

Тест-Драйв

Март 2017



Citroen C-Aircross • Ferrari 812 Superfast • Mercedes-Maybach G650 Landaulet • Pagani Huayra Roadster
PAL-V Liberty • Seat Ibiza • SsangYong Korando • BMW 5 Series Touring • Aston Martin Vanquish S Volante
Mercedes-AMG E63 Wagon • Ford Expedition • Hyundai Accent • Skoda Rapid • Mitsubishi Grand Lancer
Toyota Yaris • Hyundai i30 • Land Rover Discovery • Mercedes-AMG GTR • Mazda 6, Peugeot 508 и
Volkswagen Passat • BMW X6, Maserati Levante и Porsche Cayenne • Jeep Renegade, Opel Mokka X и
Toyota C-HR • Fiat Tipo, Hyundai Elantra и Skoda Octavia • Porsche 924, 944 и 968

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

Март 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

**Концепт-кар
Citroen C-Aircross:**
предвестник нового C3 Picasso



10

**Премьера
Ferrari 812 Superfast:**
последний из могикан



18

**Премьера
Mercedes-Maybach G650 Landulet:**
по высшему разряду



26

**Премьера
Pagani Huayra Roadster:**
свежий ветер



34

**Премьера
PAL-V Liberty:**
летающий автомобиль с амбициями



40

**Премьера
Seat Ibiza:**
пятый дубль



48

**Премьера
SsangYong Korando:**
повторное обновление



52

**Премьера
BMW 5 Series Touring:**
смена поколений



60

**Премьера
Aston Martin Vanquish S Volante:**
обновление с прибавкой в мощности



66

**Премьера
Mercedes-AMG E63 Wagon:**
универсал с "огоньком"



72

**Премьера
Ford Expedition:**
большой американец



76

**Премьера
Hyundai Accent:**
пятое поколение



80

**Премьера
Skoda Rapid:**
модернизация

**86****Премьера
Mitsubishi Grand Lancer:**

радикальное обновление со сменой имени

**92****Премьера
Toyota Yaris:**

серьезное обновление

**98****Дебютант
Hyundai i30:**

продолжение истории

**106****Дебютант
Land Rover Discovery:**

революция

**114****Дебютант
Mercedes-AMG GTR:**

трековый зверь

**124****Сравнительный тест-драйв
Mazda 6, Peugeot 508 и Volkswagen Passat:**

экономичный D-класс

**130****Сравнительный тест-драйв
BMW X6, Maserati Levante и Porsche Cayenne:**

спортивные вседорожники

**136****Сравнительный тест-драйв
Jeep Renegade, Opel Mokka X и Toyota C-HR:**

соревнование компактных вседорожников

**142****Сравнительный тест-драйв
Fiat Tipo, Hyundai Elantra и Skoda Octavia:**

просторные представители C-класса

**148****Страницы истории
Porsche 924, 944 и 968:**

спорткупе за разумные деньги

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

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

Citroen C

np



Тест-драйв:
КОНЦЕПТ-КАР

C-Aircross:

неизвестник нового

C3 Picasso





Поскольку недавно представили новый Citroen C3, то в скором будущем появится и родственный C3 Picasso. Новая модель изменит свой образ и превратится из мини-вэна во вседорожник. Концепт-кар Citroen C-Aircross дает понять, каким будет новый Citroen C3 Picasso.

Citroen C-Aircross выглядит атлетично и подтянуто. У 4,15-метрового автомобиля короткие свесы кузова и высокий капот, а пороги прикрыты защитными пластиковыми накладками Airbump, заполненными воздухом. Передняя часть выполнена в духе C3 Picasso. Логотип Citroen интегрирован в фальшрадиаторную решетку. Фары полностью светодиодные, а вместо зеркал заднего вида установлены камеры. Двери выполнены распашными, а цен-

тральные стойки крыши отсутствуют. Задние же стойки снабжены оригинальной подсветкой.

Панорамная крыша способствует лучшему освещению салона. На всю ширину передней панели растянута полка для мелкой поклажи. Руль односпицевый, как у легендарного Citroen DS, а также приплюснут сверху и снизу. На него вынесены кнопки выбора режимов трансмиссии.

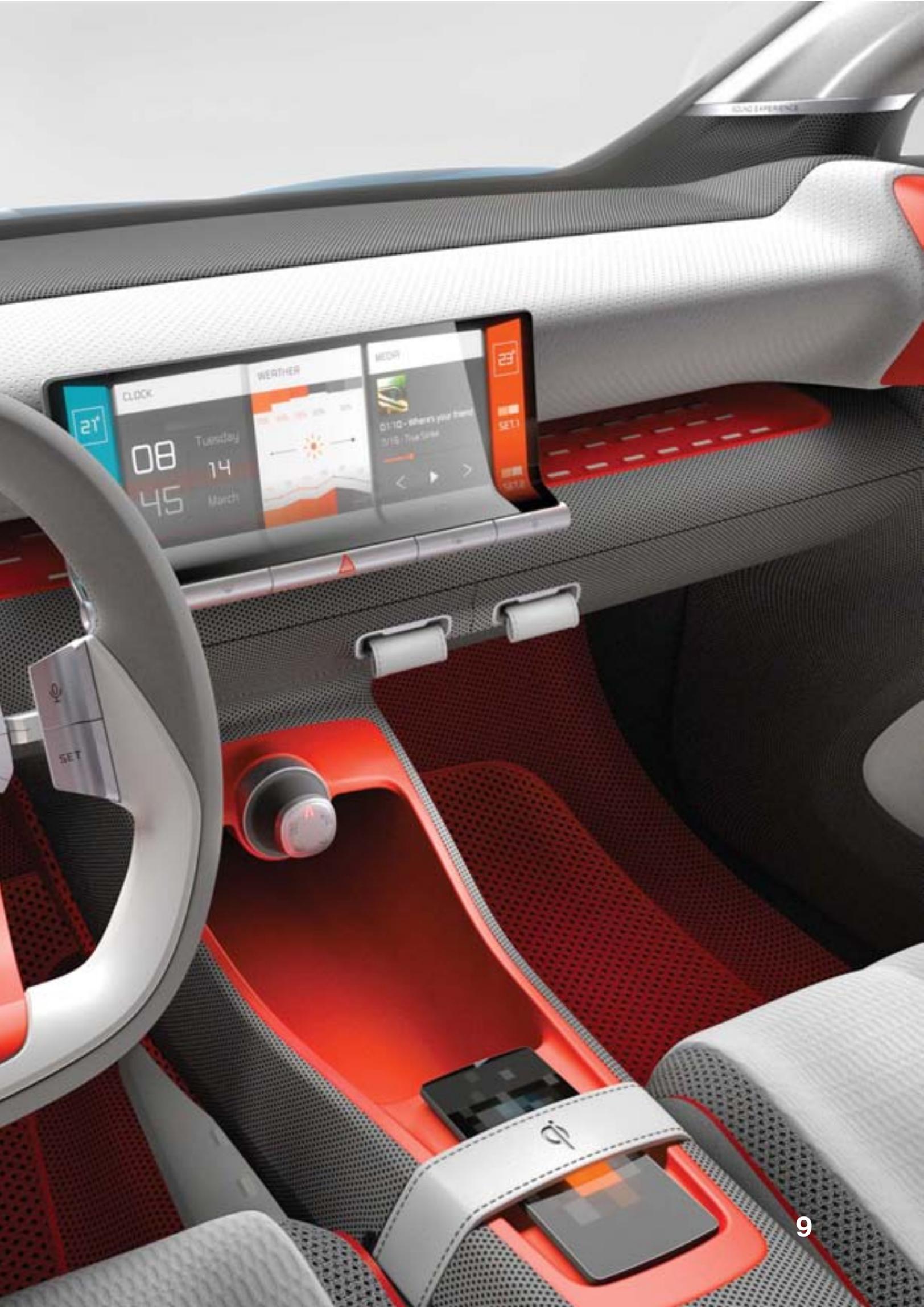
Показания приборов выведены на небольшой проекционный дисплей у основания лобового стекла. Большую часть центральной панели занимает 12-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Благодаря ему здесь почти нет кнопок. Передние и задние сиденья напоминают диваны и обшиты алькантарой.

Оригинально выполнен держатель для смартфона в виде кожаной распорки. В салоне установлена специальная камера, чтобы водитель и пассажиры могли делать селфи.

Citroen C-Aircross покажут на Женевском автошоу, а серийная модель появится в 2018 году. Пока о двигателях не говорят ни слова, как и о наличии полного привода на серийной модели. Известно только, что концепт-кар Citroen C-Aircross – переднеприводной, но дополнен вседорожной антипробуксовочной системой Grip Control.







Ferrari 812 Superfast

последний из мозика



erfast:

Н



В этом году марка Ferrari празднует свой 70-летний юбилей. Отметить его решили с новой моделью и к Женевскому автосалону подготовили купе Ferrari 812 Superfast. Его позиционируют как глубокую модернизацию хорошо знакомого Ferrari F12 Berlinetta. К слову, название Superfast – родом из 60-х, именно так назывался один из самых быстрых Ferrari тех лет.





Обновление получилось столь радикальным, что новичок совсем не похож на своего предшественника. Все кузовные панели у него новые и, естественно, выполнены из карбона. Длинный капот, аркообразная крыша и сдвинутый назад салон делают Ferrari 812 Superfast очень похожим на знаменитый Ferrari 365 GTB4 Daytona 1969 года. В анфас же автомобиль выглядит вполне современно благодаря узким светодиодным фарами и огромной пасти радиаторной решетки. Воздухозаборники на капоте и в боковинах не только призваны охлаждать двигатель и тормоза, но и оптимизируют поток воздуха, что увеличивает прижимную силу. Вот почему автомобиль не нуждается в антикрыле, а обходится скромным задним спойлером. Под ним размещены четыре круглых фонаря, а из заднего бампера выглядывает столько же выхлопных труб.

Салон также кардинально изменен и передняя панель здесь полностью новая. Другое и рулевое колесо с плоским ободом снизу – его позаимствовали у туристического купе Ferrari GTC4 Lusso. Традиционно на него вынесены клавиши управления светом фар, указателями поворотов, стеклоочистителями и настройками шасси. Большой желтый циферблат тахометра по бокам окружен цветными дисплеями. Отдельный экран установлен и для пассажира, причем он дублирует показания приборов. Вместо рычага трансмиссии предусмотрен набор кнопок.

Ferrari 812 Superfast – последний из мегакан, ведь после него атмосферные двигатели Ferrari уже не будут разрабатывать. Финальный аккорд получился на славу: новый 6,5-литровый V12 с непосредственным впрыском топлива развивает 800 л. с. при 8500 об/мин. Это 123 л. с. на

литр объема и никакого турбонаддува! Пиковый крутящий момент составляет 718 Н·м при 7000 об/мин. С 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями разгон до 100 км/ч занимает 2,9 с, а максимальная скорость превышает 340 км/ч.

Автомобиль стал первым Ferrari с электроусилителем руля. Кроме того, у заряженного Ferrari F12tdf позаимствована технология управляемых задних колес. В арсенале автомобиля есть и адаптивные амортизаторы, и электронный дифференциал повышенного трения, и карбоново-керамические тормозные диски. А еще предусмотрена система Side Slip control, позволяющая управлять заносом и даже выставлять его угол.

Новый Ferrari 812 Superfast поступит в продажу с лета. Приблизительная цена Ferrari составит 350 тыс. евро.







Технические характеристики Ferrari 812 Superfast	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	3/2
Снаряженная масса, кг	1525
Длина/ширина/высота, мм	4657/1971/1276
Колесная база, мм	2710
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	6500
Тип	Бензиновый
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V12
Количество клапанов/распредвалов, шт.	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	800 при 8500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	718 при 7000
Трансмиссия	
Тип привода	Задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, CST, F1-Trac, SSC
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	275/35 ZR20 спереди, 315/35 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,9
Максимальная скорость, км/ч	340
Расход топлива, л/100 км	
– смешанный цикл	14,9
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	350 000
Первое ТО, км	10 000
Периодичность ТО, км	10 000

Mercedes-Mayba G650 Landaulet: трековый зверь



ch

Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА





Еще несколько лет назад всем казалось, что марка Maybach снова ушла в небытие. Однако на самом деле концерн Daimler немного изменил стратегию. Теперь обозначение Maybach носят роскошные версии существующих моделей, которых становится все больше. Причем порой принимаются очень смелые решения относительно этих версий. Кто бы мог подумать, что новый Maybach может быть создан на базе Mercedes-Benz G-Class?

Mercedes-Maybach G650 Landulet – не причудливый концепт-кар, а вполне серийная модель. Еще больше удивляет тот факт, что это кабриолет. Точнее, даже не кабриолет, а ландоле: так называется тип кузова с жесткой крышей над передними сиденьями и мягкой – над задними. Таким образом, пассажиры могут наслаждаться свежим воздухом. К слову, такая же версия ранее была и у Maybach 62.

В основе новинки лежит экстремальный Mercedes-Benz G500 4x4². Помимо нео-

бычной конструкции крыши, этот Mercedes-Benz Gelandewagen можно отличить по карбоновым крыльям и выдвигаемым подножкам. Кроме того, колесная база увеличена сразу на 580 мм – до 3428 мм. Длина гиганта составляет 5345 мм. Передний бампер дополнен широкими воздухозаборниками.

Во внутренней отделке сочетаются дорогая двухцветная кожа, дерево и карбон. Четырехспицевое рулевое колесо, приборы в отдельных колодцах и вертикальная центральная панель остались без изменений.

Второй ряд отделяется от первого выдвигаемой перегородкой. Здесь установлены два отдельных кресла с электроприводом, подогревом, вентиляцией и массажа. К услугам задних пассажиров – пара съемных 10-дюймовых планшетов, а также подстаканники с функциями подогрева и охлаждения напитков.

Двигатель знаком по заряженному

Mercedes-Benz G65 AMG. Этот 6,0-литровый V12 с двумя турбинами развивает 630 л. с. и обладает максимальным крутящим моментом в 1000 Н*м. В паре с ним работает 7-ступенчатый "автомат". Конечно же, предусмотрены постоянный полный привод и адаптивные амортизаторы, а дорожный просвет достигает внушительных 450 мм. Также применены порталные мосты – редкость на легковых автомобилях.

Всего планируют выпустить лишь 99 Mercedes-Maybach G650 Landulet. Цена Mercedes-Benz G-Class в роскошном исполнении составит около 460 тыс. евро, то есть он будет даже дороже, чем шестиколесный исполин Mercedes-Benz G63 AMG 6X6. Официальная премьера, скорее всего, состоится в марте на Женевском автосалоне.









Технические характеристики Mercedes-Maybach G650 Landulet

Тип кузова	кабриолет
Количество дверей/мест, шт.	5/4
Длина/ширина/высота, мм	5345/2110/2245
Колесная база, мм	3428
Дорожный просвет (клиренс), мм	450
Двигатель	
Рабочий объем, см3	5980
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V12
Количество клапанов/распредвалов, шт.	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	630 при 4800
Макс. крутящий момент, Н-м при об/мин	1000 при 2300
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/110
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	7-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Зависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Зависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Размер шин	325/55 R22
Эксплуатационные показатели	
Стоимость автомобиля в Европе, евро	460 000
Первое техобслуживание км	20 000
Периодичность техобслуживания км	20 000

Pagani Huay Roadster: свежий ветер



ra

Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА





Купе Pagani Huayra пришло на смену легендарной модели Zonda в 2011 году. С того времени многих поклонников спортивных моделей интересовал один вопрос – будет ли кабриолет. Ответа пришлось ждать шесть лет и теперь наконец представлен новый Pagani Huayra Roadster. К слову Huayra назвали в честь индейского бога ветра Уайры. Название как нельзя кстати, ведь, как не в кабриолете, можно насладиться свежим ветром в лицо?

Кабриолет Pagani Huayra Roadster во многом повторяет стиль купе. У него длинный вытянутый профиль со сдвинутым вперед салоном. В знакомом духе выполнена передняя часть с узкими фарами да и фирменные четыре сопла выхлопной системы сохранены. Интересно, что покупатель одновременно получит два типа складывающейся крыши – мягкую тканевую и жесткую карбоновую, со стеклянной секцией по центру.

Однако отличия от купе Pagani Huayra не ограничиваются крышей. Двери кабриолета вверх не поднимаются, а открываются

более привычно – в сторону. За спинками сидений появились обтекатели, прячущие дуги безопасности, а отверстие в капоте позволяет лицезреть двигатель.

Карбоновый монокок, алюминиевые и магниевые сплавы, титан – все это сделало Pagani Huayra Roadster очень легким – 1280 кг. Это неплохой результат для 4,6-метрового авто, особенно если учесть тот факт, что купе весит 1350 кг. Предусмотрена и активная аэродинамика: спереди и сзади на больших скоростях поднимаются специальные закрылки.

Салон Pagani – современная классика, внутреннее убранство выполнено в причудливом стиле стимпанк. Кожа в отделке сочетается с алькантарой, карбоном и полированным до блеска алюминием. Приборы напоминают старинные часы, а рычага коробки переключения передач. Впрочем, есть здесь и современный сенсорный дисплей мультимедийной системы. Конечно же, установлены спортивные

ковшеобразные сиденья.

За креслами установлен двигатель Pagani Huayra Roadster – 6,0-литровый V12 Mercedes-Benz с двумя турбинами. Он развивает 764 л. с. при 6200 об/мин, что больше, чем у стандартного купе, но меньше, чем у заряженного 800-сильного Pagani Huayra BC. Максимальный крутящий момент составляет 1000 Н•м. Динамические характеристики Pagani Huayra Roadster не рассекретили, но, скорее всего, разгон до 100 км/ч занимает около 3 с, а максимальная скорость превышает 370 км/ч.

Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия доработана и переключает передачи быстрее. Как и все Pagani Huayra, кабриолет получил регулируемые амортизаторы Ohlins и карбоново-керамические тормозные диски диаметром 380 мм.

Новый Pagani Huayra Roadster представят на Женевском автосалоне. Всего планируют выпустить только 100 кабриолетов. Купить Pagani Huayra Roadster можно будет по цене в 2,28 млн. евро, то есть он вдвое дороже родственного купе.









Технические характеристики Pagani Huayra Roadster

Тип кузова	кабриолет
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1280
Длина/ширина/высота, мм	4605/2036/1169
Колесная база, мм	2795
Колея передняя/задняя, мм	1598/1550
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	5980
Тип	Бензиновый
Расположение	В базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	V12
Количество клапанов/распредвалов, шт	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	764 при 6200
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	1000 при 2400
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/100
Трансмиссия	
Тип привода	Задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная
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, ESC, Traction control
Количество подушек безопасности, шт.	4
Размер шин	255/35 ZR19 спереди, 335/30 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Стоимость автомобиля в Европе, (евро)	2 280 000
Первое техобслуживание, км	10 000
Периодичность техобслуживания, км	10 000

PAL-V Libe

летающий автомобиль
с амбициями



erty:

ль



В это трудно поверить, но первый летающий автомобиль попытались создать еще в 1917 году. То есть, этой идее уже исполнилось сто лет, но она до сих пор толком не реализована. Конечно, были весьма интересные и неплохо продуманные проекты, но ни один из них так и не дошел до стадии производства. Однако теперь ситуация может измениться: голландская компания PAL-V начинает продажи модели Liberty и ее планы амбициозные.

Летающий автомобиль PAL-V Liberty довольно неплохо продуман, ведь разрабатывали его около десяти лет. Это небольшая двухместная капсула на трех колесах длиной 4 м и шириной 2 м. В конструкции новинки использованы композитные материалы и углеволокно, а потому она очень легкая – всего 664 кг.

Для передвижения по дороге предусмотрен бензиновый двигатель мощностью 100 л. с. Он позволяет разогнаться до 100 км/ч за 9 с и развивать 160 км/ч, а расход топлива в смешанном цикле составляет 7,6 л/100 км. Что интересно, в поворотах автомобиль кренится подобно мотоциклу.

Превратить PAL-V Liberty в летательный аппарат можно за 5-10 минут. На крыше раскладывается несущий винт, а сзади появляются оперение и толкающий пропеллер. Автомобиль превращается в автожир – гибрид самолета и вертолета.

Для полета предусмотрен отдельный оппозитный авиадвигатель Rotax на 200 л. с. В воздухе летающий автомобиль достигает 180 км/ч и может подняться на высоту 3500 м, а его дальность полета составляет 500 км. Бак у двух моторов общий, причем

они могут работать как на бензине, так и на этаноле.

Для взлета нужен участок дороги длиной 200 м, а вот посадка будет вертикальной. Естественно, в салоне предусмотрен полный набор авиационных приборов.

Конечно, чтобы управлять PAL-V Liberty, нужны не только водительские права, но и лицензия пилота. Хотя курсы пилота включены в стоимость. Купить летающий автомобиль можно по цене в 500 тыс. евро, причем все автомобили будут персонализированы, в соответствии с пожеланиями покупателей. Заказы на модель уже принимаются, а первые 90 машин отправят клиентам до конца 2018 года. А немного позже обещают и более доступную версию PAL-V Sport за 300 тыс. евро.







Технические характеристики PAL-V Liberty

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест	2/2
Снаряженная/полная масса, кг	664/910
Длина/ширина/высота, мм	4000/2000/1700
Двигатель	
Тип	Бензиновый
Расположение	сзади, поперечно
Макс. мощность, л. с.	100
Тип полетного двигателя	бензиновый
Макс. мощность, л. с.	200
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/100
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Ходовая	
Тормоза передние	Дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	Дисковые, вентилируемые
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,1
Максимальная скорость, км/ч	160
Расход топлива, л/100 км:	
– смешанный цикл	7,6
Максимальная скорость полета, км/ч	180
Дальность полета, км	500
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	500 000

Seat Ibiza



пятый дубль





Хэтчбэк Seat Ibiza представляет испанскую марку в B-классе с 1984 года. За это время уже выпущено свыше 5,4 млн. автомобилей четырех поколений. Теперь пришла очередь и для пятой генерации. Новый Seat Ibiza официально представлен на родине – в Барселоне.

В основе Seat Ibiza 2017 модельного года лежит платформа MQB, которую также использует его старший брат Seat Leon. При длине в 4050 мм новичок такой же, как и предшественник, но его колесная база прибавила сразу 95 мм – до 2564 мм. Кроме того, ширина выросла до 1780 мм.

Отныне хэтчбэк Seat Ibiza будет только пятидверным, ведь от трехдверной версии отказались. Дизайн автомобиля создан под влиянием того же Seat Leon. Во внешнем виде преобладают грани и углы. Трапециевидная решетка радиатора сочетается с огромным воздухозаборником в бампере. Треугольные фары дополнены ходовыми огнями, а в версии FR они

светодиодные. Боковины профилированы, а рельефная пятая дверь сверху прикрыта спойлером. Сзади по краям кузова установлены компактные фонари.

Рубленые поверхности преобладают и в салоне Seat Ibiza. Руль с плоским ободом и крупные циферблаты приборов знакомы по Seat Leon. На центральной панели установлен новый 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Возросшие размеры позволили сделать автомобиль значительно просторнее внутри и увеличить объем багажника до рекордных для B-класса 355 л.

Базовая версия получила систему автоматического торможения, а список опций дополнили система доступа без ключа, адаптивный круиз-контроль, камера заднего вида, 300-ваттная аудиосистема и беспроводная зарядка для смартфонов.

На первых порах новый Seat Ibiza получит знакомые бензиновые трехцилиндровые моторы объемом 1,0 л. Атмосферный

двигатель развивает 75 л. с., а турбированные – 95 и 115 л. с. Seat Ibiza FR оснастят новой 1,5-литровой турбированной "четверкой" мощностью 150 л. с., дополненной системой отключения цилиндров. Также будет доступен 1,6-литровый турбодизель в вариантах на 80 и 95 л. с.

Как и ранее, на выбор предложены 6-ступенчатая механическая трансмиссия или 7-ступенчатый "робот" с двумя сцеплениями DSG. Расширенная колея и увеличенная на 30% жесткость кузова способствуют лучшей управляемости. У Seat Ibiza FR более жесткая подвеска, а оснащение включает технологию изменения настроек шасси и двигателя.

Seat Ibiza пятого поколения официально представят на Женевском автосалоне. Вскоре после премьеры модель поступит в продажу по цене примерно от 12 тыс. евро. Со временем линейку расширят универсал и заряженный Seat Ibiza Cupra.









Технические характеристики Seat Ibiza

Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4050/1780/1444
Колесная база, мм	2564
Объем багажника мин/макс, л	355
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1496
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	4, в ряд
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	150 при 5500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	250 при 1500
Трансмиссия	
Тип привода	Передний
Коробка передач	7-ст. автоматическая 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	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Эксплуатационные показатели	
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	12 000 – 20 000
Первое техобслуживание км	15 000
Периодичность техобслуживания км	15 000

SsangYong Korando: повторное обновление



Первый SsangYong Korando был рамным вседорожником, но модель 2010 года стала первой вседорожной моделью марки с несущим кузовом. Уже ведется работа над новым поколением Korando, а пока нынешняя генерация прошла уже второе серьезное обновление.

Внешние изменения не слишком радикальные и SsangYong Korando сохраняет знакомый силуэт. Больше всего различия заметны в передней части, ставшей более выразительной. Новая широкая решетка радиатора украшена хромированными накладками. Раскосые фары стали крупнее и дополнены светодиодными ходовыми огнями. Кроме того, в переднем бампере увеличен воздухозаборник и установлены С-образные противотуманные фары. Сзади немного изменены фонари.

В салоне SsangYong Korando сразу заметно новое рулевое колесо с вставками

"под алюминий". Заменены и циферблаты приборов, причем теперь они помещены в отдельные колодцы. На центральной панели немного освежены клавиши и установлен более современный сенсорный дисплей мультимедийной системы. Список опций пополнила камера заднего вида. Кроме того, можно выбрать электропривод, подогрев и вентиляцию передних сидений, климат-контроль, датчики света и дождя, 18-дюймовые легкосплавные диски.

Как и ранее, на выбор доступны два 2,0-литровых двигателя. Бензиновая "четверка" развивает 150 л. с., а дизельная – 175 л. с. SsangYong Korando доступен с

6-ступенчатыми механической или автоматической трансмиссиями, есть версии с передним и полным приводом.

Новый SsangYong Korando уже продают на родине, в Южной Корее. До конца года обновленный вседорожник может появиться в Украине.







BMW 5 Series

смена поколений



Touring:





Начиная с 1990 года в линейке BMW 5 Series неизменно присутствует универсал Touring. Поскольку осенью показали новый седан BMW 5, то теперь пришла очередь представить и BMW 5 Series Touring.

Универсал BMW 5 Series стал немного крупнее: теперь его длина составляет 4943 мм, ширина – 1868 мм, высота – 1498 мм, а колесная база – 2975 мм. При этом масса уменьшена почти на 100 кг, ведь новая платформа CLAR подразумевает широкое использование алюминиевых сплавов.

BMW 5 Series Touring сохраняет знакомый дизайн с разделенной решеткой радиатора, длинным капотом и рельефными боковинами. Продолговатые фары теперь светодиодные уже в базовой версии. В передних крыльях появились вентиляционные отверстия, а пороги украшены молдингами. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а по краям кузова

размещены крупные фонари.

Знакомый стиль преобладает и в салоне. Но теперь в более дорогих версиях показания приборов выведены на дисплей. Центральная панель немного повернута к водителю, а сверху на ней установлен 10,25-дюймовый сенсорный дисплей с функцией распознавания жестов.

Универсал BMW стал просторнее внутри, а объем багажника вырос до 570 л в обычном состоянии и 1700 л – со сложенными задними креслами. Его грузоподъемность увеличена до 720 кг. Пятая дверь может быть оснащена электроприводом с сенсорным открытием, а заднее стекло теперь можно открыть отдельно.

Как и седан BMW 5 Series, новая модель получила целый набор современных опций. Можно выбрать съемные планшеты для задних пассажиров, парковочный автотопит с дистанционным управлением, четырехзонный климат-контроль, систему

полуавтономного движения.

На первых порах на выбор будут доступны четыре двигателя. Это бензиновые турбомоторы объемом 2,0 л (252 л. с.) и 3,0 л (340 л. с.), турбодизели объемом 2,0 л (190 л. с.) и 3,0 л (265 л. с.). Их можно дополнить 6-ступенчатой механической трансмиссией или 8-ступенчатым "автоматом".

Есть версии как с задним, так и с полным приводом. Все BMW 5 Series Touring получили заднюю пневмоподвеску, а за доплату доступны адаптивные амортизаторы.

Новый универсал BMW 5 Series представят на Женевском автосалоне. Вскоре после премьеры автомобиль поступит в продажу по цене примерно от 50 тыс. евро.











Aston Martin Vanquish

обновление с приба



Первый Aston Martin Vanquish 2001 года был исключительно купе, а кабриолет Volante появился уже во втором поколении модели. Поскольку недавно представили обновленное купе Aston Martin Vanquish S, то теперь пришло время и для модернизации кабриолета.

British S Volante:

АВТОМОБИЛЬ В МОЩНОСТИ







Внешние изменения не слишком большие, но заметные. Новый Aston Martin Vanquish S Volante можно отличить по освеженной решетке радиатора и карбоновому аэродинамическому обвесу. Также заметны новые 20-дюймовые легкосплавные диски. В остальном это знакомый кабриолет Aston Martin с элегантными обводами и очень длинным капотом.

В салоне улучшены материалы отделки, но, как и прежде, он декорирован дорогой кожей, алькантарой и деревом. Рулевое

колесо приплюснуто по бокам, а циферблаты приборов привлекают внимание стрелками, вращающимися в разные стороны. Наклоненная центральная панель увенчана выдвижным дисплеем мультимедийной системы. Как и прежде, можно выбирать двухместный или четырехместный варианты.

Проверенный 6,0-литровый V12 пережил очередную модернизацию и теперь развивает 600 л. с. и обладает 630 Н•м крутящего момента. Автоматическая

8-ступенчатая трансмиссия также доработана. Кабриолет Aston Martin Vanquish разгоняется до 100 км/ч за 3,6 с и развивает 317 км/ч. А новая выхлопная система сделала звук мотора громче и сочнее.

Ходовая автомобиля немного перенастроена. Как и ранее, кабриолет оснащен адаптивными амортизаторами и карбоново-керамическими тормозными дисками.

Новый Aston Martin Vanquish S Volante начнут продавать с апреля. Цена Aston Martin составит 313 тыс. долларов.





Mercedes-AMG

универсал с "Озоньком"



Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА

Mercedes-Benz E63 Wagon:

М"





В этом году подразделение Mercedes-AMG празднует свое 50-летие. К этому юбилею подготовят ряд новых интересных моделей. Первая из них – универсал Mercedes-AMG E63 Wagon.

Как и седан Mercedes-AMG E63, новый универсал Mercedes-Benz оснащен 4,0 литровым V8 с двойным турбонаддувом. В начальной версии он развивает 571 л. с. и обладает 750 Н·м крутящего момента. В более экстремальной версии E63 S в распоряжении 612 л. с. и 850 Н·м. Более мощная версия разгоняется до 100 км/ч за 3,5 с, а ее максимальная скорость может быть ограничена на отметке в 250 или 290 км/ч. То есть, это самый быстрый универсал в мире. При этом средний расход топлива составляет 9,4 л/100 км благодаря системе отключения цилиндров.

Все Mercedes-AMG E63 Wagon оснащены 9-ступенчатой автоматической трансмиссией и отныне доступны только с

полным приводом. Впрочем, в нем есть режим Drift, позволяющий отключить переднюю ось, чтобы добиться заноса.

Пневмоподвеска, адаптивные амортизаторы и задний дифференциал повышенного трения значатся в базовом оснащении. В списке опций значатся карбоново-керамические тормозные диски.

Отличить заряженную версию от стандартного Mercedes-Benz E-Class Wagon нетрудно. У нее расширенные колесные арки, новая решетка радиатора и воздухозаборник, увеличенный спойлер на крыше. Кроме того, клиренс уменьшен, а из заднего бампера выглядывают четыре выхлопных трубы. Базовая версия оснащена 19-дюймовыми легкосплавными дисками, а E63 S – 20-дюймовыми.

Салон декорирован кожей и алькантарой, за доплату можно выбрать и карбоновые вставки. У Mercedes-AMG E63 Wagon новое рулевое колесо с плоским ободом

снизу и измененная графика цифровой приборной панели. Также установлены спортивные передние сиденья.

Mercedes-AMG E63 Wagon остается практичным спортивным автомобилем. У него просторный салон, а объем багажника составляет 670 л в обычном состоянии и 1820 л – со сложенными задними сиденьями. Пятая дверь оснащена электроприводом.

Комплектация универсала включает систему доступа без ключа, электропривод и подогрев сидений, трехзонный климат-контроль, адаптивный круиз-контроль, датчики света и дождя, систему автоматического торможения.

Новый Mercedes-AMG E63 Wagon официально представят на автошоу в Женеве. Вскоре после этого он поступит в продажу по цене от 120 тыс. евро.







Ford Expedition

большой американец



ion:

Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА







Hyundai Accent:

пятое поколение





Модель В-класса Hyundai Accent известна с 1994 года. Автомобиль собирают почти в десятке стран по всему миру. Теперь пришло время для уже пятого поколения модели.

Длина и колесная база прибавили по 30 мм и теперь составляют 4405 и 2600 мм, соответственно. Ширина выросла до 1729 мм. Седан Hyundai Accent стал серьезнее на вид и напоминает старшего брата – новый Hyundai Elantra. На смену плавным линиям приходят грани, хотя автомобиль сохраняет характерный профиль с приподнятой задней частью. Широкая решетка радиатора декорирована хромом, а раскосые фары со светодиодными ходовыми огнями

растянуты на крылья. Боковины выполнены профилированными, а в крышку багажника интегрирован спойлер.

В салоне Hyundai Accent улучшены материалы отделки. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по тому же Hyundai Elantra, у него позаимствованы и циферблаты приборов. Центральная панель немного повернута к водителю и теперь может быть дополнена 7,0-дюймовым сенсорным экраном. Седан стал просторнее внутри, а объем багажника увеличен до 480 л.

Базовая комплектация расширена и включает ESP, кондиционер и 2 подушки безопасности. В самой дорогой версии добавлены климат-контроль, подогрев

передних сидений, датчик освещения. За доплату можно выбрать систему бесключевого доступа, камеру заднего вида, подогрев задних сидений и лобового стекла.

Новый Hyundai Accent сохранил знакомые двигатели объемом 1,4 л (100 л. с.) и 1,6 л (123 л. с.). Они стали экономичнее – расходуют, соответственно, 5,7 и 6,0 л/100 км в смешанном цикле. На выбор доступны 6-ступенчатые механическая или автоматическая коробка переключения передач. Улучшению управляемости способствует новая задняя подвеска.

Hyundai Accent пятого поколения уже поступил в производство. В Украине новый седан Hyundai появится весной.







Skoda Rapid:



Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА

МОДЕРНИЗАЦИЯ







Название Skoda Rapid известно с 1935 года, а в 2012 году его решили возродить для новой бюджетной модели. Она очень неплохо себя зарекомендовала и теперь, пять лет спустя, прошла плановую модернизацию.

Обновление одновременно претерпел и лифтбэк Skoda Rapid, и родственный хетчбэк Skoda Spaceback. Автомобили сохраняют строгий граненый стиль. Главные изменения заметны в передней части. Немного освежена решетка радиатора, а в переднем бампере увеличен воздухозаборник. Новые и фары, а в более дорогих версиях они биксеноновые и дополнены

светодиодными ходовыми огнями. Сзади несколько освежены фонари, а к Skoda Spaceback еще и заднее стекло немного увеличено.

В салоне перемены более заметные. Во-первых, новый Skoda Spaceback получил трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу. Во-вторых, заменены циферблаты приборов, хотя общая компоновка приборной панели осталась прежней. На центральной панели обновлены переключатели, а в более дорогих версиях установлен 6,5-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. К слову, теперь она дополнена беспроводным

Интернетом. Среди других новых опций – системы автоматического торможения и определения усталости водителя.

Вслед за Skoda Octavia новый Rapid получил 1,0-литровые трехцилиндровые турбомоторы мощностью 95 и 110 л. с. Также можно выбрать 1,4-литровую турбированную "четверку" мощностью 125 л. с. и усовершенствованные турбодизели объемом 1,4 л (90 л. с.) и 1,6 л (116 л. с.).

Новый Skoda Rapid представят на Женевском автосалоне. Вскоре после этого модель поступит в продажу в Европе по цене примерно от 16 тыс. евро.





Mitsubishi Gr



and Lancer:

радикальное обновление
со сменой имени





Нынешнее, десятое поколение Mitsubishi Lancer известно с 2007 года и пока неясно, будет ли у него наследник. Судьбу модели решают новые владельцы Mitsubishi – концерн Renault-Nissan. Пока же седан Mitsubishi прошел основательную модернизацию и переименован в Grand Lancer.

Mitsubishi Grand Lancer не зря так называется, ведь в результате обновления подрос до 4625 мм в длину. У автомобиля полностью новая передняя часть с хромированной решеткой радиатора и продолговатыми светодиодными фарами. Передний бампер дополнен увеличенным воздухозаборником. Боковины стали бо-

лее профилированными. Кроме того, седан получил новую крышку багажника с хромированной накладкой, соединяющей Г-образные фонари (также диодные).

Большие перемены произошли и в салоне Mitsubishi Grand Lancer. Передняя панель и трехспицевое рулевое колесо полностью новые. В более дорогих версиях показания приборов теперь выведены на жидкокристаллический дисплей. Большую часть центральной панели занимает 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы.

Комплектация седана расширена. Все Mitsubishi Grand Lancer укомплектованы камерой заднего вида, системами стаби-

лизации и автоматического замедления. Самый дорогой вариант получил систему бесключевого доступа, двухзонный климат-контроль и люк в крыше.

На первых порах предлагают только один двигатель – проверенную 1,8-литровую бензиновую "четверку" мощностью 140 л. с. Она работает в паре с бесступенчатым вариатором. Расход топлива в смешанном цикле уменьшен до 6,4 л/100 км.

Пока новый Mitsubishi Grand Lancer доступен в Китае и Тайване, однако вскоре его планируют представить и в других странах. Цена Mitsubishi стартует с отметки в 22 тыс. долларов.









Toyota Yaris

серьезное обновление



aris:

Хэтчбэк Toyota Yaris появился в 1999 году и пришел на смену модели Starlet. Нынешнее, третье, поколение модели выпускают с 2011 года. Модель уже один раз обновляли, но теперь решили освежить повторно. В конструкцию внесено свыше 900 изменений.





Новый Toyota Yaris выглядит знакомо, хотя его дизайн и претерпел изменения. У хэтчбэка теперь выраженный "нос", украшенный логотипом Toyota. Решетка радиатора стала еще крупнее, а фары стали раскосыми и дополнены светодиодными ходовыми огнями. Сзади можно заметить новые продолговатые фонари, также с диодными лампами. Кроме того, заменена пятая дверь.

В салоне Toyota Yaris улучшены материалы отделки и добавлены новые цветовые схемы. Заметны и более современные

вентиляционные дефлекторы. Также установлена новая комбинация приборов со спидометром и тахометром в отдельных колодцах и цветным экраном бортового компьютера. Также немного изменены клавиши на центральной панели. Комплектация хэтчбэка расширена и теперь даже базовая версия оснащена системами автоматического замедления и соблюдения полосы движения.

Модель получила новый 1,5-литровый бензиновый двигатель. Он мощнее 1,3-литровой четверки – развивает 111 л.

с. Время разгона до 100 км/ч с ним сократилось с 11,8 до 11,0 с. К тому же, мотор экономичнее на 12%. Еще одной новинкой станет 1,8-литровый 213-сильный компрессорный мотор – им оснастят заряженную версию. Останется в линейке и 100-сильный гибрид Toyota Yaris.

Обновленный Toyota Yaris представят на Женевском автошоу. Вскоре после этого хэтчбэк поступит в продажу по цене примерно от 12 тыс. евро.









HYBRID

19.5 20.0



Hyundai i30:

Появившийся в 2007 году Hyundai i30 стал первой моделью корейской марки, созданной специально для Европы. Ее даже создавали в европейском техническом центре Hyundai, а производство наладили в Чехии. За десять лет выпущено уже свыше 400 тыс. этих автомобилей и теперь эстафету перенимает уже третье поколение Hyundai i30.

**продолжение
истории**

Пока представили только пятидверный хэтчбэк Hyundai i30, но в будущем появится еще и универсал. А вот трехдверная версия пока под вопросом. Новая модель стала солиднее и сдержаннее на вид, теперь она похожа на младшего брата Hyundai i20. У автомобиля длинный капот и слегка сдвинутый назад салон. Широкая трапециевидная решетка радиатора и слегка раскосые фары – черты нового фирменного стиля Hyundai. Оптика теперь может быть и полностью светодиодной – за доплату. Оконная линия стала немного выше, а у стоек крыши уменьшены углы наклона. Пятая дверь выполнена профилированной, как у Hyundai Tucson, и прикрыта спойлером. Каплевидные фонари растянуты над крылья.

Под современным кузовом прячется проверенная платформа предшественника. Вот почему колесная база осталась неизменной (2650 мм), хотя длина и выросла до 4340 мм. Хэтчбэк стал немного шире и

ниже. Кроме того, жесткость кузова увеличена на 22%, а коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,30. В качестве опции доступны легкосплавные диски диаметром до 17 дюймов.

В салоне Hyundai i30 улучшены материалы отделки, а стиль внутреннего убранства также стал серьезнее. На передней панели теперь преобладают горизонтальные линии, да и новое трехспицевое рулевое колесо выглядит более лаконично. Стилисты отказались от отдельных колодцев для циферблатов приборов. Внутри спидометра установлен указатель уровня топлива, а в тахометре находится датчик температуры двигателя. По центру размещен цветной экран бортового компьютера.

Центральная панель стала шире и больше наклонена. Она увенчана цветным сенсорным дисплеем мультимедийной системы. В зависимости от уровня оснащения его диагональ составляет 5 либо 8 дюймов. Благодаря ему клавиш блоков аудио-

системы и климат-контроля стало гораздо меньше.

У рулевой колонки Hyundai i30 изменяются угол наклона и вылет, а водительское сиденье регулируется по высоте. Передние кресла комфортабельные, а их боковая поддержка стала лучше. Кроме того, улучшена обзорность, ведь заднее стекло увеличено в размерах. Центральный подлокотник теперь сдвижной, а бокс в нем увеличен.

Внутреннее пространство осталось на уровне модели прошлого поколения. Пространство для ног и над головой вполне приличное, по меркам С-класса. А багажник очень даже вместительный: его объем увеличен до 395 л в обычном



состоянии и 1301 л – со сложенными задними сиденьями.

Базовое оснащение включает электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционер, аудиосистему, связь Bluetooth, камеру заднего вида. Также обязательными являются 7 подушек безопасности и система стабилизации. В самом дорогом варианте Тор салон обшит кожей, а водительское сиденье оснащено подогревом. Кроме того, в этом случае предусмотрены система доступа без ключа, двухзонный климат-контроль, датчики света и дождя, подогрев сидений и навигационная система. Список опций дополнили вентиляция передних кресел, беспроводная зарядка для смартфонов, панорамная крыша. Также можно выбрать системы автоматического замедления, соблюдения полосы движения, мониторинга "слепых" зон, распознавания дорожных знаков и определения усталости водителя.

Новый Hyundai i30 в общей сложности получил шесть разных двигателей. Начальными являются проверенная атмосферная

"четверка" объемом 1,4 л (100 л. с.) и новый 1,0-литровый трехцилиндровый турбомотор мощностью 120 л. с. Следующая ступень – 1,4-литровая 140-сильный двигатель с турбонаддувом. Он работает плавно и не очень громкий. К тому же, его характер покладистый, а тяги на малых оборотах хватает. Максимальные 242 Н·м крутящего момента достигаются всего при 1500 об/мин. Такой хетчбэк разгоняется до 100 км/ч за 8,9 с и развивает 210 км/ч. При этом он экономичный – 6,6 л/100 км в городском цикле и 4,8 л/100 км – в загородном.

Турбодизель объемом 1,6 л доступен в вариантах мощностью 95, 110 и 136 л. с. У самой мощной модификации максимальный крутящий момент в 300 Н·м достигается при 1750 об/мин. То есть тяги более, чем достаточно. Разгон до 100 км/ч занимает 10,2 с, а максимальная скорость – 200 км/ч. Двигатель стал гораздо тише. К тому же, расход топлива также уменьшен – до 4,3 л/100 км в городе и 3,7 л/100 км – на шоссе.

Как и прежде, можно выбрать 6-ступен-

чатую механическую трансмиссию или 7-ступенчатый "робот" с двумя сцеплениями. Последний демонстрирует быстрые переключения без толчков.

Ходовая перенастроена, а в задней подвеске добавлены рычаги. Новый Hyundai i30 демонстрирует уверенную управляемость. У него хорошее сцепление с дорогой, а рулевое управление стало точнее. Но все равно обратной связи немного. Ходовая все же больше ориентирована на комфорт. Подвеска легко справляется с большинством дорожных неровностей, хотя крены кузова при этом меньше, чем у предшественника. На больших скоростях в салоне стало тише благодаря улучшенной шумоизоляции. Кроме того, автомобиль лучше замедляется, ведь диаметр передних тормозных дисков увеличен до 288 мм.

Hyundai i30 третьего поколения поступит в продажу в Европе с марта. Базовая версия будет стоить 17 500 евро. Купить новый Hyundai i30 в Украине можно будет весной.











Технические характеристики Hyundai i30			
Тип кузова	хетчбэк		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1269	1279	1338
Длина/ширина/высота, мм	4340/1795/1455		
Колесная база, мм	2650		
Колея передняя/задняя, мм	1573/1581		
Клиренс (дорожный просвет), мм	140		
Объем багажника, л	395/1301		
Диаметр разворота, м	10,6		
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	998	1353	1582
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом		Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3	В ряд, 4	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	120 при 6000	140 при 6000	136 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	171 при 1500	242 при 1500-	300 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50		Дт/50
Трансмиссия			
Тип привода	Передний		
Коробка передач	6-ст. механическая, 7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями		
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Количество подушек безопасности, шт.	7		
Размер шин	195/65 R15	205/55 R16	195/65 R15
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,1	8,9 (9,2)*	10,2 (10,6)
Максимальная скорость, км/ч	190	210 (205)	200 (200)
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	5,6	6,6 (6,4)	4,3 (4,4)
– загородный цикл	4,4	4,8 (5,0)	3,7 (3,9)
– смешанный цикл	4,9	5,4 (5,5)	3,9 (4,1)
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	17 500 – 30 000		
Первое техобслуживание, км	15 000		
Периодичность техобслуживания, км	15 000		

*В скобках – данные для версии с трансмиссией с двумя сцеплениями

Land Rover D



Discovery: революция





С момента появления в 1989 году Land Rover Discovery был классическим рамным вседорожником с отличной проходимостью. Свой образ модель не меняла на протяжении четверти века, но времена меняются. Бескомпромиссные покорители бездорожья сейчас менее популярны. Пришлось меняться и Discovery, хотя свои традиционные вседорожные способности он все же сохранил.

Вслед за Range Rover и Range Rover Sport новый Land Rover Discovery отказался от рамы в пользу несущего кузова. Вкупе с использованием алюминиевых и магниевых сплавов это позволило уменьшить вес сразу на 480 кг – до 2115 кг в начальной версии. А ведь при этом автомобиль подрос на 141 мм (до 4970 мм), а его колесная база прибавила 38 мм – до 2923 мм.

Преобразился вседорожник и внешне. Строгие прямые линии и углы ушли в прошлое, автомобиль теперь стремительный и обтекаемый, как и его младший брат Land Rover Discovery Sport. Увеличены углы наклона стоек крыши, а обводы кузова стали более плавными. Фирменная хромированная решетка радиатора сочетается с раскосыми фарами, которые могут быть и полностью светодиодными. Колесные арки раздуты, а боковины украшены штампованными линиями. Уже в базовой версии предусмотрены 19-дюймовые литые диски, а за доплату доступны колеса диаметром до 22 дюймов. Впрочем, сохранены некоторые фирменные черты Discovery – линия крыши с харак-

терным изломом и ассиметричная пятая дверь. Заднее стекло сверху прикрыто спойлером, а изящные узкие фонари растянуты на крылья.

При открытии двери автомобиль приседает: пневмоподвеска уменьшает клиренс для удобства посадки. Во внутренней отделке всех версий, кроме базовой, сочетаются кожа, дерево и полированный алюминий, а подсветка – светодиодная. Стиль салона навеян моделями Range Rover, у них позаимствовали и четырехспицевое multifunctionальное рулевое колесо, и круглый селектор трансмиссии. А вот цифровую приборную панель брать не стали. В Land Rover Discovery установлены классические циферблаты спидометра и тахометра в отдельных колодцах, а по центру расположен цветной экран бортового компьютера.

Центральная панель теперь серьезно наклонена. Сверху на ней установлен сенсорный дисплей мультимедийной системы InControl Touch: в зависимости от уровня оснащения его диагональ составляет 8 или 10 дюймов. Благодаря ему клавиш здесь стало гораздо меньше. Переключатели блока климат-контроля теперь дополнены маленькими мониторчиками, показывающими выбранную температуру в салоне.

У Land Rover Discovery два перчаточных ящика, вместительные карманы в дверях и спинках сидений, а огромный бокс в переднем подлокотнике поместит четыре 10-дюймовых планшета. Кроме того, в салоне 4 розетки и 9 USB-портов.

Передние сиденья комфортабельные и обладают лучшей боковой поддержкой, чем кресла предшественника. Высокая посадка способствует хорошей обзорности во всех направлениях. Обзор назад, кстати, существенно улучшен за счет большего заднего стекла.

Внутреннее пространство – козырь Land Rover Discovery. На втором ряду стало больше места для ног, да и над головой запас немаленький. Сиденья также оснащены горизонтальной регулировкой – могут сдвигаться назад на 160 мм. Третий ряд кресел рассчитан на взрослых пассажиров ростом до 190 см.

Даже со всеми семью сиденьями на месте остается 258-литровый багажник. В пятиместной конфигурации он возрастает до 1137 л, а в двухместной – до 2406 л. Второй и третий ряд складываются с помощью электропривода, причем управлять этим процессом можно как кнопками в багажнике, так и через дисплей мультимедийной системы или даже дистанционно через смартфон. Пол багажника выполнен выдвигаемым и образует скамейку для пикника, а пятая дверь оснащена электроприводом во всех Discovery.

Базовая комплектация включает электростеклоподъемники, электропривод и обогрев зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, аудиосистему, адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления. Также установлены 6 подушек безопасности, системы стабилизации, контроля давления в шинах и наблюдения полосы движения. В самом

дорогом варианте HSE Luxury добавлены система доступа без ключа, четырехзонный климат-контроль, датчики света и дождя, электропривод передних сидений, подогрев и вентиляция кресел первого и второго ряда, спутниковая навигация, Wi-Fi, камеры кругового обзора, двухсекционная панорамная крыша и мониторы для задних пассажиров. Перечень опций включает функцию массажа передних сидений, парковочный автопилот (с режимом для автомобиля с прицепом), системы мониторинга "слепых" зон, распознавания дорожных знаков и определения усталости водителя.

Для Land Rover Discovery предлагают на выбор четыре двигателя, причем бензиновый из них только один – 3,0-литровый компрессорный V6 мощностью 340 л. с. Традиционно эта модель популярнее с дизелями. Новая 2,0-литровая "четверка" развивает 180 л. с. с одной турбиной и 240 л. с. – с двумя. Последний вариант, конечно, предпочтительнее, ведь у него в распоряжении 500 Н·м крутящего момента всего с 1500 об/мин. Он отзывчивый и довольно эластичный, но слишком гром-

кий. Разгон до 100 км/ч с ним занимает 8,3 с, а максимальная скорость – 207 км/ч. Расход топлива очень небольшой – 7,8 л/100 км в городском цикле и 5,8 л/100 км – в загородном.

Знакомый 3,0-литровый турбодизельный V6 мощностью 258 л. с. работает тише и более плавно. Еще одно его преимущество – приличный крутящий момент в 600 Н·м при 1750 об/мин. Тяги более, чем достаточно и можно даже буксировать 3,5-тонный прицеп. Такой Discovery разогнается до 100 км/ч за 8,1 с и развивает 209 км/ч. В городе он расходует 8,3 л/100 км, а на трассе – 6,5 л/100 км.

Автоматическая 8-ступенчатая коробка переключения передач работает очень плавно. Постоянный полный привод дополнен понижающей передачей, есть и система помощи на крутом спуске Hill Descent Control. Технология Terrain Response, дает возможность настроить полный привод для езды по грязи, камням, песку и снегу, причем может выбирать режим полностью автоматически. Также предусмотрен всесезонный круиз-контроль All-Terrain Progress Control,

позволяющий на малой скорости "проползти" скромный участок. Пневмоподвеска позволяет увеличить клиренс до 283 мм, что позволяет форсировать броды глубиной до 90 см. Угол въезда составляет 34°, а съезда – 30°. Так что всесезонные способности отличные, даже несмотря на отсутствие рамы.

Вместе с тем, несущий кузов и меньший вес способствовали улучшению поведения Land Rover Discovery на асфальте. Он теперь увереннее чувствует себя в поворотах и кренится меньше. При этом комфорт езды также улучшен благодаря новой многорычажной задней подвеске. На больших скоростях дорожный просвет уменьшается до 195 мм. Рулевое управление сделали точнее и острее (2,7 оборота от упора до упора). Также улучшена шумоизоляция и в салоне стало гораздо тише.

Новый Land Rover Discovery стал комфортнее и обрел целый набор новых технологий, но при этом не потерял традиционных качеств. Всесезонник уже продается в Европе, а цена Land Rover Discovery в базовой версии составляет 50 500 евро.









Технические характеристики Land Rover Discovery		
Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/7	
Снаряженная масса, кг	2184	2230
Длина/ширина/высота, мм	4970/2073/1888	
Колесная база, мм	2923	
Колея передняя/задняя, мм	1692/1687	
Клиренс (дорожный просвет), мм	195-283	
Объем багажника, л	258/2406	
Диаметр разворота, м	12,3	
Двигатель		
Рабочий объем, см ³	1999	2998
Тип	Дизельный, с турбонаддувом	
Расположение	Спереди, продольно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	240 при 4000	258 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	500 при 1500	600 при 1750
Топливо/емкость бака, л	ДТ/100	
Трансмиссия		
Тип привода	Постоянный полный	
Коробка передач	8-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости, с пневмоэлементами	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости, с пневмоэлементами	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, HDC, Terrain Response	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Размер шин	255/55 R20	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,3	8,1
Максимальная скорость, км/ч	207	209
Расход топлива, л/100 км		
– городской цикл	7,8	8,3
– загородный цикл	5,8	6,5
– смешанный цикл	6,5	7,2
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	50 500 – 73 700	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Mercedes-AMG трековый зверь



Тест-драйв:
ДЕБЮТАНТ

MG GTR:





Ателье AMG сначала занималось доработкой серийных и гоночных Mercedes-Benz, а теперь взялось самостоятельно создавать автомобили. В 2014 году появилось яркое купе Mercedes-AMG GT. Но инженеры AMG на этом не остановились и взялись усовершенствовать свое же творение. Результат – экстремальный Mercedes-AMG GTR, созданный при участии трехкратного чемпиона Формулы-1 Льюиса Хэмилтона.

Издали новый Mercedes-AMG GTR не сразу отличить от стандартной модели. У него знакомый элегантный силуэт с длинным капотом, небольшими свесами кузова и сдвинутым назад салоном. Изяшно смотрятся и светодиодные фары. Но при более детальном осмотре сразу виден ряд новшеств, самое заметное из которых – огромная "пасть" решетки радиатора в стиле гоночного Mercedes-Benz 300 SL 1952 года. Остальные внешние изменения подчинены соображениям функциональности. Увеличенные воздухозаборники в переднем бампере и крыльях улучшают охлаждение двигателя и тормо-

зов. Колесные арки расширены, что увеличивает на увеличенную колею. Заметны и огромные легкосплавные диски с шинами размером 275/35 R19 спереди и 325/30 R20 сзади. Наконец, улучшена аэродинамика: обвес, передний спойлер и огромное регулируемое заднее антикрыло добавляют 40 кг прижимной силы. По центру заднего бампера расположено немаленькое "сопло" выхлопной системы.

Купе Mercedes-Benz также посадили на диету. Его крыша, капот и даже карданный вал выполнены из карбона, что позволило уменьшить массу на 15 кг – до 1555 кг.

В отделке салона наряду с кожей присутствует легкая алькантара с ярко-желтыми швами, появились и карбоновые вставки. Передняя панель напоминает крыло самолета, а многочисленные вентиляционные дефлекторы похожи на турбины. Трехспицевое рулевое колесо небольшое, а его обод выполнен плоским снизу. Циферблаты спидометра и тахометра размещены в отдельных колодцах, а остальные показания выведены на цветной экран между ними.

Водителя и пассажира разделяет наклоненная центральная консоль. Сверху к ней прикреплен 8,4-дюймовый дисплей мультимедийной системы Comand. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля рационально упорядочены, хоть и не слишком крупные. Оригинально выполнены восемь кнопок управления настройками двигателя и шасси – они выложены в виде буквы "V" (это символизирует двигатель V8). Довольно необычный и компактный изогнутый селектор трансмиссии.

Пожалуй, главное новшество в салоне – ковшеобразные спортивные сиденья. Они отлично удерживают спину, хотя и не столь комфортабельные, как кресла стандартного Mercedes-AMG GT. Предусмотрены функции их электропривода и подогрева. На трансмиссионном тоннеле в подлокотнике предусмотрен бокс – неплохое дополнение к немаленькому перчаточному ящику и карманам в дверях. Весьма приличный и багажник: его объем – 350 л.

Оборудование Mercedes-AMG GTR богато: включает электропакет, мощную ау-



диосистему, двухзонный климат-контроль, датчики освещения и дождя, адаптивный круиз-контроль с системой автоматического замедления, технологию определения усталости водителя. Также предусмотрены 8 подушек безопасности (две из них защищают колени водителя и пассажира), системы стабилизации и контроля давления в шинах. В перечне опций значатся Wi-Fi, камера заднего вида, панорамная крыша, системы соблюдения полосы движения, распознавания дорожных знаков и слежения за "слепыми" зонами.

Двигатель собирается вручную, причем делает это один человек и оставляет на крышке свой автограф. Этот 4,0-литровый V8 с непосредственным впрыском топлива и двойным турбонаддувом подвергли серьезной доработке. Новые турбины и система впуска позволили нарастить мощность до 585 л. с. при 6250 об/мин. Мотор быстро отзывается на малейшее нажатие педали акселератора и легко раскручивается до максимальных 7000 об/мин. Турбопауза практически неощутима и уже

при 1900 об/мин в распоряжении немалые 700 Н•м крутящего момента. Так что тяги более, чем достаточно да и эластичности мотору не занимать. Разгон до 100 км/ч занимает 3,6 с, а максимальная скорость выросла до 318 км/ч. Новая титановая выхлопная система обеспечивает сочный и насыщенный саундтрек, а его громкость можно регулировать с помощью отдельной кнопки, открывающей перепускные клапаны.

Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями переключается быстрее, хотя и с заметными толчками. При желании можно выбрать ручной режим и воспользоваться подрулевыми переключателями.

Новый Mercedes-AMG GTR не только демонстрирует отличную динамику, но и стал гораздо маневреннее. В первую очередь, это заслуга поворачиваемых задних колес, но помогают и активные опоры двигателя, и электронный дифференциал повышенного трения. На извилистых дорогах автомобиль гораздо быстрее стандартной модели, а поворачиваемость

близка к нейтральной. К тому же, его можно очень тонко настроить под свой стиль вождения. Например, у антипробуксовочной системы – целых девять режимов работы! Хотя с отключенной ESP купе Mercedes-Benz легко сорвать в занос. Рулевое управление очень острое и наполнено тяжестью, а его информативность – на высоте. Купе быстро реагирует на малейший его поворот. Пружины подвески и адаптивные амортизаторы перенастроены, что уменьшило крены кузова, но сделало автомобиль очень жестким даже в режиме Comfort. Ничего удивительного: все-таки это больше трековая версия. А при желании можно выбрать еще и карбоново-керамические тормозные диски диаметром 402 мм спереди и 360 мм сзади. Впрочем, и стандартные тормоза неплохо себя проявляют.

Купе Mercedes-AMG GTR уже продается в Европе. Купить Mercedes-Benz можно по цене от 165 400 евро, а вскоре появится еще и кабриолет.













Технические характеристики Mercedes-AMG GT R	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1555
Длина/ширина/высота, мм	4546/1939/1284
Колесная база, мм	2630
Колея передняя/задняя, мм	1693/1693
Клиренс (дорожный просвет), мм	100
Объем багажника мин./макс., л	350
Диаметр разворота, м	11,5
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	3982
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	585 при 6250
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	700 при 1900-5500
Топливо/емкость бака, л	A-98/65
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, Traction control
Количество подушек безопасности, шт.	8
Размер шин	275/35 R19 спереди, 325/30 R20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,6
Максимальная скорость, км/ч	318
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	15,1
– загородный цикл	9,0
– смешанный цикл	11,4
Стоимость автомобиля в Европе, евро	165 400
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000

Экономичный D-класс



Mazda 6

Широкая решетка радиатора Mazda 6 напоминает улыбку



Peugeot 508

В передней части Peugeot 508 заметны черные лакированные вставки



Volkswagen Passat

Продолговатые фары Volkswagen Passat сверху прикрыты "бровями"

Автомобили D-класса в последние годы потеряли в популярности, но все равно продаются в мире в огромных количествах. Они просторные внутри, обладают большими багажниками и неплохо оснащены. При этом можно выбрать версии с экономичными дизельными двигателями. Среди таких автомобилей – новый Mazda 6, Peugeot 508 и Volkswagen Passat. Они и пойдут речь в нашем сравнительном тест-драйве.

Mazda 6 недавно прошел небольшое обновление, хотя внешние изменения небольшие. У седана выражен клиновидный профиль с длинным выпуклым капотом, ниспадающей линией крыши и приподнятой задней частью. Мускулов прибавляют раздутые передние крылья. Новая решетка радиатора напоминает улыбку, а раскосые фары со светодиодными лампами похожи на лепестки цветов. В крышку багажника интегрирован заостренный спойлер, а ниже размещен хромированный молдинг. Расширенные "плечи" задних крыльев подчеркнуты продолговатыми фонарями, а из бампера выглядывают две выхлопные трубы.

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

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

При длине в 4870 мм Mazda 6 немногим крупнее, чем Passat (4866 мм) и Peugeot 508 (4830 мм). У него же и самая большая колесная база – 2830 мм против 2817 мм у Peugeot и 2791 мм у Volkswagen. Интересно, что при этом Mazda самый легкий в тройке – 1425 кг против 1501 кг у Volkswagen и 1615 кг – у Peugeot.

Внутри Mazda 6 господствует спортивный, а в отделке преобладает кожа. На передней панели заметна красная накладка. Трехспицевое рулевое колесо небольшое, а в районе хвата рук на нем предусмотрены наплывы. Циферблаты приборов установлены в трех отдельных колодцах. По центру находится спидометр, слева от



Mazda самый легкий в тройке – 1425 кг



У Peugeot самая большая колесная база – 2817 мм



Volkswagen отличается сдержанным лаконичным дизайном



Фонари Mazda 6 соединены хромированным молдингом



В крышку багажника 508 интегрирован спойлер



По краям кузова Passat размещены продолговатые фонари

него – тахометр, а справа – весьма необычный круглый указатель остатка топлива в баке с экраном бортового компьютера внутри. На широкой центральной панели размещен новый 7,0-дюймовый экран навигационной системы, а навигация осуществляется с помощью круглого джойстика. Кнопки аудиосистемы и климат-контроля не слишком много и они удобные в пользовании. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья получили электропривод регулировок и подогрев, обогревается и обод руля. Кресла отлично удерживают спину, хотя не самые мягкие. На центральном тоннеле установлен подлокотник с боксом внутри. Приподнятая "корма" несколько ограничивает обзор назад.

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

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

На втором ряду во всех трех седанах вполне просторно. Больше всего места для ног в Peugeot. Пространство над головой самое щедрое в Volkswagen, а вот Mazda в оно ограничено из-за большого угла наклона задних стоек. Зато задние сиденья "шестерки" обогерваются. Салоны всех автомобилей достаточно широкие, чтобы сзади с удобством поместились трое взрослых пассажиров средней комплекции. Наиболее вместительный багажник у Passat – 586 л против 489 л у Mazda 6 и 473 л – у 508.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей одинаковой стоимости – Mazda 6 2,2 Premium, Peugeot 508 2,0 BlueHDI Allure и Volkswagen Passat 2,0 TDI Comfortline. Все они укомплектованы системой доступа без ключа, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, отдельным климат-контролем (Passat – трехзонным, остальные – двухзонным), датчиками света и дождя, аудиосистемой, адаптивным круиз-контролем, системами стабилизации и контроля давления в шинах. У Peugeot 508 и Mazda 6 есть навигационная система, а у японского седана – еще и камера заднего вида. У Volkswagen 8 подушек безопасности, а у соперников – по 6. Passat и Mazda 6 оснащены системой автоматического торможения. У Mazda также есть системы мониторинга "слепых" зон и соблюдения полосы движения, а у Volkswagen – технология определения усталости водителя.

Все три автомобиля оснащены четырехцилиндровыми турбодизелями. Мотор Mazda при объеме 2,2 л выдает 175 л. с. при 4200 об/мин. Он привлекает огромным крутящим моментом – 420 Н•м при 2000 об/мин. Его характер нетипичный: мотор отзывчив, а также способен достичь высоких 5200 об/мин. Правда, он и более шумный. Легкий седан демонстрирует лучшую в тройке динамику – 8,4 с до 100 км/ч. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия демонстрирует быстрые реакции. А вот "аппетит" не самый маленький – 5,9 л/100 км в городе и 4,2 л/100 км – на шоссе. В Украине также представлена 150-сильная модификация этого турбодизеля, можно выбрать и бензиновые двигатели объемом 2,0 л (165 л. с.) и 2,5 л (192 л. с.).

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

Под капотом Volkswagen – 150-сильный турбодизель объемом 2,0 л. Его максимальный крутящий момент составляет



Циферблаты приборов Mazda установлены в трех отдельных колодцах



Центральная панель Peugeot слегка наклонена



Центральная панель Volkswagen украшена аналоговыми часами



В Mazda 6 ограниченное пространство над головой



У 508 больше всего места для ног



В Passat самое щедрое пространство над головой

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

Mazda – пожалуй, самый интересный в управлении. Его руль – острый и приятно наполнен тяжестью, да и обратная связь у него неплохая. Недостаточная поворачиваемость редко дает о себе знать. Седан мало кренится в поворотах, но на дорогах плохого качества езда становится довольно жесткой. Причиной этого являются не только специфические настройки подвески, но и 19-дюймовая низкопрофильная резина (у конкурентов она 17-дюймовая). На скорости 130 км/ч становятся слышны шумы ветра и шин. Зато тормоза очень эффективные: замедление со 100 км/ч происходит на отрезке в 36,9 м.

Ходовая 508, наоборот, более ориентирована на комфорт. Мягкая подвеска седана без труда поглощает даже серьезные выбоины, способствуют этому и шины с довольно высоким профилем. Руль можно вращать несколькими пальцами, хотя он и не самый информативный. При этом нежелательные движения кузова в поворотах выражены немного больше, чем у конкурентов. Курсовая устойчивость на высоте, как и сцепление с дорогой. Peugeot хорошо маневрирует на малых скоростях: диаметр его разворота – 10,8 м против 11,7 м – у Volkswagen и 12,0 м – у Mazda. Также следует отметить хорошую шумоизоляцию. Даже на больших скоростях в салоне можно разговаривать, не повышая голоса.

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

Peugeot 508 2,0 BlueHDI Allure наиболее доступный в тройке – 963 тыс. гривен. Он привлекает комфортабельной подвеской и экономичностью. Mazda 6 2,2 Premium лишь немногим дороже – 964 тыс. гривен, а его сильные стороны – динамика и богатое оснащение. Volkswagen Passat 2,0 TDI Trendline стоит 977 тыс. гривен и привлекает вместительным багажником.



Объем багажника Mazda – 489 л



У Peugeot в распоряжении 473 л



Багажник Volkswagen самый вместительный – 586 л

Технические характеристики			
Модель	Mazda 6	Peugeot 508	Volkswagen Passat
Тип кузова	седан		
Количество дверей/мест, шт.	4/5		
Снаряженная масса, кг	1425	1615	1501
Длина/ширина/высота, мм	4870/1840/1450	4830/1828/1456	4767/1832/1456
Колесная база, мм	2830	2817	2791
Колея передняя/задняя, мм	1595/1585	1592/1564	1584/1568
Клиренс (дорожный просвет), мм	165	144	145
Объем багажника мин/макс, л	489	473	586
Диаметр разворота, м	12,0	10,8	11,7
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	2191	1997	1968
Тип	Дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	175 при 4500	180 при 3750	150 при 3500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	420 при 2000	400 при 2000	340 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Дт /62	Дт/72	Дт/66
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт	6	6	8
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, EBA, DSC	ABS, EBD, BA, ESP	ABS, EBD, BA, ESP
Размер шин	225/45 R19	215/55 R17	215/55 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,4	8,5	8,7
Максимальная скорость, км/ч	216	230	218
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	5,9	5,2	5,3
– загородный цикл	4,2	3,8	4,1
– смешанный цикл	4,8	4,3	4,5
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	964 000	963 000	977 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Спортивные вседорожники



BMW X6

Передний бампер BMW X6 выполнен X-образным



Maserati Levante

Широкая "пасть" решетки радиатора Maserati Levante сочетается с узкими фарами



Porsche Cayenne

В анфас Porsche Cayenne напоминает модели Boxster и Panamera

В наши дни спортивными вседорожниками уже ни кого не удивишь, хотя еще лет 15 назад они были в диковинку. Появление Porsche Cayenne стало сенсацией, а сейчас в нем ничего удивительного. Теперь же в Украине представлен и новый вседорожник Maserati Levante. Спортивной модели придется конкурировать с тем же Cayenne, а также с BMW X6. Именно об этих автомобилях и пойдет речь в сравнительном тест-драйве.

BMW X6 сочетает черты вседорожника и купе, это одна из первых моделей, выдержанных в подобном стиле. Он сохраняет знакомый ниспадающий силуэт крыши и приподнятую заостренную заднюю часть. Фирменная разделенная пополам решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами. Бампер выполнен в виде буквы "X" и дополнен двумя воздухозаборниками. Боковины выполнены рельефными, а задние крылья автомобиля серьезно расширены. Подчеркивают их крупные стреловидные фонари. Пятая дверь декорирована серебристой накладкой.

Maserati Levante также позиционируют, как вседорожное купе. У него длинный капот и короткие свесы кузова, а салон сдвинут назад. Ниспадающая форма крыши и высокая оконная линия прибавляют профилю стремительности, а мускулов прибавляют выразительные раздутые крылья. Широкая "пасть" радиаторной решетки сочетается с раскосыми биксеноновыми фарами, дополненными светодиодными ходовыми огнями. В боковинах с каждой стороны заметны по три вентиляционных отверстия. Двери выполнены без оконных рамок. На крыше установлен спойлер, а фонари соединены хромированным молдингом.

Porsche Cayenne смотрится несколько сдержаннее соперников. В его дизайне преобладают плавные линии. Передние и задние стойки крыши обладают большим углом наклона. "Нос" выполнен в стиле Porsche Boxster и Panamera: сходство с ними заметно по каплевидным фарам, узким светодиодным указателям поворотов и профилированному капоту. Весьма широкая и решетка радиатора. Пожалуй, наиболее заметная черта задней части – узкие фонари, растянутые на крылья. Крышу украшает большой волнообразный спойлер, а из бампера выглядывают прямоугольные выхлопные трубы.

Maserati – самый крупный в этой тройке: он достигает 5003 мм в длину при колесной базе в 3004 мм. У BMW эти показатели равны 4909 и 2933 мм, соответственно. Длина Porsche составляет 4846 мм, а расстояние между осями – 2895 мм. X6 самый тяжелый в тройке – 2245 кг против 2105 кг у Levante и 2065 кг у Cayenne.

В отделке салона BMW X6 использованы кожа и алюминий, а подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Трехспицевое рулевое колесо оснащено напльцами на ободе в районе хвата рук. На приборной панели преобладают крупные спидометр и тахометр. Между ними – цветной экран бортового компьютера, а по краям установлены указатели остатка топлива и температуры двигателя. Широ-



BMW тяжелее соперников – 2245 кг



Аркообразная форма крыши – отличительная черта Maserati



Porsche самый легкий в тройке – 2065 кг



Пятая дверь X6 украшена хромированной накладкой



Фонари Levante соединены молдингом



На крыше Cayenne установлен спойлер

кая центральная панель немного повернута к водителю. Венчает ее 10,25-дюймовый дисплей мультимедийной системы iDrive. Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля рационально упорядочены и довольно крупные. Передние сиденья оснащены электроприводом регулировок и подогревом. Они комфортабельные и неплохо удерживают спину. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлены подлокотники с боксом внутри. Обзорность назад несколько ограничена из-за приподнятой "кормы".

Внутри Maserati Levante сочетаются кожа и полированный алюминий, а педали украшены металлическими накладками. Компактное трехспицевое рулевое колесо обшито перфорированной кожей, а на его ободе в районе хвата рук расположены удобные напльвы. Для переключения передач есть подрулевые лепестки. Циферблаты спидометра и тахометра помещены в отдельные колодцы, а остальные данные выведены на цветной экран бортового компьютера. Широкая центральная панель увенчана изящными аналоговыми часами. Ниже находится 8,4-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Он сенсорный, но для навигации в меню предусмотрен и круглый джойстик. Благодаря ему клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь совсем немного, хотя некоторые из них слишком маленькие. Передние сиденья хорошо удерживают спину. Они, как и руль, оснащены электроприводом регулировки и подогревом. Водителя и пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Здесь под откидной крышкой размещены подстаканники, а подлокотники прячут бокс для мелкой поклажи.

В салоне Cayenne спортивный стиль более выражен. Кожа в отделке несколько качественнее, чем у Infiniti, а вот деревянных деталей поменьше. Зато много серебристых металлических вставок. Заметны они и на трехспицевом рулевом колесе. Циферблаты приборов размещены в отдельных желобах, причем центральное место занимает большой тахометр с цифровым спидометром внутри. Слева – еще один спидометр, аналоговый, а справа – цветной дисплей бортового компьютера. По краям находятся указатели уровня топлива в баке и температуры охлаждающей жидкости. Центральная консоль наклонена и немного напоминает дорогой мобильный телефон. Венчает ее 7-дюймовый жидкокристаллический монитор. Однако, клавиш здесь слишком много и все они мелкие, поэтому привыкание к ним займет некоторое время. Посадка за рулем достаточно низкая, сиденья комфортабельные и с отличной боковой поддержкой. Они оснащены функциями электропривода регулировок и подогрева, а вот высота и глубина рулевой колонки изменяются вручную. На широком трансмиссионном тоннеле установлен подлокотник с вместительным боксом.

На втором ряду Porsche самое большое в этой тройке пространство для ног и над головой. А вот в BMW и Maserati рослые

пассажиры сзади будут немного стеснены. У Levante и Cayenne изменяется угол наклона спинок задних кресел. К слову, в Porsche сиденья можно сдвинуть назад на 160 мм. У него также самый вместительный багажник – 670 л против 580 л у BMW и Maserati. В двухместной конфигурации получается 1780, 1525 и 1614 л, соответственно. У всех внедорожников пятая дверь оснащена электроприводом открытия.

Для сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – BMW X6 4.4, Maserati Levante S и Porsche Cayenne S. Все они оснащены системой доступа без ключа, двухзонным климат-контролем, электропакетом, парктроником, аудиосистемой с CD-проигрывателем, биксеноновыми фарами, связью Bluetooth, датчиками освещения и дождя, круиз-контролем, системой стабилизации. Maserati оснащен еще и камерой заднего вида. У Cayenne 8 надувных подушек, а у соперников – по 6. Зато X6 получил системы автоматического замедления, слежения за "слепыми" зонами и соблюдения полосы движения.

Мотор BMW самый мощный в этой тройке – 4,4-литровый V8 с двумя турбинами развивает 450 л. с. при 6000 об/мин. Пиковые 650 Н•м крутящего момента в распоряжении с 2000 об/мин, поэтому тяги в среднем диапазоне оборотов более, чем достаточно. Мотор отзывчив и быстро раскручивается. Радует слух и насыщенный звук "восьмерки". С ней внедорожник демонстрирует лучшую в тройке динамику: разгоняется до 100 км/ч за 4,8 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Расход топлива составляет 13,1 л/100 км в городском цикле и 7,8 л/100 км – в загородном. Также у нас доступны версии X6 с 3,0-литровым 306-сильным бензиновым турбомотором и турбодизелями объемом 3,0 л (258 и 313 л. с.). Можно выбрать и 575-сильный X6 М.

У двигателя Maserati небольшой рабочий объемом – 3,0 л. Тем не менее, турбонаддув помогает ему развивать 430 л. с. при 5750 об/мин. "Шестерка" обладает бодрым характером, отзывчива и очень быстро набирает обороты. При этом она эластичная, так как пиковые 550 Н•м крутящего момента доступны всего с 1750 об/мин и в распоряжении вплоть до 5000 об/мин. А при активации функции Overboost одновременно доступны и 580 Н•м. Разгон до 100 км/ч занимает 5,2 с, а максимальная скорость составляет 264 км/ч. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает очень быстро. Специальный акустический синтезатор в выхлопной системе обеспечивает сочный звук двигателя, который становится громче при открытии перепускного клапана. Правда, "аппетит" у Levante побольше, чем у соперников – 15,0 л/100 км в городе и 8,5 л/100 км – на шоссе. Также можно выбрать 350-сильную версию этого мотора или 3,0-литровый турбодизель на 275 л. с.

До недавнего времени Porsche Cayenne S также комплектовали V8, но после обновления он получил 3,6-литровый V6 с двой-



Центральная панель BMW повернута к водителю



На центральной панели Maserati установлен циферблат часов



Центральная панель Porsche напоминает по дизайну мобильный телефон



На втором ряду X6 – не слишком большое пространство над головой



В Levante места над головой также не очень много



Задние сиденья Сауеппе оснащены горизонтальной регулировкой

ным турбонаддувом. Интересно, что новый двигатель даже мощнее – 420 л. с. при 6000 об/мин. Да и тяги на "низах" более, чем достаточно, ведь максимальные 550 Н•м крутящего момента в распоряжении всего при 1350 об/мин. Вместе с тем, мотор легко раскручивается и до 6700 об/мин. Он работает тише, чем V8 соперников. Разгон до 100 км/ч занимает 5,5 с, а максимальная скорость составляет 259 км/ч. Porsche экономичнее соперников – 13,0 л/100 км в городском цикле и 8,0 л/100 км – на трассе. Также для вседорожника доступны варианты этого мотора мощностью 300 и 440 л. с., а также 4,8-литровый 520-сильный V8, турбодизели объемом 3,0 л (262 л. с.) и 4,2 л (385 л. с.).

X6 демонстрирует очень неплохую управляемость. У него заднеприводный уклон, ведь 60% крутящего момента передается на задние колеса. Предусмотрены активный задний дифференциал и система изменения вектора тяги, поэтому недостаточная поворачиваемость почти не дает о себе знать. Сцепление с дорогой – хорошее. Рулевое управление с адаптивным электроусилителем точное и наполняется тяжестью на больших скоростях, но не самое информативное. Подвеска довольно упругая, хотя справляется с большинством дорожных неровностей. У BMW также самый маленький диаметр разворота – 10,9 м против 11,7 м у Porsche и Maserati.

Levante по поведению больше напоминает горячий хэтчбек. Низкий центр тяжести и практически равное распределение веса по осям сделали его очень послушным. Руль точный и информативный благодаря гидроусилителю и автомобиль сразу реагирует на малейшее его движение. Поворачиваемость близка к нейтральной, а траекторию легко подправить, "играя" педалью акселератора. В режиме Sport система стабилизации вмешивается позже и допускает легкий занос задней оси. Levante на удивление мало кренится в поворотах благодаря адаптивным амортизаторам, но нужно учитывать, что подвеска немного жестковата, даже несмотря на наличие пневмоэлементов. Кстати, клиренс можно изменять в пределах 187-247 мм.

Пожалуй, лучше всего настроена ходовая у Сауеппе, ведь управляемость у него получше, чем у многих легковых моделей. Его рулевое управление привлекает своими точностью и информативностью, а виражи автомобиль проходит заметно быстрее соперников и с гораздо меньшими кренами кузова. На больших скоростях Сауеппе демонстрирует отличную курсовую устойчивость. Система полного привода имеет легкий заднеприводной уклон, а технология PTV имитирует дифференциал повышенного трения, что способствует лучшему поведению в поворотах.

BMW X6 4,4 самый доступный из трех моделей – 2 445 000 гривен, еще одно его преимущество – хорошая динамика. Porsche Сауеппе S стоит 2 510 000 гривен, а его козыри – экономичность и вместительность. Maserati Levante S самый дорогой – 2 581 000 гривен, он привлекает богатым оснащением.



Объем багажника BMW – 580 л

У Maserati также в распоряжении 580 л

Самый вместительный багажный отсек у Porsche – 670 л

Технические характеристики			
Модель	BMW X6	Maserati Levante	Porsche Cayenne S
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	2245	2105	2065
Длина/ширина/высота, мм	4909/1989/1702	5004/1968/1679	4846/1939/1705
Колесная база, мм	2933	3004	2895
Колея передняя/задняя, мм	1640/1706	1624/1676	1655/1669
Клиренс (дорожный просвет), мм	210	187-247	210
Объем багажника мин/макс, л	580/1525	580/1614	670/1780
Диаметр разворота, м	10,9	11,7	11,7
Двигатель			
Рабочий объем, см3	4395	2979	3604
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	V8	V6	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4	24/4	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	450 при 5500	430 при 5750	420 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	650 при 2000-4500	580 при 1750-5000	550 при 1350-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/85	Аи-95/80	Аи-98/85
Трансмиссия			
Тип привода	Постоянный полный		
Коробка передач	8-ст. автоматическая		
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	6	8
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR	ABS, EBD, ESP, ASR, HDC	ABS, EBD, DSC, HDC
Размер шин	255/50 R19	265/50 ZR19	265/50 R19
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,8	5,2	5,5
Максимальная скорость, км/ч	250	264	259
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	13,1	15,0	13,0
– загородный цикл	7,8	8,5	8,0
– смешанный цикл	9,7	10,9	9,8
Стоимость тестируемого автомобиля, у. е.	2 445 000	2 581 000	2 510 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Соревнование компактных вседорожников



Jeep Renegade

Зубастая решетка радиатора и круглые фары – черты Jeep Renegade



Opel Мокка X

Фары Opel Мокка украшены изогнутыми ходовыми огнями



Toyota C-HR

Узкая решетка радиатора Toyota C-HR сочетается с огромным воздухозаборником в бампере

С каждым годом компактные городские вседорожники становятся все более популярными и массовыми. Они автомобили и не занимают много места на парковке. Высокий клиренс позволяет преодолевать бордюры, а подключаемый полный привод очень кстати в зимнюю пору. Время от времени на рынке появляются и новые модели этого класса. Совсем недавно в Украине появился новый Jeep Renegade, а теперь стартуют продажи Toyota C-HR. В то же время, обновлен еще один компактный вседорожник – Opel Mokka.

Новый Jeep Renegade выделяется на фоне соперников благодаря выраженному вседорожному дизайну и двухобъемному профилю. У него малые углы наклона стоек крыши и выраженные расширенные колесные арки. Передняя часть выдержана в традиционном стиле Jeep: фирменная "зубастая" решетка радиатора сочетается с круглыми фарами. Нижняя часть кузова по периметру прикрыта черными пластиковыми накладками. Оконная линия делает изгиб в районе задних дверей, а на крыше установлен спойлер. Оригинальные квадратные фонари дополнены X-образным узором – как на канистрах для топлива.

Opel Mokka известен с 2012 года, а при обновлении получил букву "X" в названии. В его внешнем виде по-прежнему господствуют плавные линии. Новая решетка радиатора украшена хромированным молдингом Opel с логотипом Opel. Продолговатые фары украшены Г-образными ходовыми огнями. В переднем бампере размещен широкий воздухозаборник. Оконная линия вседорожника клиновидная, а крылья раздуты. Бамперы, пороги кузова и колесные арки прикрыты защитными пластиковыми накладками. Заднее стекло Mokka X панорамное, а сверху его прикрывает спойлер. Узкие изогнутые фонари растянуты на "плечи" задних крыльев.

Toyota C-HR смотрится стремительно в профиль благодаря аркообразной форме крыши и чем-то даже напоминает купе. Усиливают впечатление спрятанные в стойках ручки задних дверей. Узкая решетка радиатора сочетается с огромным воздухозаборником в бампере. Крупные раскосые фары растянуты на крылья. У вседорожника мускулистые расширенные колесные арки, высокая оконная линия и профилированные боковины. Наклоненное на большой угол заднее стекло сверху прикрыто немаленьким спойлером. Ширину задней части подчеркивают изогнутые фонари.

Toyota самый крупный в тройке – достигает 4360 мм в длину против 4278 мм у Opel и 4236 мм у Jeep. У него же и самая большая колесная база – 2640 мм тогда, как у Renegade – 2570 мм, а у Mokka X – 2555 мм. Американский автомобиль весит 1395 кг немецкий – 1340 кг, а японский – 1535 кг.

Внутренняя отделка Jeep разбавлена яркими вставками. Передняя панель – рельефная, а с пассажирской стороны на ней предусмотрена широкая ручка. Трехспи-



Jeep выше соперников – 1697 мм



Opel привлекает стремительным клиновидным профилем



Toyota самый крупный в тройке – 4360 мм



Фонари Renegade напоминают топливные канистры



Фонари Мокка X растянуты на крылья



На крыше C-HR установлен немаленький спойлер

цевое рулевое колесо обшито кожей, а на ободке в районе хвата рук на нем предусмотрены напльвы. Циферблаты приборов разделены цветным экраном бортового компьютера. Выпуклая центральная панель сверху украшена надписью Since 1941 ("с 1941 года"). Ниже установлен 5,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы UConnect. Клавиш боков аудиосистемы и климат-контроля относительно немного. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья Renegade мягкие и комфортабельные, но их боковая поддержка недостаточная, да и подушки коротковаты. Посадка в автомобиле довольно высокая, что обеспечивает хорошую обзорность вперед и по сторонам. Однако толстые задние стойки мешают при движении задним ходом.

Пластик в салоне Opel несколько лучше, чем у соперников. Внутри заметно достаточно много хромированных накладок. Передняя панель Мокка X – полностью новая, она выполнена в стиле хэтчбэка Opel Astra K. Комбинация приборов также заменена. Циферблаты спидометра и тахометра новые и избавились от глубоких колодцев. Между ними размещен более современный цветной дисплей бортового компьютера, а также установлены указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. На широкой наклоненной центральной панели установлен новый 7-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы IntelliLink. Благодаря ему стало значительно меньше переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля. Рулевая колонка регулируется по углу наклона и вылету. Передние сиденья мягкие, но им не помешало бы немного больше боковой поддержки. Они оснащены подогревом, как и рулевое колесо. Приподнятая задняя часть несколько ограничивает обзорность при парковке.

Салон Toyota выглядит очень оригинально. Пластик в отделке имитирует поверхность алмаза, а через переднюю панель и дверные карты проходит синяя светодиодная полоса. Присутствуют и многочисленные черные лакированные вставки. Трехспицевое рулевое колесо довольно компактное и обшито кожей. Циферблаты приборов размещены в отдельных колодцах и разделены цветным экраном бортового компьютера. Ассиметричная центральная панель сверху увенчана 8,0-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля слишком тесно сгруппированы, а некоторые из них – довольно мелкие. У рулевой колонки изменяются угол наклона и вылет, а водительское кресло имеет широкий диапазон регулировок по высоте. Сиденья мягкие и обладают неплохой поддержкой в районе поясницы, предусмотрен и подогрев. Водителя и пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. На нем установлены подстаканники и подлокотник с боксом

внутри. Обзорность назад не очень хорошая из-за маленького стекла.

На втором ряду больше всего места для ног в С-НР, а вот в Renegade задние пассажиры почувствуют его недостаток. Зато в Jeep щедрое пространство над головой, а вот в Toyota задние пассажиры будут стеснены. В Opel салон самый широкий, поэтому троим сзади комфортнее. Мокка Х также обладает самым вместительным багажником – 356 л против 351 л – у Renegade и 297 л – у С-НР. Со сложенными задними креслами он возрастает до 1372, 1297 и 720 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей с приблизительно одинаковой стоимостью – Jeep Renegade 1,4 Limited Opel Mokka X 1,4 Innovation и Toyota С-НР 1,2 Active. Все они укомплектованы электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, легкосплавными дисками, климат-контролем, датчиками света и дождя, системой стабилизации, магнитолой с CD-плеером, связью Bluetooth. Мокка Х и Renegade также оснащены круиз-контролем, парктроником, камерой заднего вида. У "американца" 6 подушек безопасности тогда, как у "немца" – 4, а у "японца" – 7.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми четырехцилиндровыми турбодвигателями. Мотор Jeep Renegade объемом 1,4 л дополнен турбонаддувом и развивает 140 л. с. при 5000 об/мин. "Четверка" бодрая и довольно быстро раскручивается, да и не слишком громкая. У нее приличная тяга на малых оборотах, ведь максимальные 230 Н·м крутящего момента доступны уже при 1750 об/мин. Автоматическая 9-ступенчатая трансмиссия отличается быстрой реакцией и работает плавно. Отчасти благодаря ей Jeep демонстрирует хорошую динамику: разгоняется до 100 км/ч за 9,3 с и достигает 194 км/ч. Расход топлива у него самый маленький в тройке: 7,6 л/100 км в городском цикле и 5,1 л/100 км – в загородном.

Двигатель Opel Mokka X также имеет рабочий объем 1,4 л и развивает 140 л. с. Вместе с тем, турбина делает его тяговитым в среднем диапазоне оборотов. У более мощной версии максимальные 235 Н·м крутящего момента доступны при 1850-4900 об/мин. С ним вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 9,7 с и достигает 193 км/ч. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия работает плавно, но не очень быстро. При этом расход топлива относительно небольшой – 7,9 л/100 км в городе и 5,7 л/100 км – на шоссе. Такого результата добились благодаря технологии Start/Stop, глушащей двигатель при остановках. Также для модели у нас доступны 1,6-литровые дизели мощностью 110 и 136 л. с.

Под капотом Toyota С-НР установлен турбомотор меньшего объема – 1,2 л. Мощность, соответственно, тоже меньше – 116 л. с. при 5200 об/мин. Он обладает весьма резвым характером и быстро



Выпуклая центральная панель Jeep сверху украшена надписью Since 1941



Передняя панель Opel выполнена обволакивающей



Ассиметричная центральная панель Toyota увенчана 8,0-дюймовым дисплеем



В Renegade очень щедрое пространство над головой



Салон Мокка Х не слишком широкий в районе плеч



В C-HR немного места над головой

набирает обороты. Конечно, тяги у него поменьше, чем у двигателей соперников. Но зато максимальный крутящий момент в 185 Н•м доступен при очень низких 1500об/мин. "Четверка" работает довольно плавно, хотя и громкая. С ним вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 11,4 с и развивает 180 км/ч. В городском цикле он расходует 8,1 л/100 км, а на шоссе – 5,7 л/100 км. Бесступенчатый вариатор CVT хорошо настроен и подбирает как можно более низкие обороты двигателя.

У всех трех автомобилей полный привод подключаемый. Jeep выгодно отличается на фоне соперников благодаря увеличенному клиренсу и лучшей проходимости. Renegade получил и технологию помощи на крутом спуске.

На асфальте американский вседорожник также неплохо себя проявляет и настроен на комфорт. Большинство выбоин легко поглощаются, хорошее и сцепление с дорогой. Правда, длинноходная подвеска и высокий кузов приводят к ощутимым кренам в поворотах. Рулевое управление с электроусилителем точное, но ему не хватает информативности в околонулевой зоне. Курсовая устойчивость высокого вседорожника не вызывает вопросов. Однако, на больших скоростях дают о себе знать аэродинамические шумы, что неудивительно, учитывая угловатый дизайн.

Opel демонстрирует уверенную управляемость не слишком кренится в поворотах. Его подвеска довольно-таки жесткая, несмотря на 16-дюймовую резину (у Toyota, например, колеса 17-дюймовые). Поэтому на дорогах плохого качества комфорт езды страдает. Руль Мокка Х довольно точный и при этом остается легким, однако немного больше информативности ему не помешало бы. Вседорожник уверенно держит траекторию да и сцепление с дорогой у него на высоте. При езде по шоссе со скоростью 120 км/ч в салоне тихо благодаря хорошей шумоизоляции.

Toyota самый комфортный из трех вседорожников. Его подвеска легко поглощает дорожные неровности и по-настоящему ощутимы только глубокие выбоины. При этом крены кузова в поворотах относительно небольшие благодаря невысокому центру тяжести. Рулевое управление точное и довольно информативное. На извилистых дорогах C-HR ведет себя не хуже хетчбэков С-класса. Шумоизоляция салона весьма неплохая, хотя ветер и шины на больших скоростях все же слышны. Кроме того, у Toyota самый маленький диаметр разворота – 10,4 м против 10,8 м Jeep 10,9 м – у Opel.

Opel Мокка Х 1,4 Innovation самый доступный в тройке – 672 500 гривен, его преимуществом является также богатое оснащение. Toyota C-HR 1,2 Active стоит 759 тыс. гривен и привлекает маневренностью Jeep Renegade 1,4 Limited несколько дороже – 761 тыс. гривен, а его сильные стороны – динамика и экономичность.



Объем багажника Jeep – 351 л

Багажник Opel самый большой – 356 л

У Toyota в распоряжении 297 л

Технические характеристики			
Модель	Jeep Renegade	Opel Mokka X	Toyota C-HR
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1395	1340	1535
Длина/ширина/высота, мм	4236/1806/1697	4278/1777/1658	4360/1795/1570
Колесная база, мм	2570	2555	2640
Колея передняя/задняя, мм	15470/1540	1540/1540	1570/1550
Клиренс (дорожный просвет), мм	200	190	180
Объем багажника мин/макс, л	351/1297	356/785	297/720
Диаметр разворота, м	10,8	10,9	10,4
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1368	1364	1197
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	140 при 5500	140 при 6200	116 при 5200
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	230 при 1750	235 при 1850	185 при 1500-4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/48	Аи-95/53	Аи-95/60
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный		
Коробка передач	9-ст. автоматическая	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	4	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	205/70 R16	215/55 R16	215/60 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,3	9,7	11,4
Максимальная скорость, км/ч	194	193	180
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	7,6	7,9	7,6
загородный цикл	5,1	5,7	5,7
смешанный цикл	6,0	6,5	6,3
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	761 000	672 000	759 000
Первое техобслуживание, км	15 000		
Периодичность техобслуживания, км	15 000		

Просторные представители С-класса



Fiat Tipo

Фары Fiat Tipo врезаны в решетку радиатора



Hyundai Elantra

Узкие фары Hyundai Elantra дополнены ходовыми огнями



Skoda Octavia

Капот Skoda Octavia увенчан "клювом" с логотипом марки

Автомобили С-класса традиционно популярны в наших краях. Они вместительные, с немаленьким багажником, да и статус владельца подчеркивают. Поэтому неудивительно, что крупные представители С-класса у нас популярны. Они просторные внутри и с большими багажниками, а в добавок еще и вполне доступные. Среди них – возрожденный Fiat Tipo, новое поколение Hyundai Elantra, а также хорошо знакомый Skoda Octavia. О них и пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

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

Hyundai Elantra шестого поколения сохраняет знакомый клиновидный профиль с аркообразной формой крыши и приподнятой задней частью. Но при этом в дизайне стало больше граней. Широкая трапециевидная решетка радиатора декорирована хромом. Узкие фары дополнены светодиодные ходовые огни. Такого же типа оптика и в "противотуманках". Зеркала заднего вида дополнены повторителями поворотов. Капот и боковины профилированы, а оконная линия отличается изгибом в районе задних стоек. Крышка багажника заострена, а ширину кузова подчеркивают продолговатые фонари.

Третье поколение Skoda Octavia появилось в конце 2012 года. В отличие от соперников, это не седан, а лифтбэк, пусть у него и выражен трехобъемный профиль. Во внешнем виде господствуют строгие грани и прямые линии. Традиционная для Skoda черная "зубастая" радиаторная решетка с боков окружена прямоугольными фарами. В переднем бампере находится широкий воздухозаборник. Капот увенчан небольшим "клювом" с логотипом чешской марки. На боковинах заметны штампованные линии. Сзади по краям кузова размещены квадратные светодиодные фонари.

Все три автомобиля – весьма большие, по меркам С-класса. Длина Fiat достигает 4532 мм, Hyundai – 4570 мм, а Skoda – 4659 мм. У Tipo колесная база равна 2637 мм, у Elantra – 2700 мм, а у Octavia – 2686 мм. Корейский автомобиль несколько легче соперников: весит 1245 кг тогда, как "чех" – 1250 кг, а "итальянец" – 1280 кг.

Передняя панель Fiat Tipo выпуклая, а на всю ее ширину растянута серебристая



Fiat самый компактный – 4532 мм



Hyundai легче соперников – 1245 кг



Skoda в профиль напоминает седан, но на самом деле это лифтбэк



Изогнутые фонари Тiро соединены хромированной накладкой



Ширину кузова Elantra подчеркивают продолговатые фонари



По краям кузова Octavia расположены квадратные фонари

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

В салоне Elantra преобладают строгие прямые линии, отделку разбавляют многочисленные серебристые накладки. Трехспицевое рулевое колесо довольно большое. Оно обшито кожей, а на его ободе в районе хвата рук предусмотрены напльвы. Циферблаты приборов украшены серебристыми ободками и получили нежно-синюю подсветку. Внутри спидометра установлен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре находится датчик температуры охлаждающей жидкости. По центру установлен цветной экран бортового компьютера. Широкая центральная панель немного повернута к водителю. Переключатели блоков аудиосистемы крупные и логично упорядочены. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Кресла первого ряда комфортабельные и неплохо удерживают спину. К тому же, они оснащены подогревом. Подлокотник на трансмиссионном тоннеле прячет отделение для мелкой поклажи. Обзорность немного ограничена из-за приподнятой задней части.

В отделке салона Octavia присутствуют черные лакированные вставки. Четырехспицевое рулевое колесо небольшое, а на ободе предусмотрены напльвы в районе хвата рук. Циферблаты приборов выполнены в классическом стиле. Внутри спидометра установлен указатель уровня топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры охлаждающей жидкости. По центру размещен цветной дисплей бортового компьютера. Центральная панель довольно широкая. Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля рационально упорядочены и четко разграничены друг от друга, а некоторые из них декорированы хромом. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, широкий диапазон настроек и у водителя и сиденья традиционно несколько упругие, но

зато обладают отличной боковой поддержкой. Предусмотрена и функция их обогрева. Под водительским сиденьем в нише находится жилет со светоотражателями. Предусмотрен и подлокотник с боксом. Обзорность очень хорошая во всех направлениях.

Учитывая размеры автомобилей, нетрудно догадаться, что на втором ряду места для ног у них более, чем достаточно. У Skoda и Fiat также приличное пространство над головой, а вот в Hyundai рослые люди почувствуют его недостаток. Кроме того, салон Octavia – самый широкий в районе плеч, поэтому сзади здесь не тесно и троим пассажирам. Еще одно преимущество лифтбэка – огромный 590-литровый багажник против 520-литрового у Tipo и 458-литрового у Elantra. У чешского автомобиля можно сложить кресла второго ряда, что увеличит объем отсека до 1580 л.

Для объективного сравнения были выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости – Fiat Tipo 1,6 Mid Plus, Hyundai Elantra 1,6 Comfort и Skoda Octavia 1,6 Active. Все они укомплектованы электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, магнитолой, системой стабилизации. Elantra получил климат-контроль, а два других авто – кондиционер. Hyundai также оснащен датчиками света и дождя, обогревом руля, а у Fiat – системой контроля давления в шинах. У итальянского и корейского автомобилей – по 6 подушек безопасности, а у чешского – 2.

Все три автомобиля укомплектованы бензиновыми атмосферными двигателями объемом 1,6 л. "Четверка" Hyundai самая мощная – 127 л. с. при 6300 об/мин. Она высокооборотистая и маскисмальные 158 Н·м крутящего момента доступны только при 4850 об/мин. К тому же, при разгоне она может быть несколько шумноватой. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия демонстрирует неплохую плавность работы. Седан демонстрирует лучшую в тройке динамику – 11,6 с до 100 км/ч и максимальные 195 км/ч. Но и расход топлива самый большой: в городском цикле Elantra расходует 9,5 л/100 км, а в загородном – 5,4 л/100 км. Автомобиль в Украине также доступен с 2,0-литровым 156-сильным бензиновым мотором.

Мотор Fiat развивает 110 л. с. при 5500 об/мин. Он работает плавно, но по настоящему проявляет себя на высоких оборотах. Пиковые 152 Н·м крутящего момента достигаются только при 4500 об/мин. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия работает довольно быстро и обеспечивает лучшую в тройке динамику. Разгон до 100 км/ч занимает 11,2 с, а максимальная скорость составляет 192 км/ч. В городском цикле седан расходует 8,5 л/100 км, а в загородном – 5,0 л/100 км. Также можно выбрать Fiat Tipo с 1,4-литровым 95-сильным двигателем.

У двигателя Skoda мощность также равна 110 л. с. Однако она лучше проявляет



Передняя панель Fiat – выпуклая



Центральная панель Hyundai повернута к водителю



Циферблаты приборов Skoda выполнены в классическом стиле



Сзади в Tipo достаточно много места над головой



На втором ряду Elantra немного места над головой



В Octavia самое большое пространство на втором ряду

себя в среднем диапазоне оборотов, ведь максимальный крутящий момент в 155 Н·м доступен при более низких 3800 об/мин. Мотор работает тихо и без вибраций, плавно переключаются передачи и в 6-ступенчатом "автомате". Для разгона до 100 км/ч понадобится 12 с, а максимальная скорость равна 190 км/ч. Octavia экономичнее соперников: расходует 8,4 л/100 км в городском цикле и 5,0 л/100 км – на шоссе. Для автомобиля в Украине можно выбрать бензиновые турбомоторы объемом 1,4 л (150 л. с.) и 1,8 л (180 л. с.), а также 2,0-литровый 140-сильный турбодизель. Особняком стоит заряженный 220-сильный Octavia RS.

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

Благодаря новой торсионной задней подвеске новый Elantra стал лучше в управлении. Крены кузова в поворотах несколько меньше, чем у предшественника. Рулевое управление стало точнее, хотя обратной связи в околонулевой зоне по-прежнему немного. Зато оно очень легкое и его можно вращать несколькими пальцами. Кроме того, его остроту теперь можно изменять нажатием кнопки. Комфорт езды также улучшен, хотя Hyundai все же проигрывает по этому показателю Renault. На больших скоростях дают о себе знать шумы шин и ветра, пусть шумоизоляция седана и стала немного лучше.

Octavia демонстрирует уверенную управляемость. Его рулевое управление – более точное и информативное, чем у соперников. Лифтбэк хорошо маневрирует на малых скоростях: диаметр его разворота – 10,4 м против 10,6 м у Hyundai и 10,9 м – у Fiat. Конечно, езда довольно упругая, но это ощутимо только на дорогах плохого качества. Сцепление с дорогой очень хорошее так же, как и курсовая устойчивость. Да и кренится Skoda на удивление мало. Кроме того, у него самая лучшая в этой тройке шумоизоляция, поэтому при 130 км/ч в салоне тихо. Автомобиль уверенно тормозит, а усилие на педали легко дозируется.

Fiat Tipo 1,6 Mid Plus самый доступный из трех автомобилей – 470 тыс. гривен. Он также привлекает неплохой динамикой. Skoda Octavia 1,6 Active несколько дороже – 499 тыс. гривен, зато он самый экономичный и обладает вместительным багажником. Цена Hyundai Elantra 1,6 Comfort – 535 тыс. гривен, его сильная сторона – богатое оснащение.



Объем багажника Fiat – 520 л



УHyundai в распоряжении – 458 л



Багажник Skoda наиболее вместительный – 590 л

Технические характеристики			
Модель	Fiat Tipo	Hyundai Elantra	Skoda Octavia
Тип кузова	седан	седан	лифтбэк
Количество дверей/мест, шт.	4/5	4/5	5/5
Снаряженная масса, кг	1216	1245	1250
Длина/ширина/высота, мм	4532/1792/1497	4570/1800/1450	4659/1814/1461
Колесная база, мм	2637	2700	2686
Колея передняя/задняя, мм	1542/1543	1564/1565	1551/1520
Клиренс (дорожный просвет), мм	150	150	154
Объем багажника мин/макс, л	520	458	590/1580
Диаметр разворота, м	10,9	10,6	10,4
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1598	1591	1598
Тип	Бензиновый		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	110 при 5500	127 при 6300	110 при 5500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	152 при 4500	158 при 4850	155 при 3800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/45	Аи-95/53	Аи-95/50
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. автоматическая		
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт	6	6	2
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, VSM	ABS, EBD, ESP
Размер шин	205/55 R16	205/55 R16	205/55 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,2	11,6	12,0
Максимальная скорость, км/ч	192	195	190
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	8,5	9,5	8,4
– загородный цикл	5,0	5,4	5,1
– смешанный цикл	6,3	6,9	6,3
Стоимость тестируемого автомобиля (в Украине), гривен	470 000	535 000	499 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Porsche 924 Carrera GT 1981 года

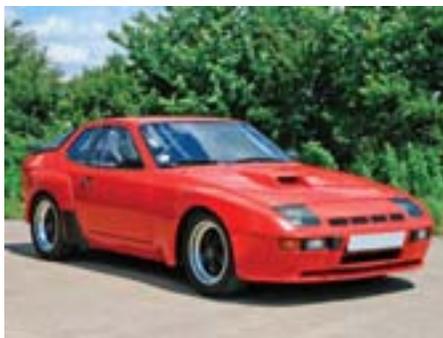


Porsche 924, 944 и 968: спорткупе за разумные деньги

Марка Porsche прославилась благодаря своим заднемоторным моделям с оппозитными двигателями – таким, как легендарный 911 и его предшественник 356. Впрочем, были в ее истории и более традиционные переднемоторные автомобили с рядными моторами. Можно вспомнить туристическое купе Porsche 928, но были и более доступные автомобили. Так, в 70–90-х годах, существовало целое "семейство" недорогих Porsche.

История доступных Porsche с передним расположением двигателя началась в 1973 году. Немецкая компания начала разработку абсолютно новой начальной модели, призванной сменить Porsche 914. Поначалу она, как и 914, должна была быть среднемоторной. Параллельно специалисты Porsche получили заказ от концерна Volkswagen на разработку "Проекта 425" – купе классической компоновки с двигателем спереди и задним приводом. Но когда "Проект 425" уже фактически был готов, грянул экономический кризис. В Volkswagen посчитали, что дешевле выпускать переднеприводное купе Scirocco на платформе Golf и от разработки Porsche отказались. Впрочем, модель оказалась настолько удачной, что в Porsche решили производить ее своими силами и присвоили обозначение 924. Тем более, что это позволило сэкономить деньги и не создавать наследника 914-го. Первый автомобиль сошел с конвейера в 1976 году.

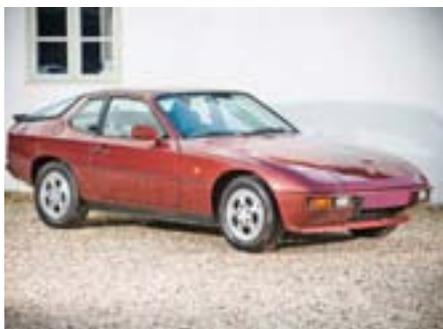
Porsche 924 представлял собою 4,2-метровое четырехместное купе с клиновидным профилем. Он привлекал внимание заостренным "носом" с выдвигаемыми фарами и большим панорамным задним стеклом, служившим одновременно и третьей дверью. В салоне преобладали строгие рубленые линии. Бензиновую 2,0-литровую "четверку" с впрыском топлива мощностью 125 л. с. и 5-ступенчатую механическую коробку переключения пе-



Porsche 924 Carrera GTS получил 245-сильный турбомотор



Porsche 924 Turbo 1979 года



Porsche 924S 1981



Porsche 944 S2 Cabriolet 1989 года



Porsche 924, 944 и 968 отличались компоновкой типа transaxle



Porsche 944 Turbo Cabriolet
1991 года



Porsche 944 Turbo S 1991 года

редач позаимствовали у Audi 100. Автомобиль весом всего 1080 кг разогнался до 100 км/ч за 9,5 с и развивал 200 км/ч. Среди опций были кондиционер, огромный люк в крыше и 3-ступенчатый "автомат".

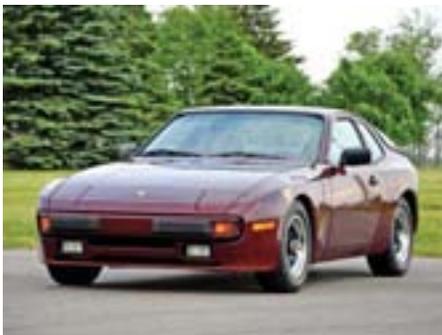
Интересно, что трансмиссия была размещена в одном блоке с главной передачей, то есть возле заднего моста. Такая компоновка, именуемая transaxle, способствует лучшему распределению веса по осям и, соответственно, хорошей управляемости. Она, кстати, отлично себя проявила, поэтому роскошное туристическое купе Porsche 928, также построенное по схеме transaxle.

Автомобиль получился очень успешным и за первый год было изготовлено свыше 25 тыс. 924. Конечно, важную роль в популярности сыграла низкая цена в 9400 долларов – почти вдвое дешевле базового Porsche 911. Вместе с тем, модель привлекала экономичностью и была гораздо легче в управлении, чем 911. Она неплохо проявила себя в ралли и европейских кольцевых гонках.

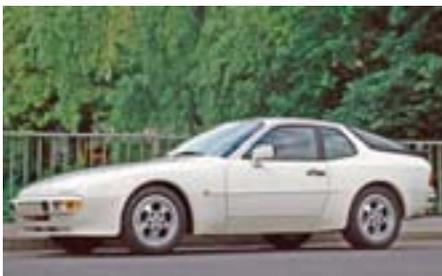
Постепенно модельный ряд 924 начали расширять. Так, в 1979 году появились сразу две новые версии, причем с турбонаддувом. Сначала представили 175-сильный 924 Turbo, а затем появился 210-сильный 924 Carrera GT. Последний отличался аэродинамическим обвесом и расширенными колесными арками. Carrera GT мог достигать 100 км/ч за 6,5 с и развить 240 км/ч. Обе модификации получили дисковые тормоза всех колес, доработанную подвеску и рулевое управление. А настоящим эксклюзивом стал 245-сильный 924 Carrera GTS, выпущенный в количестве 60 единиц.



Porsche 944 Turbo, 1985 год



Porsche 944 представили
в 1982 году



Porsche 944S 1987 года



Porsche 944 отличался более качественной отделкой салона и спортивными креслами

Тем временем, в Porsche уже вовсю кипела работа над преемником 924 – моделью 944. Представили его в конце 1982 года. Купе сохранило платформу предшественника и очень напоминало его внешне, но стало шире. В салоне была улучшена внутренняя отделка, появились и спортивные кресла. А базовым мотором стала 2,5-литровая 150-сильная "четверка". Интересно, что после появления 944, выпуск Porsche 924 был продолжен вплоть до 1988 года, причем с этим же 2,5-литровым двигателем (версия 924 S). В общей сложности собрали около 150 тыс. 924-ых.



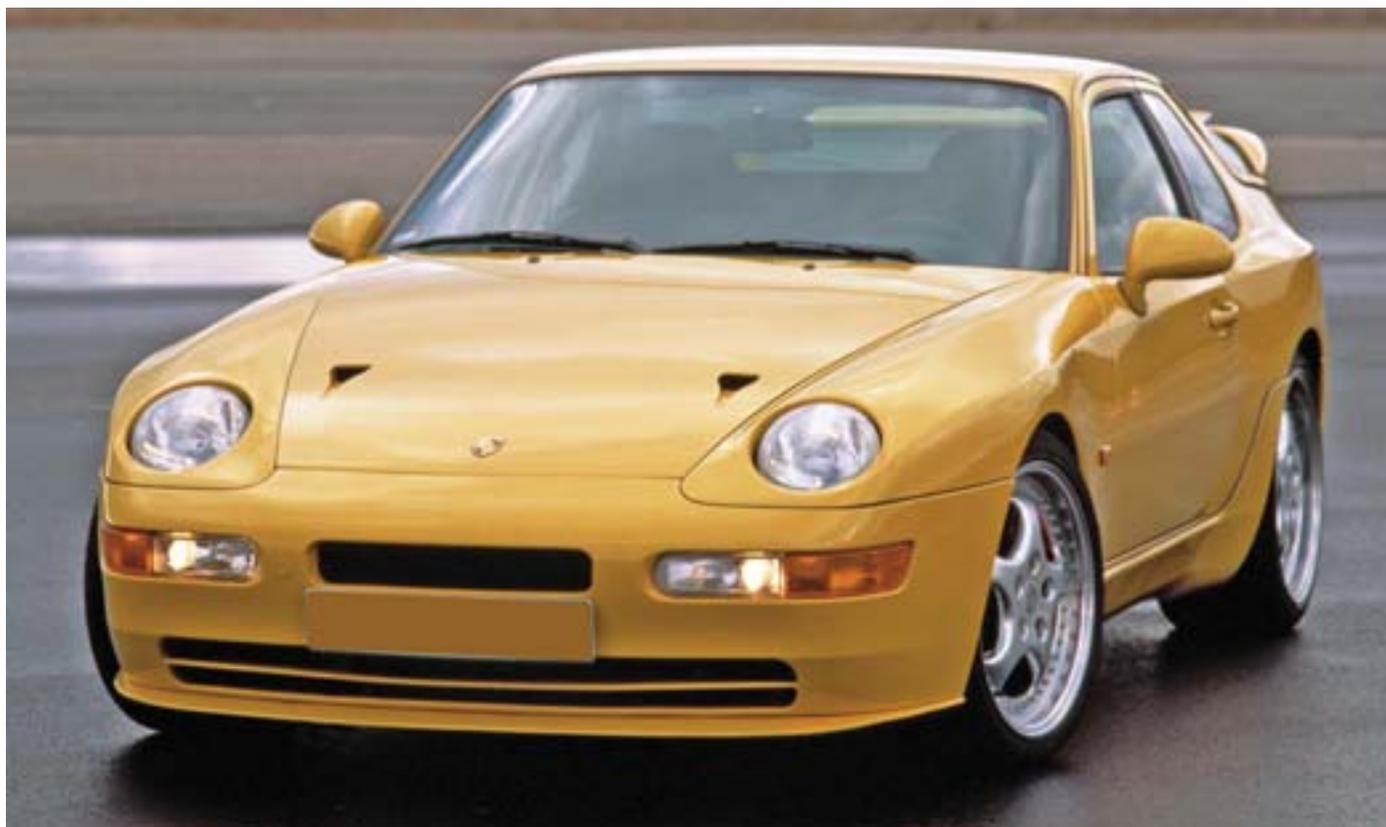
Porsche 968 Cabriolet 1992 года

Вскоре к купе Porsche 944 присоединился кабриолет, а в 1985 году была представлена 220-сильная модификация Turbo, способная разогнаться до 100 км/ч за 6 с и достичь 250 км/ч. Затем последовали атмосферные варианты 944 S (2,5 л, 190 л. с.) и 944 S2 (3,0 л, 211 л. с.). Со временем базовая комплектация пополнилась фронтальными подушками безопасности и антиблокировочной системой тормозов ABS, а в списке опций появились электропривод и подогрев передних сидений. Финальной версией стал 250-сильный 944 Turbo S, показанный в 1991 году. Всего за девять лет было собрано свыше 160 тыс. купе и кабриолетов, что сделало 944 самым массовым Porsche своего времени.

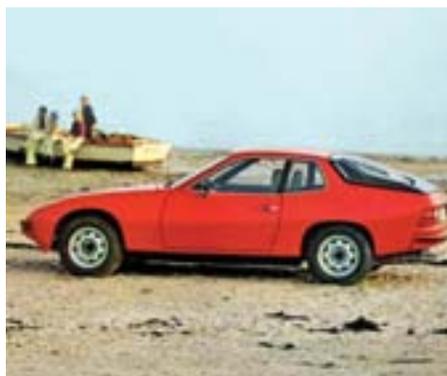


В 1992 году увидел мир наследник 944 – новый Porsche 968. Несмотря на схожий силуэт и общую платформу, 80% узлов и

Porsche 968 1992 года



Porsche 968 Turbo S разогнался до 280 кмч



Porsche 924 coupe 8



Компоновка transaxle подразумевала переднее расположение двигателя и трансмиссию в блоке с главной передачей у заднего моста

агрегатов автомобиля были полностью новыми. Внешне новинку можно было отличить по круглым выдвигаемым фарам, как у старшего брата Porsche 928. Салон стал несколько просторнее, а кондиционер и электростеклоподъемники устанавливались в базовой версии. Мощность базовой атмосферной "четверки" объемом 3,0 л подняли до 240 л. с. благодаря системе регулировки фаз газораспределения. На выбор были доступны 6-ступенчатая механическая или 4-ступенчатая автоматическая трансмиссии.

Ограниченной серией выпускали облегченный на 100 кг вариант ClubSport с жесткой подвеской и спортивными передними креслами Recaro и без задних сидений. Еще более редким стал 305-сильный 968 Turbo S, у которого разгон до 100 км/ч занимал 4,7 с, а максимальная скорость превышала 280 км/ч. Таких купе выпустили всего 16 тогда, как всех 968 – 12 800. Столь малый "тираж" объясняется довольно высокой начальной ценой в 40 тыс. долларов и устаревшей платформой. Модель попросту перестала быть доступной.

В 1995 году Porsche 968 был снят с производства из-за низкого спроса. На смену ему пришел среднемоторный Porsche Boxster. В общей сложности выпущено свыше 300 тыс. доступных переднемоторных купе Porsche. Удачная компоновка transaxle осталась востребованной и после этого: пример тому – современный Porsche Panamera.



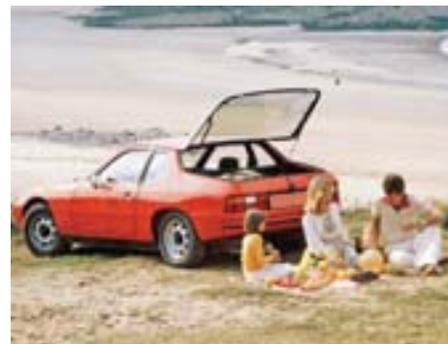
Облегченный Porsche 968 Clubsport, 1993 год



Первый Porsche 924 1976 года



Салон porsche 924 coupe 5



Третья дверь купе – полностью прозрачная

COSMOLADY

ЖУРНАЛ ДЛ Я ЖЕНЩИН

ТЕМА
НОМЕРА
ВРЕМЯ
ЖЕНЩИН

МУЗА ИЛИ
МУЗЕЙНЫЙ
ЭКСПОНАТ?

НОВЫЙ
ИНСТРУМЕНТ
КРАСОТЫ

МУЖЧИНЫ ТОЖЕ
ДЕЛАЮТ ЭТО

КРАСОТА ОТ
MOI PARISIENNE

ИГРЫ
ВООБРАЖЕНИЯ

Лера Левински

МОЙ ДОМ —
ЗЕМНОЙ ШАР



ЛАРИСА
РИМАР
ПРОФЕССИЯ:
АДВОКАТ

КОНТУРИНГ
ТЕЛА

ВЕСЕННИЙ
РАЦИОН

ПАЛИТРА
ЭМОЦИЙ
В ПОДАРОК

ВСЕ ОТТЕНКИ
СВАДЬБЫ

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