену, спортивной модель нельзя назвать. Ее салон декорировали кожей и деревом, а среди опций были радио и кондиционер.

Интересно, что на протяжении первых месяцев E-Туре отправляли исключительно на экспорт. Спрос на модель за границей (особенно в Штатах) был очень большой, а

Великобритания тогда ощущала дефицит валюты и внедрила налоговые льготы для экспортно-ориентированных предприятий. За первые три года выпустили свыше 15 тыс. купе и кабриолетов, что считается неплохим показателем для спортивной модели.

Конечно, в Jaguar не забыли и о гонках. В 1963 году подготовили 12 купе и кабриолетов E-Type Lightweight. Их кузова изготовили из алюминиевых сплавов, как у прототипа E1A, что снизило вес до 975 кг. Благодаря впрыску топлива мощность "шестерки" выросла до 300 л. с., а максимальная скорость достигла 275 км/ч. E-Type Lightweight легко победил в австралийском чемпионате GT, выиграл Гран-при Великобритании, занимал первые места в классе в Ле-Мане и Себринге.

В 1964 году семейство прошло первое обновление – у E-Туре несколько изменили отделку салона и установили улучшенные передние кресла. Но главным новшеством стал 4,2-литровый двигатель. Он развивал те же 265 л. с., но обладал большим крутящим моментом – 384 Н·м против 352, то есть был более эластичным и приспособленным для повседневной езды. Кроме того, установили полностью синхронизированную 4-ступенчатую "механику". А два года спустя представили удлиненный четырехместный E-Туре 2+2. Его, кстати, можно было заказать и с 3-ступенчатой автоматической трансмиссией.

Более суровые требования по безопасности заставили провести еще одну модернизацию в 1969 году. Модель назвали E-Туре Series II. Новые бамперы и изменения в салоне увеличили вес до 1317 кг и,



Кабриолет Jaguar E-Type Series III 1972 год



Купе Jaguar E-Type Series II 1968 года



Модель 1964 года получила более тяговитый 4,2-литровый двигатель



Первое купе Jaguar E-Туре 1961 года



Прототип Jaguar E2A 1960 года



Салон E-Туре декорирован кожей и деревом

соответственно, несколько ухудшили динамику. Максимальная скорость снизилась до 228 км/ч. Но популярность модели от этого не упала. Наоборот, за два года выпустили почти 19 тыс. Series II.

Чтобы улучшить ходовые характеристики, в 1971 году E-Туре оснастили новым 5,3-литровым 275-сильным V12. Так появился Series III. Пусть его масса выросла до 1500 кг, но разгон до 100 км/ч составил 6,4 с, а максимальная скорость – 235 км/ч. Справиться с потяжелевшей машиной помогал новый гидроусилитель руля, а в качестве опции предложили электростеклоподъемники. Дизайн E-Туре также изменился – появились новые фары и хромированная решетка радиатора.

В таком виде автомобиль производили еще четыре года. Постепенно популярность E-Туре начала снижаться, ведь появились новые, более совершенные конкуренты. А тут еще и топливный кризис уменьшил спрос на прожорливый V12. В 1975 году было принято решение снять модель с производства. Последнюю ограниченную серию купе и кабриолетов окрасили в зеленый цвет гоночной команды Jaguar. На смену пришел новый Jaguar XJ-S – с прогрессивной конструкцией, но не настолько элегантным дизайном.

Всего за 14 лет изготовили 72 515 E-Туре, то сделало его первой массовой спортивной моделью из Европы. Автомобиль стал по-настоящему культовым, очень быстро его оценили богемы. Среди известных владельцев Jaguar – актеры Бриджит Бардо, Тони Кертис, Стив Мак Куин. Он стал звездой более, чем полусотни кинофильмов – от знаменитого боевика "Буллит" до комедий о приключениях шпиона Остина Пауэрса. А в 1996 году автомобиль выставили в Нью-Йоркской галерее, как произведение современного искусства.

E-Туре до сих пор считается самым ярким и известным Jaguar. И дань памяти ему отдают регулярно. Например, новая спортивная модель Jaguar F-Туре несет черты знаменитого предка. А недавно британская даже возродила легенду – выпустила ограниченной серией гоночное купе Jaguar E-Type Lightweight.



Современный Jaguar Lightweight E-Туре 2014 года

COSMOLADY

Ж У Р Н А

Ж Е Н Щ И Н

№2 | февраль | 2017 |

ТЕМА
НОМЕРА
**ЛЮБОВЬ
В ФОКУСЕ**

**ЛЮБОВЬ
НЕ ЗЛА!**

**ТЁМНАЯ СТРАСТЬ
В ХРУСТАЛЬНОМ
ФЛАКОНЕ**

**ЛАКОМСТВО
ВЛЮБЛЁННЫХ
СЕРДЕЦ**

МАГИЯ ЗИМЫ

**ПРЕДЧУВСТВИЕ
ЛЮБВИ**

ПОТРЕНДИМ!

**СЕКРЕТЫ
МАСКИРОВКИ**

**ЕЩЁ РАЗ
ОБ ИНЪЕКЦИЯХ
КРАСОТЫ**

**ОЛЬГА ЛИ
ОБ АКТЁРСТВЕ**

Вера Алмазова

**ЖИТЬ ОСОЗНАННО
И ЛЮБИТЬ МИР!**



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

arendagazeta.com.ua

АРЕНДА

Подать объявление

www.arendagazeta.com.ua

Сдавайте выгодно в АРЕНДУ!

Подать объявление

REALTYCOMFORT
KIEV.UA

www.realtycomfort.kiev.com.ua

Продавайте выгодно НЕДВИЖИМОСТЬ!

Объявления выходят на сайтах,
печатных и электронных СМИ