

Тест-Драйв

Апрель 2017



Автосалон в Женеве Salon International de l'Auto - 2017 • Italdesign Pop.Up • Peugeot Instinct Nio Eve • Range Rover Velar • Mercedes-Benz E-Class Cabriolet • Citroen DS7 Crossback Ford Fiesta ST • Mitsubishi Eclipse Cross • Hyundai Sonata • Citroen E-Berlingo • Alfa Romeo Stelvio Bentley Continental Supersports • Chevrolet Camaro ZL1 • Mazda CX-5 • Chevrolet Tracker Skoda Yeti и Suzuki SX4 • Ford Fiesta, Opel Corsa и Volkswagen Polo • Ford Ranger, Toyota Hilux и Volkswagen Атагорк: комфортабельные «работяги» • Автомобили, которые стремятся в небо

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



Над номером работали:

Брызгунов Тарас

Каратаев Вячеслав

Косоголов Александр

Фитисова Юлия

Главный редактор

Краев Василий

Свидетельство о регистрации КВ 7445 от 17.06.03.

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

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

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

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

Отдел распространения: (067) 547-85-20

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



4

Автосалон

Автосалон в Женеве Salon International de l'Auto -2017: крупнейшее автошоу в мире



40

Концепт-кар

Italdesign Pop.Up: транспортное средство будущего



46

Концепт-кар

Peugeot Instinct: гибридный беспилотник



52

Концепт-кар

Nio Eve: беспилотный электромобиль



58

Премьера

Range Rover Velar: верность традициям



66

Премьера

Mercedes-Benz E-Class Cabriolet: весенняя новинка



74

Премьера

Citroen DS7 Crossback: вседорожный первенец для Европы



80

Премьера

Ford Fiesta ST: нетипичный заряженный хэтчбек



86

Премьера

Mitsubishi Eclipse Cross: возрождение в новом образе



92

Премьера

Hyundai Sonata: модернизация



98

Премьера

Citroen E-Berlingo: для экономных бизнесменов



104

Дебютант

Alfa Romeo Stelvio: новые горизонты



112

Дебютант
Bentley Continental Supersports:
самый быстрый в истории



120

Дебютант
Chevrolet Camaro ZL1:
мощь по разумной цене



128

Дебютант
Mazda CX-5:
смена поколений



136

Сравнительный тест-драйв
Chevrolet Tracker, Skoda Yeti и Suzuki SX4:
сравнение компактных вседорожников



142

Сравнительный тест-драйв
Ford Fiesta, Opel Corsa и Volkswagen Polo:
современный В-класс



148

Сравнительный тест-драйв
Ford Ranger, Toyota Hilux и Volkswagen Amarok:
комфортабельные "работяги"



154

Страницы истории
Автомобили, которые стремятся в небо

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

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

Автосалон в Женеве Salon International de l'Auto -2017: крупнейшее автошоу в мире



Самый масштабный автосалон в мире – международное автошоу в Женеве Salon International de l'Auto. Это одна из немногих автомобильных выставок, проходящих ежегодно. Так сложилось, что она оповещает о приходе весны.

В этом году Женевский автосалон легко подтвердил звание крупнейшего в мире. Судите сами, в огромных павильонах Palexpo общей площадью 77 тыс. кв. м выставили в общей сложности свыше 900 автомобилей! Свои экспозиции подготовили 180 компаний со всех уголков мира – производители не только автомобилей, но и мотоциклов, автозапчастей и аксессуаров.

В Женеве в состоялось почти 150 мировых и европейских премьер. Все новинки традиционно показали в первые два дня автосалона, отведенные для прессы и специалистов отрасли.

Список премьер автошоу в Женеве оказался очень разнообразным. В Швейцарии презентовали немало дорогих и скоростных спортивных моделей, но были показаны и городские автомобили, и, конечно же, электромобили с гибридами. Также среди новинок оказалось немало автомобилей с автопилотом, ведь эту технологию сейчас разрабатывают многие автопроизводители. А еще к приходу весны подготовили несколько ярких кабриолетов.

Ожидается, что Женевский автосалон-2017 примет около 700 тыс. посетителей. Они смогут увидеть не только все новинки, но и шоу-программу. Кроме того, в Женеве организовали экспозицию гоночных авто разных времен.

Audi

Audi Q8 Sport – пока концепт-кар, но в 2019 году он превратится в серийный SQ8. Заряженный внедорожник по дизайну повторяет показанный в Детройте концепт-кар Audi Q8. У пятиметрового автомобиля высокая оконная линия и большие углы наклона стоек крыши. Широкая решетка радиатора сочетается с узкими светодиодными фарами. В салоне установлены четыре отдельных сиденья. Показания приборов выведены на дисплей, а помимо него внутри предусмотрены еще три монитора, заменяющие большинство клавиш в салоне. Audi Q8 Sport оснащен гибридной силовой установкой, состоящей из 3,0-литрового бензинового V6 с электрическим компрессором и электромотора. Общей мощностью 476 л. с. Он разгоняется до 100 км/ч за 4,7 с и развивает 275 км/ч. Расход топлива при этом составляет 7,0 л/100 км.

Новое купе Audi RS5 изменило образ. На смену атмосферному V8 пришел 2,9-литровый турбированный V6 производства Porsche. Мощность осталась неизменной (450 л. с.), зато крутящий момент вырос до 600 Нм. С 8-ступенчатой автоматической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 3,9 с, а максимальная скорость – 280 км/ч. Кроме того, расход топлива уменьшен до



Audi Q8 Sport



8,7 л/100 км в смешанном цикле. Отличить Audi RS5 можно по аэродинамическому обвесу и новой решетке радиатора, а также светодиодным фарам. В салоне установлены спортивные сиденья и рулевое колесо. Стандартной является цифровая приборная панель. Цена Audi RS5 – 81 тыс. евро.

Хэтчбэк Audi RS3 Sportback обновлен. У него не только новые фары и решетка радиатора, но и увеличена до 400 л. с. мощность двигателя. В салоне показания приборов выведены на экран.



Audi RS5



Audi RS5



Audi RS5





Bentley EXP12 Speed 6e



Bentley EXP12 Speed 6e

Bentley

Bentley EXP12 Speed 6e – первый электромобиль в истории марки. Пока это концепт-кар, но вполне возможно, что модель станет серийной. Особенно учесть, что ее дизайн намекает на внешний вид будущего купе Bentley Continental GT третьего поколения. Автомобиль сохраняет фирменные черты стиля марки – большие круглые фары и широкую решетку радиатора. Двери при открытии немного приподнимаются вверх. В салоне руль напоминает штурвал, а приборной панелью служит дисплей. Еще один экран, сенсорный, заменяет переключатели на центральной панели. Мотор Bentley EXP12 Speed 6e держат в секрете, но известно, что запас хода электромобиля – 480 км. Также сообщается, что автомобиль полноприводной.



Bentley EXP12 Speed 6e

Citroen

Citroen DS 7 Crossback – первый вседорожник в премиальной линейке марки. Автомобиль длиной 4,6 м отличается весьма элегантным дизайном с аркообразной линией крыши. Хромированная решетка радиатора сочетается с продолговатыми светодиодными фарами, а на крыше установлен немаленький спойлер. В салоне установлены два 12-дюймовых жидкокристаллических дисплея, один из которых заменяет приборную панель, а другой – отведен для мультимедийной системы. Навигация в меню осуществляется с помощью сенсорной панели. Список опций включает парковочный автопилот, систему автономного движения в



Citroen C-Aircross



Citroen C-Aircross



Citroen C-Aircross

пробках, и технологии ночного видения и определения усталости водителя. Новый Citroen DS 7 Crossback будет доступен с бензиновыми турбомоторами объемом 1,2 л (130 л. с.) и 1,6 л (180 и 225 л. с.), а также турбодизелями объемом 1,5 л (130 л. с.) и 2,0 л (180 л. с.). Вскоре появится и 300-сильная гибридная модификация. Она будет полноприводной, а остальные версии – переднеприводные. Также можно выбрать пневмоподвеску. Цена DS 7 Crossback – от 30 тыс. евро.

Концепт-кар Citroen C-Aircross предвещает новый Citroen C3 Picasso, который превратят из мини-вэна в компактный вседорожник. У 4,15-метрового автомобиля высокий капот, а пороги прикрыты защитными пластиковыми накладками Airbump, заполненными воздухом. Оптика полностью светодиодная, а зеркала заднего вида заменены камерами. Логотип Citroen интегрирован в фальшрадиаторную решетку. Двери выполнены распашными, а задние стойки оснащены подсветкой. В салоне руль односпицевый, а показания приборов выведены на дисплей. Вместо сидений спереди и сзади установлены диваны. В салоне также установлена камера для селфи.



Citroen DS7 Crossback



Citroen DS7 Crossback



Citroen DS7 Crossback

Ferrari

Новый Ferrari 812 Superfast – глубокая модернизация купе Ferrari F12 Berlinetta. Он сохраняет знакомый элегантный стиль с длинным капотом и сдвинутым назад салоном. Широкая "пасть" решетки радиатора сочетается с узкими светодиодными фарами. Сзади теперь четыре круглых фонаря. Все кузовные панели новые и изготовлены из углеволокна. В салоне можно заметить новые переднюю панель и рулевое колесо с вынесенными на него клавишами управления светом фара и указателями поворотов. Желтый циферблат тахометра сочетается с двумя цветными дисплеями. Отдельный экран предусмотрен для пассажира. Ferrari 812 Superfast оснащен новым 6,5-литровым V12 мощностью 800 л. с. и доработанной 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями. Он разгоняется до 100 км/ч за 2,9 с и развивает скорость свыше 340 км/ч. Среди новшеств модели – электроусилитель руля и управляемые задние колеса. Также оснащение включает адаптивные амортизаторы и карбоново-керамические тормозные диски. Цена Ferrari 812 Superfast – около 350 тыс. евро.



Ferrari 812 Superfast



Ferrari 812 Superfast



Ferrari 812 Superfast

Ford

Линейку нового Ford Fiesta расширил заряженный вариант ST. Впервые в классе заряженных хэтчбэков представлена модель с трехцилиндровым двигателем. Турбомотор объемом 1,5 л развивает 200 л. с. и обладает максимальным крутящим моментом в 290 Нм. Разгон до 100 км/ч занимает 6,7 с. Ford Fiesta ST получил 6-ступенчатую механическую трансмиссию и дифференциал повышенного трения. Отличить хэтчбэк можно по широкой решетке радиатора, аэродинамическому обвесу и спойлеру на крыше. Доступны трехдверная и пятидверная версия. Также предусмотрены 18-дюймовые легкосплавные диски. В салоне установлены спортивные сиденья и рулевое колесо с плоским ободом снизу. Цена Ford Fiesta ST составляет 21 тыс. евро.



Ford Fiesta ST



Ford Fiesta ST



Ford Fiesta ST

Honda

Ключевая новинка Honda в Женеве – новый Honda Civic Type R. Заряженный хэтчбек в статусе концепт-кара уже показывали на Парижском автошоу прошлой осенью, а в Швейцарию привезли серийную модель. Honda Civic Type R 2018 с виду мало чем отличается от прототипа. Пятидверный хэтчбек привлекает агрессивным дизайном передней части, огромным задним антикрылом и 20-дюймовыми литыми дисками. По сравнению с предшественником жесткость кузова у него выросла на 48%. В салоне появились спортивные сиденья и новое рулевое колесо, также изменена графика цифровой панели приборов. Доработанный турбомотор объемом 2,0 л теперь развивает 320 л. с. и 400 Н•м. Honda Civic Type R оснащен 6-ступенчатой механической трансмиссией и дифференциалом повышенного трения. Подвеска и рулевое управление перенастроены, также установлены увеличенные тормозные диски.

Концепт-кар Honda NeuV – компактный городской микроавтомобиль. У него лаконичный дизайн с большой площадью остекления, а двери поднимаются вверх. В двухместном салоне большую часть передней панели занимает огромный сенсорный дисплей. Очень необычно смотрится рулевое колесо. Honda NeuV оснащен электромотором.



Honda Civic Type R



Honda Civic Type R



Honda Civic Type R



Hyundai FE Fuel Cell

Hyundai

Концептуальный Hyundai FE Fuel Cell указывает на намерения корейского концерна развивать водородные топливные ячейки. Это небольшой вседорожник с элегантным дизайном и распашными дверьми. Узкие фары и фонари – светодиодные. Вместо зеркал заднего вида установлены камеры. Профиль подчеркивают огромные полированные диски. В салоне показания приборов выведены на дисплей, еще пара экранов установлены на центральной консоли. В салоне установлены четыре отдельных сиденья. Запаса водорода автомобилю достаточно, чтобы проехать свыше 800 км. Вырабатываемое электричество питает 136-сильный мотор.

Также в Женеве дебютировал универсал Hyundai i30 Wagon. Автомобиль длиной 4585 мм обладает одним из самых больших багажников в С-классе: его объем – 602 л.



Hyundai FE Fuel Cell



Hyundai i30 Wagon

Italdesign

Знаменитое итальянское ателье дизайна представило в Женеве свою первую серийную модель. Хотя Italdesign Zerouno не будет массовым, ведь выпустят всего пять машин стоимостью 1,5 миллиона евро. Купе длиной 4,8 м привлекает стремительным клиновидным профилем с заостренным "носом" и узкими светодиодными фарами. Заднее стекло прикрыто стильными ребристыми жабрами, а сзади установлено антикрыло. Под капотом Italdesign Zerouno – 5,2-литровый V10 Lamborghini мощностью 600 л. с., работающей в паре с 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями. Автомобиль разгоняется до 100 км/ч за 3,2 с и развивает 330 км/ч.

Italdesign Pop.Up разработан совместно с Airbus. Это прототип беспилотного летающего автомобиля. Двухместная капсула длиной 2,6 м снабжена двумя дополнительными модулями. Ее можно поставить на колеса или прикрепить ей сверху на крышу воздушные винты, как у квадрокоптера. На земле автомобиль движут два 80-сильных электромотора, а в воздухе – один 182-сильный. Максимальная скорость полета и езды одинаковая – 100 км/ч. Запас хода по земле составляет 130 км, а по воздуху – 100 км. В салоне отсутствуют руль и переключатели, ведь автомобиль беспилотный. Вместо них – большой сенсорный дисплей для прокладки маршрута.



Italdesign Zerouno



Italdesign Zerouno



Italdesign Pop.Up

Kia

В Женеву привезли третье поколение Kia Picanto. Колесная база хэтчбэка выросла до 2400 мм, хотя длина осталась прежней 3595 мм. Новый Kia Picanto стал ярче и эмоциональнее на вид. У него более выражен капот, а передний бампер стал массивнее и дополнен огромным воздухозаборником. Раскосые фары растянуты на крылья. Во внутренней отделке стало больше серебристых вставок, а на центральной панели появился 7,0-дюймовый сенсорный экран. Kia Picanto стал просторнее внутри, а объем его багажника вырос до 255 л. Список опций дополнили система автоматического торможения и спортивный обвес. Поначалу на выбор предложат бензиновые двигатели объемом 1,0 л (69 л. с.) и 1,2 л (85 л. с.), а позже может появиться 1,0-литровый турбомотор мощностью 100 л. с. Цена Kia Picanto в базовом исполнении составит 10 тыс. евро.



Kia Picanto



Kia Picanto



Kia Picanto



Lamborghini Aventador S



Lamborghini Aventador S

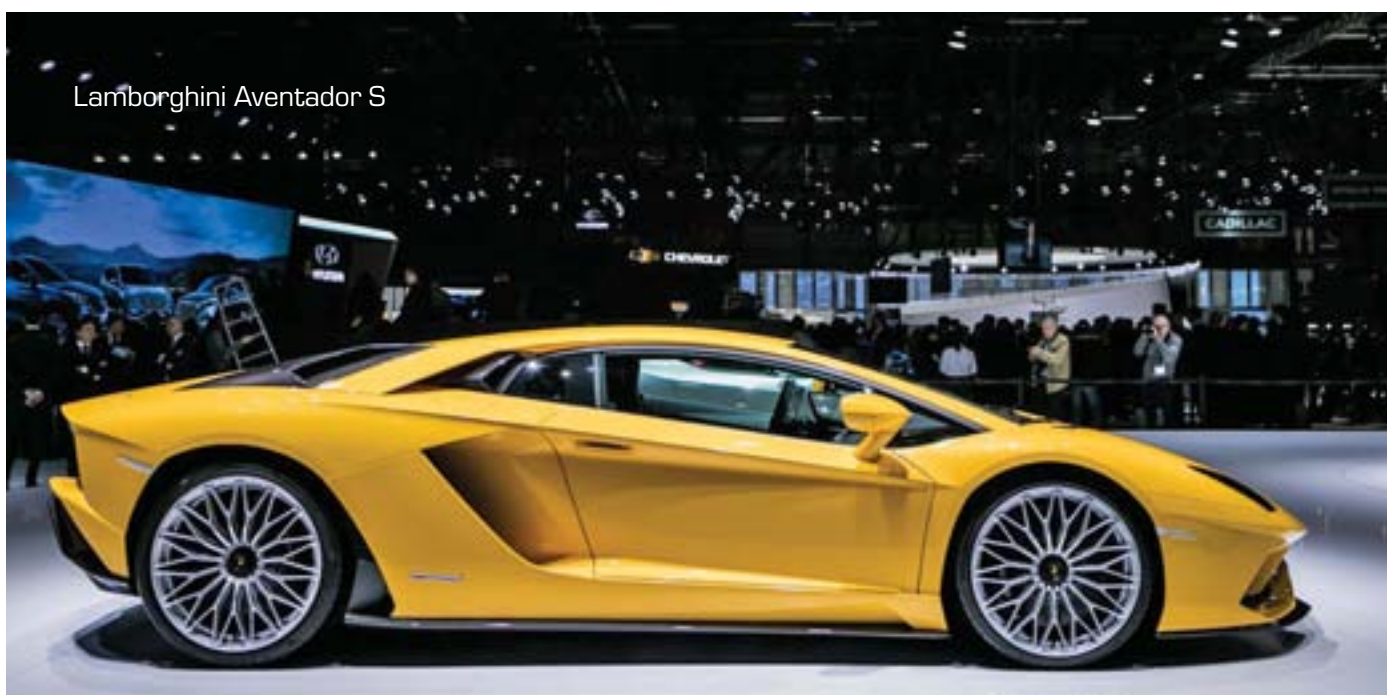


Lamborghini

Новый Lamborghini Huracan Performante совершил сенсацию еще до премьеры – установил новый рекорд круга на легендарном автодроме Нюрбургринг. Это при

том, что купе не столь мощное, как соперники: его 5,2-литровый V10 после доработки развивает 640 л. с. Зато полноприводной автомобиль получился очень легким за счет карбоновых деталей – 1382 кг, что на 40 кг меньше, чем у стандартного Lamborghini Huracan. Результат – разгон до 100 км/ч за 2,9 с и максимальные 325 км/ч. Улуч-

шить управляемость призвана активная аэродинамика – регулируемые передний спойлер и заднее антикрыло. Кроме того, у Lamborghini Huracan Performante перенастроена ходовая и установлены карбоново-керамические тормозные диски. В отделке салона алькантара сочетается с карбоном, установлены и спортивные си-



Lamborghini Aventador S



Lamborghini Huracan Performante



Lamborghini Huracan Performante

дня. Цена Lamborghini Huracan Performante – 195 тыс. евро.

Представили на автошоу и обновленное купе Lamborghini Aventador S. Отличить его можно по измененной форме "носа" с увеличенными воздухозаборниками, а также по аэродинамическому обвесу. Во внутренней отделке стало больше алькантары. Знакомый 6,5-литровый V12 доработан и теперь развивает 740 л. с., усовершенствована и 7-ступенчатая роботизированная трансмиссия. Разгон до 100 км/ч теперь занимает 2,9 с, а максимальная скорость превышает 350 км/ч. Оснащение дополнили управляемые задние колеса. Цена Lamborghini Aventador S – 350 тыс. евро.



Lamborghini Huracan Performante

McLaren

Новый McLaren 720S приходит на смену модели 650S. Купе McLaren гораздо элегантнее на вид, чем предшественника. В дизайне преобладают плавные обводы, а салон сдвинут вперед. Сохранены и фирменные поднимающиеся вверх двери. В основе автомобиля лежит новый карбоновый монокок, благодаря которому масса уменьшена на 100 кг – до 1270 кг. Также применена активная аэродинамика: выдвижное заднее антикрыло может служить аэротормозом. Салон McLaren 720S выполнен очень оригинально. Цифровая приборная панель может складываться, чтобы перед глазами оставался один лишь индикатор переключения передач, как в гоночных болидах. Новый 4,0-литровый V8 с двумя турбинами развивает 720 л. с. и работает вместе с 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями. Разгон до 100 км/ч занимает 2,8 с, а максимальная скорость составляет 340 км/ч. Средний расход топлива уменьшен до 10,7 л/100 км. Цена McLaren 720S – 250 тыс. евро.



McLaren 720S



McLaren 720S



McLaren 720S



McLaren 720S

Mercedes-Benz

В Женеве показали первый вседорожник Maybach создан на базе Mercedes-Benz G-Class. Mercedes-Maybach G650 Landulet удивляет типом кузова ландоле: над передними сиденьями крыша жесткая, а над задними – мягкая, складывающаяся. К тому же, вседорожник удлиннен на полметра – до 5345 мм в длину. Дорожный просвет составляет 450 мм, а доступ в салон облегчают выдвижные подножки. Во внутренней отделке двухцветная кожа сочетается с деревом и карбоном. Задние пассажиры могут отделиться от водителя выдвижной перегородкой. Их сиденья оснащены электроприводом, подогревом, вентиляцией и массажем, также предусмотрены съемные 10-дюймовые планшеты и холодильник. Под капотом прячется 6,0-литровый 630-сильный V12 с двумя турбинами. Mercedes-Maybach G650 Landulet получил полный привод и адаптивные амортизаторы. Также следует отметить П-образные порталные мосты и огромные вседорожные покрышки. Всего выпустят только 99 вседорожников по цене в 460 тыс. евро.

Концепт-кар Mercedes-AMG GT в 2019 году станет серийным и бросит вызов Porsche Panamera. Хэтчбэк длиной свыше 5 м построен на базе одноименного купе Mercedes-Benz, что заметно по его элегантному дизайну. У него длинный капот, широкая "пасть" решетки радиатора и ар-



Mercede-AMG E63S Wagon



Mercedes-AMG GT



Mercedes-AMG GT

кообразная форма крыши. Ширину задней части подчеркивают тоненькие фонари. В конструкции широко использованы карбон и алюминиевые сплавы. Гибридная силовая установка создана с использованием технологий Формулы-1. Бензиновый 4,0-литровый V8 с двумя турбинами и электромотор суммарно развивают 805 л. с. и обеспечивают полный привод. Разгон до 100 км/ч занимает менее 3 с. Также хэтчбек способен передвигаться на электротяге.

Mercedes-Benz E-Class стал кабриолетом. Новая модель крупнее предшественника – 4826 мм. Его многослойная мягкая крыша складывается с помощью электропривода за 20 с на скорости до 50 км/ч. В салоне заметны спортивные сиденья, а показания приборов выведены на дисплей. Объем багажника вырос до 385 л. На выбор доступны объемом 2,0 л (184 и 245 л. с.) и 3,0 л (333 л. с.), а также 2,0-литровым 194-сильным турбодизелем. Впервые доступна пневмоподвеска. Цена Mercedes-Benz E-Class Cabriolet – от 50 тыс. евро.

Еще один новый E-Class – заряженный универсал Mercedes-AMG E63 Wagon. Его 4,0-литровый турбированный V8 доступен в версиях на 571 либо 612 л. с. Более мощный вариант разгоняется до 100 км/ч за 3,5 с и способен развить 290 км/ч. Отныне все версии полноприводные, оснащены новым 9-ступенчатым "автоматом" и пневмоподвеской. Mercedes-AMG E63 Wagon можно узнать по аэродинамическому обвесу, новой решетке радиатора и увеличенным воздухозаборникам. В салоне установлены спортивные кресла и руль. Стоимость универсала – от 120 тыс. евро.



Mercedes-AMG GT



Mercedes-Benz E-Class Cabriolet



Mercedes-Benz E-Class Cabriolet



Mercedes-Maybach G650 Landaulet



Mercedes-Maybach G650 Landaulet



Mercedes-Maybach G650 Landaulet



Mitsubishi
Eclipse Cross



Mitsubishi
Eclipse Cross



Mitsubishi
Eclipse Cross

Mistubishi

Знаменитый Mitsubishi Eclipse возрожден, как вседорожное купе. Eclipse Cross отличается динамичным стилем с высокой оконной линией, большим углом наклона задних стоек крыши и небольшим спойлером. Хромированная решетка радиатора сочетается с узкими фарами и огромным воздухозаборником в бампере. Боковины выполнены рельефными, а заднее стекло состоит из двух частей и разделено фонарями. Отделка салона разбавлена вставками "под карбон". Данные могут проецироваться на лобовое стекло, а для навигации в меню мультимедийной системы предусмотрена сенсорная панель. Задние сиденья Mitsubishi Eclipse Cross оснащены горизонтальной регулировкой, изменяется и угол наклона их спинок. На выбор предложены 1,2-литровый бензиновый турбомотор мощностью 120 л. с. или 2,2-литровый 150-сильный турбодизель. Полный привод дополнен системой векторизации тяги. Базовая версия будет стоить около 22 тыс. евро.



Opel Crossland X

Opel

В Женеве показали новый Opel Insignia второго поколения. Лифтбэк и универсал выглядят более сдержанно. У них уменьшены углы наклона стоек крыши, а боковины стали рельефными. Широкая решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами, которые теперь могут быть светодиодными. Длина лифтбэка выросла до 4885 мм, а колесная база – до 2830 мм. Масса при этом уменьшена на 175 кг. В салоне улучшены материалы отделки и установлена цифровая панель приборов. Также предложен новый 8,0-дюймовый экран мультимедийной системы. В перечне опций теперь есть система автоматического торможения, Wi-Fi и камеры кругового обзора. Opel Insignia доступен с бензиновыми двигателями объемом 1,5 л (140 и 165 л. с.) и 2,0 л (260 л. с.), а также турбодизелями объемом 1,6 л (110 л. с.) и 2,0 л (170 л. с.).



Opel Crossland X



Opel Crossland X



Opel Insignia

За доплату будет доступен полный привод. Цена Opel Insignia в базовом исполнении – 27 500 евро.

Вседорожник Opel Crossland X пришел на смену мини-вэну Meriva. Автомобиль длиной 4,2 м с виду очень похож на компактный Opel Adam. Широкая решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами, а оконная линия подчеркнута молдингом. Фонари высоко посажены, а на крыше размещен спойлер. В салоне приборы помещены в отдельные колодцы, данные проецируются и на лобовое стекло. На центральной панели размещен 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Задние сиденья сдвигаются назад на 150 мм и в зависимости от их положения объем багажника составляет 410-520 л. В перечне опций есть парковочный автопилот, системы автоматического торможения определения усталости водителя и распознавания дорожных знаков. На выбор доступны бензиновые и дизельные двигатели с турбонаддувом мощностью 115-150 л. с. Полный привод является опцией. Цена Opel Crossland X – от 17 тыс. евро.



Opel Insignia



Opel Insignia



Pagani Huayra Roadster

Pagani

В линейке Pagani Huayra появился кабриолет. Он сохраняет стиль купе со сдвинутым вперед салоном, хотя двери обычные, а не поднимающиеся вверх. Покупатель получит одновременно два типа крыши – мягкую тканевую и жесткую кар-

боновую. Использование карбона, титана и магния в конструкции позволило сделать Pagani Huayra Roadster легче купе – 1280 кг. В отделке салона сочетаются кожа и полированный алюминий. Приборы напоминают старинные часы, а вентиляционные дефлекторы похожи на турбины. Изюминкой является открытая кулиса рычага коробки переключения передач.

Двигатель сделали мощнее: 6,0-литровый V12 с турбонаддувом мощностью 764 л. с. Разгон до 100 км/ч занимает около 3 с, а максимальная скорость превышает 370 км/ч. Оснащение включает регулируемые амортизаторы и карбоново-керамические тормозные диски. Цена Pagani Huayra Roadster – 2,28 млн. евро.



Pagani Huayra Roadster



Pininfarina H600

Pininfarina

Электромобиль Pininfarina H600 создан совместно с китайской компанией Hybrid Kinetic Group. Концептуальный седан весит 1870 кг и отличается ярким дизайном передней части с широкой хромированной решеткой радиатора и узкими светодиодными фарами. Двери выполнены распашными. В отделке салона сочетаются кожа и дерево. Приборной панелью служит жидкокристаллический дисплей, а еще один экран заменяет переключатели на центральной панели. Отдельный экран есть и у переднего пассажира. В каждом колесе Pininfarina H600 установлено по электромотору. Суммарно они развивают 800 л. с. и позволяют разогнаться до 100 км/ч за 2,9 с. Помимо литий-ионных аккумуляторных батарей у седана есть мотор-генератор – газовая турбина. Запас хода электромобиля составляет 1000 км.



Pininfarina H600



Pininfarina H600



Porsche 911 GT3

Porsche

На автошоу дебютировал первый универсал Porsche. Porsche Panamera Sport Turismo выглядит стремительно благодаря большому углу наклона соек крыши. При этом пятиметровый автомобиль вместительный внутри и обладает 520-литровым багажником. Покупатель может выбрать формат второго ряда: два отдельных сиденья или трехместный диван. Двигатели знакомы по хэтчбэку Porsche Panamera: это бензиновые турбомоторы объемом 3,0 л (330 и 440 л. с.) и 4,0 л (550 л. с.), а также 4,0-литровый 422-сильный турбодизель. Появится и 462-сильная гибридная версия. Будут доступны версии с зад-



Porsche 911 GT3



Porsche 911 GT3

ним и полным приводом, а в списке опций есть пневмоподвеска, управляемые задние колеса и карбоново-керамические тормоза. Цена Porsche Panamera Sport Turismo – 97 500 евро в начальной версии.

Рядом на стенде расположилось обновленное купе Porsche 911 GT3. Отличить его можно по увеличенным воздухозаборникам и новому обвесу. Изменения увеличили прижимную силу на 20%. В салоне заметно новое рулевое колесо. Но главным отличием стал полностью новый двигатель Porsche – 4,0-литровая оппозитная "шестерка" мощностью 500 л. с. Новый Porsche 911 GT3 разгоняется до 100 км/ч за 3,4 с и развивает 318 км/ч. Отныне помимо "робота" с двумя сцеплениями вновь доступна и 6-ступенчатая механическая трансмиссия. Задние колеса купе – управляемые. Цена Porsche 911 GT3 – 152 тыс. евро.



Porsche Panamera Sport Turismo



Porsche Panamera Sport Turismo



Porsche Panamera Sport Turismo



Renault Alpine A110

Renault

В Renault возродили знаменитое спортивное подразделение Alpine и начинали производство купе Alpine A110. По дизайну автомобиль очень напоминает одноименную модель 1961 года. У него такой же элегантный силуэт с аркообразной формой крыши и заостренным "носом". В знакомом стиле выполнены и круглые фары. Поскольку в конструкции широко используются алюминиевые сплавы и карбон, то масса автомобиля – всего 1080 кг. В салоне установлены спортивные ковшеобразные сиденья, а показания приборов выведены на дисплей. Специально для Alpine A110 создан 1,8-литровый



Renault Alpine A110



Renault Captur

турбомотор мощностью 252 л. с. В паре с ним работает 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Купе разгоняется до 100 км/ч за 4,5 с и развивает 20 км/ч. Всего выпускают только 1955 автомобилей, а цена Alpine A110 – от 58 тыс. евро.

Электромобиль Renault Zoe получил концептуальную заряженную версию e-Sport. Она оснащена сразу двумя электромоторами от болида Формула-Е общей мощностью 460 л. с. и крутящим моментом в 640 Н•м. К тому же, кузов полностью изготовлен из карбона, что уменьшило вес автомобиля до 1400 кг. Разгон до 100 км/ч занимает 3,2 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 210 км/ч. Запас хода составляет 400 км. Renault Zoe e-Sport выделяется благодаря агрессивному аэродинамическому обвесу, огромным воздухозаборникам и спойлеру на крыше, а также 20-дюймовым легкосплавным дискам. В салоне появились спортивные сиденья Recaro и трубчатый каркас безопасности.

Renault Captur претерпел небольшое обновление. У него увеличена решетка радиатора, а воздухозаборник в бампере стал шире. Новые и фары, а за доплату они могут быть полностью светодиодными.

Универсал Renault Logan MPV получил вседорожную модификацию Stepway. Узнать его можно по защитному пластиковому обвесу и увеличенному до 200 мм клиренсу. Салон декорирован особой тканью.



Renault Zoe e-Sport



Renault Zoe e-Sport



Renault Logan MCV Stepway

Renault Logan MCV Stepway

Seat

Женевский автосалон выбрали, чтобы показать новый Seat Ibiza. Хэтчбек остается верен граненому стилю, но теперь больше похож на старшего брата Seat Leon. Теперь модель будет только пятидверной. Треугольные фары впервые могут быть полностью светодиодными. Модель построена на новой платформе MQB A0. Длина осталась на прежнем уровне (4056 мм), а вот колесная база при этом прибавила сразу 90 мм – до 2564 мм. Объем багажника вырос до 355 л, а салон стал просторнее. Внутри также преобладает рубленый стиль. На центральной панели появился 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Базовое оснащение теперь включает систему автоматического торможения. Новый Seat Ibiza оснащают бензиновыми турбомоторами объемом 1,0 л (75, 95 и 115 л. с.) и 1,5 л (150 л. с.), турбодизелями объемом 1,6 л (80 и 95 л. с.). Цена Seat Leon в базовой версии составляет 12 тыс. евро.



Seat Ibiza



Seat Ibiza



Seat Ibiza



Seat Ibiza

Skoda



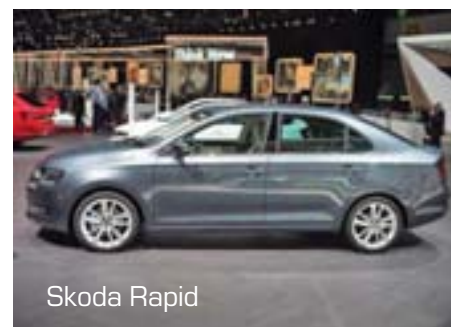
Skoda Octavia
RS245



Skoda Octavia RS245

Заряженный Skoda Octavia RS 245 – самый мощный вариант в истории модели. Его 2,0-литровый турбомотор развивает 245 л. с. и обладает максимальным крутящим моментом в 370 Н•м. Это дает возможность разогнаться до 100 км/ч за 6,6 с и развивать 250 км/ч. Оснащение пополнил дифференциал повышенного трения. Кроме того, новый Skoda Octavia RS 245 укомплектован обогревом руля, Wi-Fi и мультимедийной системой с 9,2-дюймовым дисплеем.

Skoda Rapid немного обновлен. У него изменена решетка радиатора, а новые фары дополнены светодиодными ходовыми огнями. Кроме того, освежены бамперы и фонари. В салоне заменено рулевое колесо, установлены новые циферблаты приборов и переключатели на центральной панели. Список опций пополнили система доступа без ключа, технологии автоматического замедления и определения усталости водителя. Кроме того, предложена более современная мультимедийная система. Также теперь доступны 1,0-литровые турбомоторы мощностью 95 и 110 л. с.



Skoda Rapid



Skoda Rapid

SsangYong

Концепт-кар SsangYong XAVL показывает, каким будет новый SsangYong Korando 2019 года. Вседорожник длиной 4630 мм и с колесной базой в 2775 мм отличается классическим дизайном в стиле самого первого Korando 1996 года. У него выраженные крылья и малые углы наклона стоек крыши. Вместе с тем, установлены и современные светодиодные фары. В салоне приборной панелью служит дисплей, а на центральной консоли установлен 10-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. На трех рядах сидений поместятся семь человек. SsangYong XAVL представили в двух версиях – с 1,5-литровым бензиновым турбомотором и 1,6-литровым турбодизелем.



SsangYong XAVL



SsangYong XAVL



SsangYong XAVL



Subaru XV

Subaru

Новый Subaru XV стал ключевой премьерой на стенде японской марки. Автомобиль очень напоминает предшественника, хотя и нельзя не заметить более рельефные боковины и мускулистые выраженные передние крылья. Как и преж-

де, у хэтчбека немаленький клиренс в 220 мм и установлен защитный пластиковый обвес. Тем не менее, Subaru XV построен на полностью новой платформе, увеличившей жесткость кузова на 70%. Автомобиль подрос до 4465 мм в длину, а его колесная база увеличена до 2665 мм. В салоне на центральной панели установлены сразу два цветных дисплея, один

из которых – сенсорный. Бензиновый 2,0-литровый оппозитный двигатель получил непосредственный впрыск топлива и теперь развивает 156 л. с. Subaru XV остается полноприводным, а теперь получил еще и функцию векторизации тяги. Цена Subaru XV в базовом исполнении – 20 тыс. евро.



Subaru XV



Subaru XV

Suzuki

В Женеве показали новый Suzuki Swift четвертого поколения. Хэтчбэк стал компактнее предшественника – 3840 мм, но его колесная база увеличена до 2540 мм. Дизайн остается знакомым, хотя передняя часть теперь смотрится элегантнее благодаря каплевидным фарам. Ручки задних дверей спрятаны в стойках. В салоне теперь преобладает спортивный стиль. В отделке стало больше серебристых вставок, приборы размещены в отдельных колодцах, а обод руля плоский снизу. Список опций дополнили системы автоматического замедления и соблюдения полосы движения. На первых порах предложены бензиновые моторы объемом 1,0 л (112 л. с.) и 1,2 л (94 л. с.), а также 97-сильная гибридная силовая установка. Новый Suzuki Swift стоит от 11 тыс. евро.



Suzuki Swift



Suzuki Swift

Toyota

Концепт-кар Toyota i-TRIL дает понять, каким будет городской автомобиль будущего. Автомобиль достигает всего 2,8 м в длину и выглядит очень необычно. У него выраженный "нос", панорамное лобовое стекло и поднимающиеся вверх двери. Салон рассчитан на одного взрослого и двух детей. Водительское кресло расположено отдельно и для удобства посадки может поворачиваться. Вместо руля установлен оригинальный штурвал с экраном приборной панели по центру. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло. Toyota i-TRIL оснащен электромотором и способен проехать до 200 км без подзарядки. Интересно, что автомобиль кренится в поворотах подобно мотоциклу, а диаметр его разворота – всего 7,9 м.



Toyota i-TRIL



Toyota i-TRIL





Toyota Yaris

Хэтчбек Toyota Yaris прошел серьезную модернизацию. Узнать его можно по увеличенной в размерах решетке радиатора и раскосым фарам. Кроме того, теперь у автомобиля более выражен "нос". В салоне можно заметить новые приборы в отдельных колодцах и цветной экран бортового компьютера. Заменены и клавиши на центральной панели. Базовая версия теперь оснащена системами автоматического торможения и соблюдения полосы движения. Toyota Yaris получил и новые двигатели. Под капотом базовой версии теперь 1,5-литровый 111-сильный бензиновый мотор. Кроме того, теперь доступен заряженный Toyota Yaris GRMN с 1,8-литровой 213 сильной компрессорной "четверкой".



Toyota Yaris



Toyota Yaris

Volkswagen

Большой 4,9-метровый хетчбэк Volkswagen Arteon пришел на смену модели CC. Как и предшественник, он напоминает купе благодаря аркообразной форме крыши и высокой оконной линии. Широкая решетка радиатора сочетается с продолговатыми светодиодными фарами. В основе автомобиля лежат агрегаты Volkswagen Passat B8. В салоне вентиляционные дефлекторы растянuty на всю ширину передней панели, установлены и стильные аналоговые часы. В более дорогих версиях показания приборов выведены на дисплей и установлен 9,2-дюймовый экран мультимедийной системы. Объем багажника Volkswagen Arteon составляет 537 л. На выбор предложены бензиновые турбомоторы объемом 1,5 л (150 л. с.) и 2,0 л (280 л. с.), а также 2,0-литровые турбодизели мощностью 150, 190 и 240 л. с. Доступны версии как с передним, так и с полным приводом. Цена Volkswagen Arteon – от 40 тыс. евро.

Также в Женеве показали беспилотный автомобиль Volkswagen Cedric. У него лаконичный угловатый дизайн с вертикальными стойками крыши и большой площадью остекления. Его двери выполнены раздвижными. У Volkswagen Cedric нет ни руля, ни педалей, ни приборной панели. Лобовое стекло может превращаться в большой монитор. Пассажиры сидят лицом к лицу, чтобы удобнее было беседовать. Интересно, что в салоне установлены даже комнатные растения. Volkswagen Cedric оснащен искусственным интеллектом, способным поддерживать разговор с водителем. Автомобиль оснащен электромотором, но его характеристики не раскрывают. Серийный беспилотный автомобиль Volkswagen должен появиться до 2025 года.



Volkswagen Arteon



Volkswagen Arteon



Volkswagen Arteon



Volkswagen Sedric

Volvo

Женевский автосалон был выбран для премьеры нового Volvo XC60. внедорожник второго поколения стал солиднее на вид и теперь напоминает старшего брата XC90, с которым делит платформу. У него уменьшены углы наклона стоек крыши, а фары дополнены фирменными Т-образными светодиодами. В салоне приборной панелью служит жидкокристаллический дисплей, а на центральной панели установлен 9,5-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Список опций дополнили четырехзонный климат-контроль и автопилот с системой Steer Assist, позволяющей автомобилю самостоятельно объехать препятствие. На выбор предложены 2,0-литровые турбомоторы: бензиновые мощностью 254 и 320 л. с. и дизельные на 190 и 235 л. с. Позже появится 407-сильный гибрид, разгоняющийся до 100 км/ч за 5,3 с. Новый Volvo XC60 доступен с 6-ступенчатой механической или 8-ступенчатой автоматической трансмиссией, передним либо полным приводом. Цена Volvo XC60 – от 40 тыс. евро.



Volvo XC60



Volvo XC60

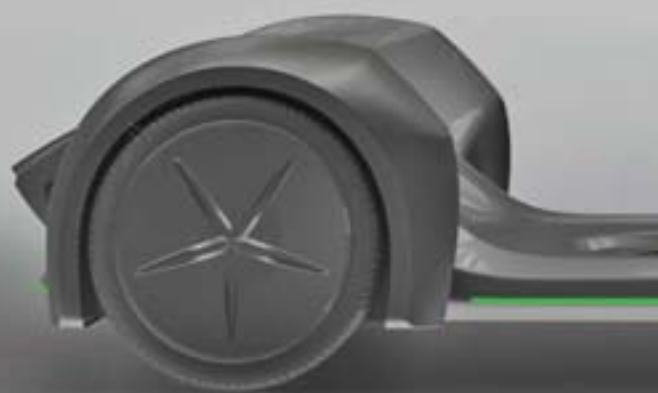


Volvo XC60



Italdesign Pop.

транспортное средство
будущего



Тест-драйв:
КОНЦЕПТ-КАР

AIRBUS

Up:







Большие города становятся все более загруженными с каждым годом. Современные транспортные развязки, многополосные дороги и даже ограничения на въезд в центр города улучшают ситуацию, но не решают проблему. Здесь нужен кардинальный подход – например, создание летающих автомобилей.

Эта идея не нова, но только в последние годы появились по-настоящему успешные проекты. В Нидерландах, например, запускают в производство летающий автомобиль PAL-V. Специалисты известного итальянского ателье Italdesign и инженеры авиационного гиганта Airbus пошли еще дальше – создали летающий беспилотный автомобиль Pop.Up.

Italdesign Pop.Up – это небольшая двухместная капсула на колесах длиной 2,6 м, шириной 1,5 м и высотой 1,4 м. У нее большая площадь остекления, а каркас

изготовлен из карбона, поэтому масса составляет всего 200 кг. Ни руля, ни педалей у Pop.Up нет, ведь транспортное средство полностью автономное и передвигается только на автопилоте. В салоне установлены два сиденья и большой сенсорный дисплей навигационной системы для выбора маршрута. Данные также проецируются на лобовое стекло.

Сама по себе капсула передвигаться не может, но предусмотрены два съемных модуля. Для езды по дороге Pop.Up устанавливается на шасси с двумя 81-сильными электромоторами. Они позволяют разогнаться до 100 км/ч, а литий-ионная батарея на 15 кВт·ч обеспечивает запас хода в 130 км.

Для полета Pop.Up снимается с колес, а сверху на него крепится другой модуль – с четырьмя воздушными винтами. Их вращают восемь электромоторов общей

мощностью 185 л. с. Максимальная скорость полета – также 100 км/ч. Правда, дальность меньше, чем в режиме автомобиля – 100 км. Зато Italdesign Pop.Up может взлетать и садиться вертикально.

За автопилот отвечает передовой искусственный интеллект. Компьютерная программа способна не только управлять летающим автомобилем на земле и в воздухе, но и самостоятельно выбирать оптимальные маршруты поездки. Кроме того, она может анализировать настроение водителя и в зависимости от этого настраивать подсветку салона.

Italdesign Pop.Up пока остается концепт-каром, но к 2030 году на его основе планируют выпустить серийную модель. Специально для нее в Airbus собираются создать собственную службу беспилотного воздушного такси.





Peugeot

зубруг



ot Instinct:

ный беспилотник







В наши дни многие автопроизводители уделяют большое внимание технологиям автономного движения. Беспилотные автомобили – не такое уж и далекое будущее, вскоре они станут серийными. А предваряют их концепт-кары вроде Peugeot Instinct, показанного на выставке электроники в Барселоне.

Новый Peugeot Instinct – спортивный пятидверный универсал. У него длинный капот, а салон сдвинут назад. Огромная трапецевидная решетка радиатора сочетается с узкими светодиодными фарами. Боковины профилированы, а передние и особенно задние крылья серьезно расширены. Двери выполнены распашными, а

центральные стойки крыши отсутствуют. Ширину "кормы" подчеркивают продолговатые фонари.

В салоне установлены четыре отдельных спортивных кресла, разделенных высоким трансмиссионным тоннелем. Цифровая панель приборов выполнена по технологии i-Cockpit, то есть дисплей установлен непривычно высоко. Руль напоминает авиационный штурвал. Со стороны переднего пассажира на всю переднюю панель растянут огромный монитор, еще один экран (9,7-дюймовый) заменяет переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля.

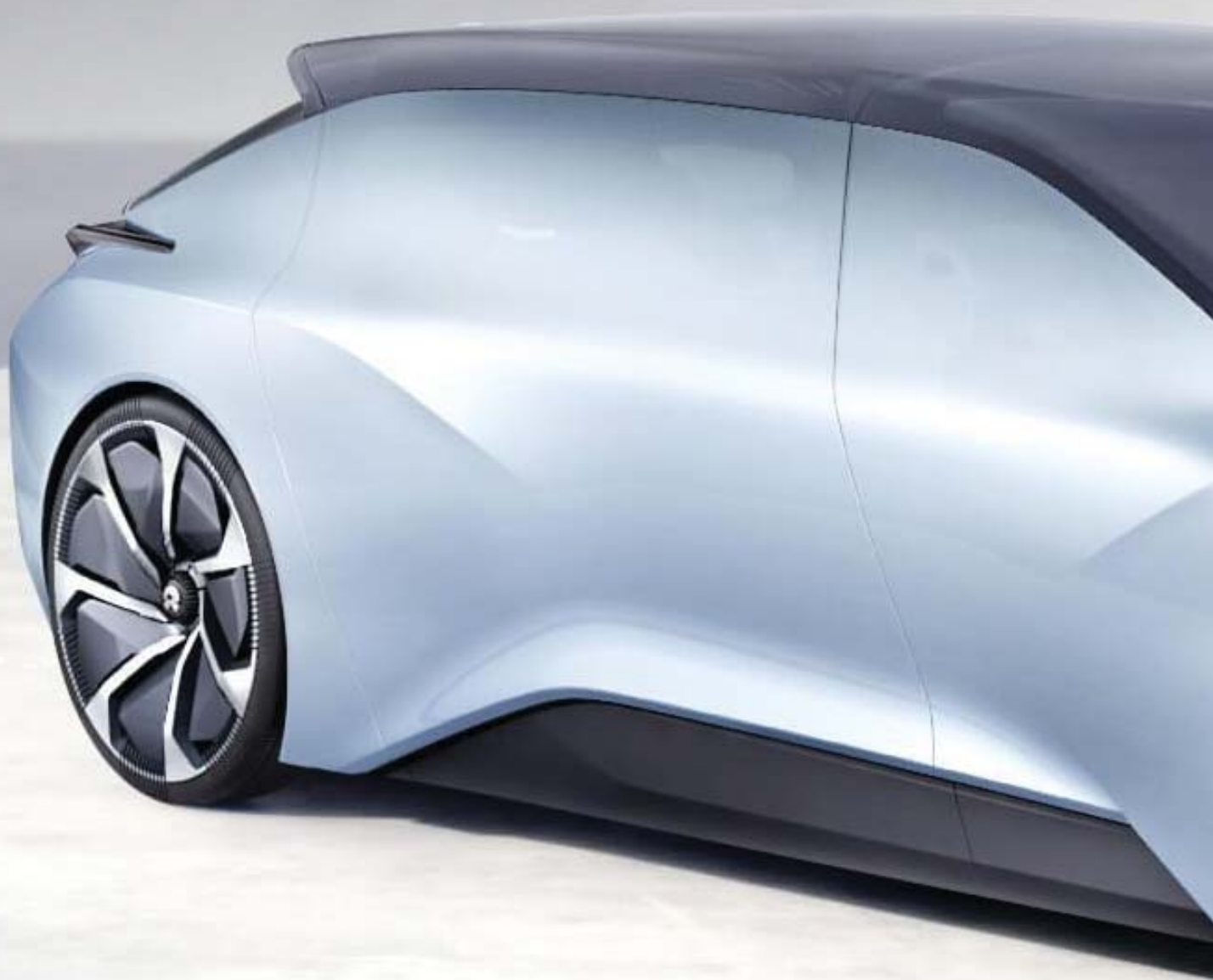
В режиме автопилота руль складывается, а на дисплеях отображается карта навигационной системы. Автомобиль не только способен передвигаться самостоятельно, но и может общаться с водителем, ведь наделен искусственным интеллектом. Кроме того, мультимедийная система позволяет наладить коммуникацию автомобиля со смартфоном, социальными сетями и даже "умным" домом.

Peugeot Instinct оснащен гибридной силовой установкой мощностью 300 л. с. и полным приводом. Подзаряжать аккумуляторные батареи можно и от домашней сети.





Nio Eve:



беспилотный электромобиль





Китай за последние несколько лет вырвался в мировые лидеры по продажам электромобилей. В прошлом году их было реализовано свыше полумиллиона. Китайские производители массово создают электрические модели, причем некоторые из них уже сейчас готовы бросить вызов именитым маркам. Так, небольшая компания NextEV совсем недавно удивила мир 1360-сильным спортивным электромобилем Nio P9, а теперь представила и концепт-кар Nio Eve.

Китайский электромобиль Nio Eve выглядит очень необычно. Это однообъемный

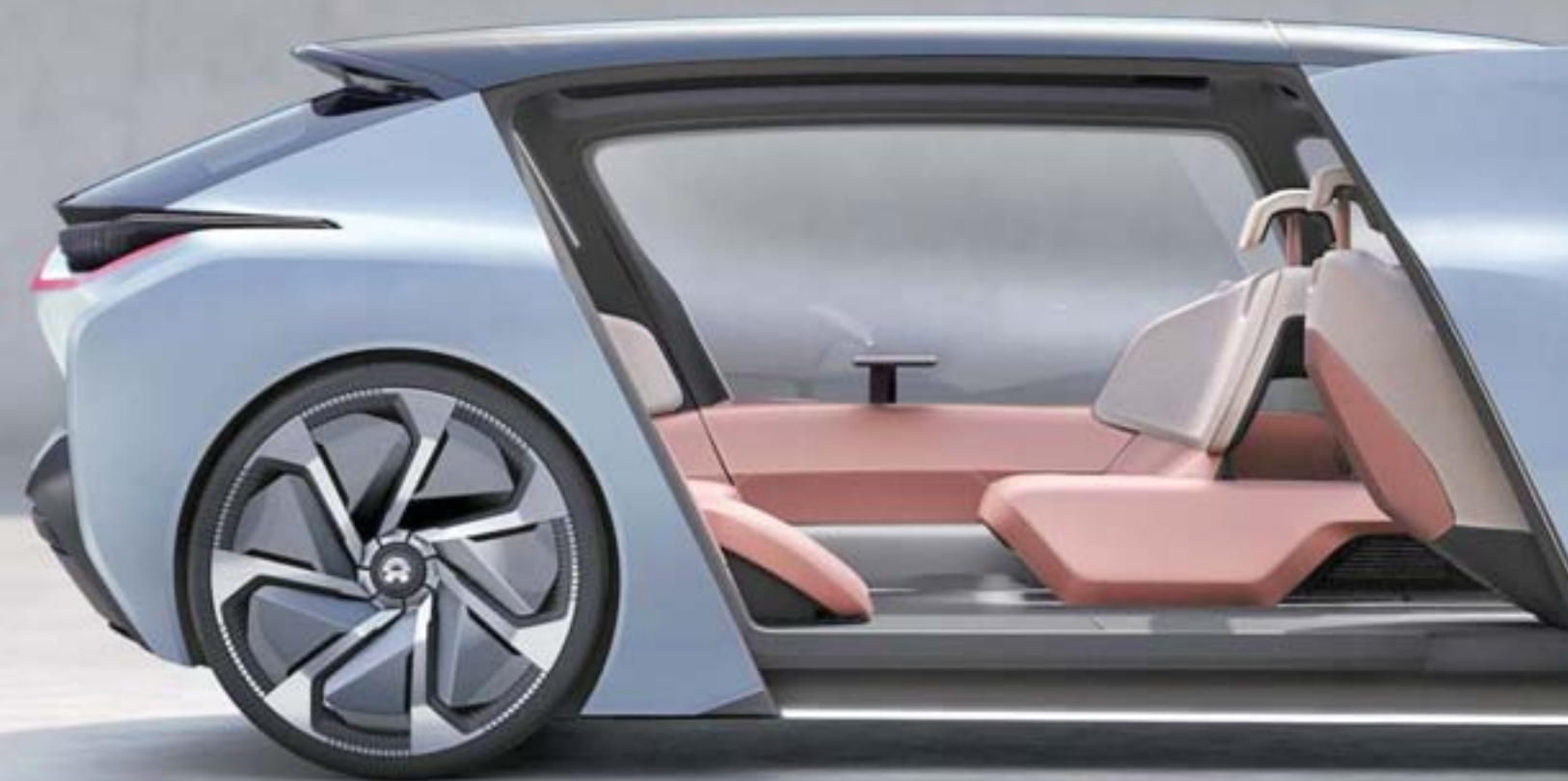
мини-вэн с панорамным лобовым стеклом и оригинальным передним антикрылом. Боковые двери выполнены сдвижными, а на крыше установлен спойлер. Оптика – полностью светодиодная.

Больше всего, конечно, удивляет отсутствие боковых окон. Они заменены полупрозрачными пластинами. Внутри на их месте размещены проекционные дисплеи, на которые выведены изображения камер кругового обзора. Так что необходимость в окнах действительно отпадает.

Руль выполнен прямоугольным, а приборной панелью служит небольшой дис-

плей. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло. В режиме автопилота руль и педали прячутся, а передние сиденья можно развернуть, чтобы общаться с задними пассажирами лицом к лицу. У задних сидений предусмотрены выдвижные подставки под ноги и даже небольшие подушки есть.

Nio Eve оснащен четырьмя электромоторами – по одному в каждом колесе. Характеристики их пока держатся в секрете и станут известны ближе к появлению серийной модели. Она появится в 2020 году и будет не столь радикальна, как концепт-кар.







Range Rover

верность традициям



Velar:

Вседорожники Land Rover всегда славились феноменальной проходимости. Даже роскошный Range Rover и городской Range Rover Evoque неплохо чувствуют себя на бездорожье. Инженеры Land Rover не отошли от традиции и создавая самую спортивную модель марки – новый Range Rover Velar.





Range Rover Velar позиционируют, как самый динамичный Land Rover за всю историю марки. Дизайн соответствует этому образу: высокая клиновидная оконная линия и большие углы наклона стоек крыши делают профиль очень стремительным. Передняя часть выполнена в традиционном стиле марки: продолговатая решетка радиатора сочетается с узкими светодиодными фарами. Дверные ручки утоплены в кузов и при необходимости выдвигаются. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а по краям кузова размещены узкие фонари.

При длине 4803 мм и колесной базе в 2874 мм модель заняла нишу между компактным Range Rover Evoque и семиместным Range Rover Sport. Платформу для нее позаимствовали у Jaguar F-Pace. В конструкции кузова преобладают алюминиевые сплавы, а потому базовая версия весит 1803 кг.

Во внутренней отделке Range Rover Velar сочетаются кожа и полированный алюминий. В знакомом стиле выполнены руль и круглый селектор трансмиссии.

Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый цветной дисплей и могут проецироваться на лобовое стекло. На наклоненной центральной консоли – сразу два 10,2-дюймовых экрана, причем один из них заменяет клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля. Передние сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем: они оснащены электроприводом и подогревом. У заднего дивана регулируется угол наклона спинки. Объем багажника составляет 632 л, а пятая дверь дополнена электроприводом с сенсорным открытием.

Список доступных опций включает четырехзонный климат-контроль, камеры кругового обзора, Wi-Fi, парковочный а втопилот. Также доступны адаптивный круиз-контроль с функцией автономного движения в пробках, системы автоматического замедления и распознавания дорожных знаков.

Range Rover Velar получил новые 2,0-литровые турбодвигатели семейства Ingenium: бензиновые мощностью 250 и 300 л. с. и дизельные – на 180 и 240 л. с. Остались в предложении и проверенные

V6 – бензиновый 380-сильный и дизельный 300-сильный. Самый мощный вариант разгоняется до 100 км/ч за 5,7 с и развивает 250 км/ч.

Все версии оснащены 8-ступенчатой автоматической коробкой переключения передач и подключаемым полным приводом. На бездорожье помогут система Terrain Response с режимами для разных типов дорожного покрытия и технология All Terrain Progress Control, позволяющая на малой скорости преодолеть сложный участок. Обе 3,0-литровые версии получили еще и пневмоподвеску, позволяющую увеличить клиренс до 251 мм для преодоления бродов глубиной до 65 см. Адаптивные амортизаторы – часть базового оснащения, а ходовая настроена на активную езду.

Новый Range Rover Velar представили на специальном шоу в лондонском музее дизайна. Продажи вседорожника стартуют осенью, а цена Range Rover в Европе составит от 56 400 евро, а 380-сильный вариант обойдется в 108 750 евро.









Технические характеристики Range Rover Velar	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1803
Длина/ширина/высота, мм	4804/2032/1665
Колесная база, мм	2874
Клиренс (дорожный просвет), мм	195-251
Объем багажника, л	632/1731
Двигатель	
Рабочий объем, см3	2995
Тип	Бензиновый, с механическим компрессором
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	380 при 6500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	450 при 4500
Трансмиссия	
Тип привода	подключаемый полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, DSC, HDC, Terrain Response
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	235/50 R19
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,7
Максимальная скорость, км/ч	250
Расход топлива, л/100 км	
– смешанный цикл	9,4
Стоимость автомобиля в Европе, евро	56 400 – 108 750
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Mercedes-Benz E

ВЕСЕННЯЯ НО



-Class Cabriolet:

ВУНКА





Традиционно к весне многие автопроизводители готовят кабриолеты. Оно и понятно, многим водителям с потеплением хочется насладиться свежим воздухом. В этом году по такому пути пошли в Mercedes-Benz – представили новый E-Class Cabriolet.

По дизайну новый Mercedes-Benz E-Class Cabriolet повторяет своего собрата с кузовом купе. Он выглядит гораздо элегантнее, чем предшественник. Во внешнем виде преобладают плавные линии. Широкая решетка радиатора сочетается с крупными светодиодными фарами. Боковины украшены штампованными линиями. В крышку багажника интегрирован спойлер, а продолговатые фонари выполнены в духе старшего брата Mercedes-Benz S-Class Cabriolet.

По размерам новичок также приблизился к S-Class Cabriolet, ведь он существенно подрос. Длина достигает 4826 мм, ширина – 1860 мм, а высота – 1428 мм.

Многослойная тканевая крыша складывается с помощью электропривода за 20 с на скорости до 50 км/ч. Покупатель может выбрать ее цвет.

В салоне господствует знакомый стиль Mercedes-Benz E-Class. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей, рядом установлен такой же по размерам экран мультимедийной системы. У купе E-Class позаимствованы компактное трехспицевое рулевое колесо и спортивные кресла. В их подголовники вмонтированы дефлекторы вентиляционной системы, обволакивающие шею теплым воздухом в холодную погоду. Объем багажника составляет 385 л с поднятым верхом и 310 л – с опущенным.

Список дополнительного оборудования расширен и теперь включает Wi-Fi, парковочный автопилот с дистанционным управлением, камеры кругового обзора, адаптивный круиз-контроль с автономным

режимом для пробок. Также появились системы распознавания дорожных знаков и ночного видения.

Поначалу новый Mercedes-Benz E-Class Cabriolet будут оснащать бензиновыми турбомоторами объемом 2,0 л (184 и 245 л. с.) и 3,0 л 333 л. с.), а также 2,0-литровым 194-сильным турбодизелем. Самая мощная версия разгоняется до 100 км/ч за 5,3 с и развивает 250 км/ч. Со временем линейку расширят 3,0-литровые двигатели: 400-сильный бензиновый и 258-сильный дизельный.

Все версии оснащены 9-ступенчатой автоматической трансмиссией и адаптивными амортизаторами. За доплату предложены полный привод и пневмоподвеска.

Кабриолет Mercedes-Benz E-Class официально презентуют на автошоу в Женеве. Вскоре после этого новый Mercedes-Benz E-Class Cabriolet поступит в продажу по цене примерно от 50 тыс. евро.











Citroen DS7 C

вседорожный первенец



rossback: и для Европы







До недавнего времени линейка премиум-моделей Citroen DS включала только хетчбэки, но теперь ситуация изменилась. В Китае уже предложен седан Citroen DS5 LS и вседорожник DS6 WR. Теперь отдельную вседорожную модель подготовили и для европейского рынка, а назвали ее Citroen DS7 Crossback.

Новый Citroen DS7 Crossback выглядит довольно элегантной в профиль благодаря большому углу наклона стоек крыши. Вместе с тем, рельефные боковины и расширенные крылья прибавляют ему мускулов. Широкая хромированная решетка радиатора выполнена в духе концептуального электрокара Citroen DS E-Tense. С ней сочетаются продолговатые светодиодные фары. Бампер дополнен широким воздухозаборником. Сзади пятая

дверь прикрыта сверху спойлером, а продолговатые фонари соединены хромированной накладкой.

В салоне на передней панели установлены два 12-дюймовых экрана. Один заменяет собой приборы, другой – отведен для мультимедийной системы. Для навигации в меню предусмотрена сенсорная панель. Также можно заметить оригинальные выдвижные часы. Водителя и пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель.

DS7 Crossback получил целый набор новых технологий, ранее недоступных для Citroen. Это и парковочный автопилот, и система автономного движения в пробках, и технологии ночного видения и определения усталости водителя.

На выбор предложат бензиновые турбо-

моторы объемом 1,2 л (130 л. с.) и 1,6 л (180 и 225 л. с.), а также турбодизели объемом 1,5 л (130 л. с.) и 2,0 л (180 л. с.). Вскоре появится и 300-сильная гибридная модификация.

На выбор предложены 6-ступенчатая механическая или 8-ступенчатая автоматическая трансмиссии. Пока все версии переднеприводные, но известно, что будущий гибрид получит полный привод. Среди опций есть и пневмоподвеска, дополненная функцией сканирования дороги на наличие выбоин.

Новый Citroen DS7 Crossback представят на Женевском автосалоне. Вскоре после этого вседорожник поступит в продажу по цене примерно от 30 тыс. евро.





Ford Fiesta ST

**нетипичный заряженный
хетчбэк**



Хэтчбэк Ford Fiesta всегда отличался неплохой управляемостью даже в начальных версиях. Хорошо настроенное шасси подтолкнуло инженеров Ford к созданию в 2004 году заряженного Ford Fiesta ST. С тех пор эта версия неизменно присутствует в линейке модели. Поскольку недавно показали новый Ford Fiesta, то теперь пришло время для свежего "горячего" варианта.





Как и ранее, Ford Fiesta ST доступен в трехдверном или пятидверном исполнении. Дизайн нового поколения Fiesta не слишком изменился и силуэт автомобиля остается узнаваемым. Заряженный вариант традиционно отличается широкой решеткой радиатора, аэродинамическим обвесом и спойлером на крыше. Фары дополнены светодиодными ходовыми огнями. Кроме того, клиренс немного занижен и установлены 18-дюймовые легкосплавные диски оригинального дизайна.

В отделке салона стало больше черных лакированных вставок и накладок "под алюминий". Обод трехспицевого рулевого

колеса обшит перфорированной кожей и выполнен плоским снизу. Установлены и новые циферблаты приборов, а к центральной панели прикреплен большой 8,0-дюймовый дисплей мультимедийной системы SYNC 3. Так предусмотрены спортивные сиденья Recaro.

Новый Ford Fiesta ST получил нетипичный двигатель. Во-первых, этот 1,5-литровый турбомотор трехцилиндровый. Во-вторых, один цилиндр может отключаться для экономии топлива. Впрочем, это не мешает двигателю развивать 200 л. с. и обладать крутящим моментом в 290 Н·м. Разгон до 100 км/ч занимает 6,7 с.

Заряженный хэтчбэк Ford оснащен 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач, а его дифференциал дополнен системой изменения вектора тяги. Кроме того, можно изменять настройки двигателя и ходовой – предусмотрены спортивный и трековый режимы.

Ford Fiesta ST нового поколения представят на Женевском автосалоне. Вскоре после этого автомобиль поступит в продажу по цене примерно от 21 тыс. евро.







Mitsubishi Eclipse Cross:



возрождение в новом образе





Купе Mitsubishi Eclipse выпускали с 1989 по 2012 год и в некотором роде оно стало культовой моделью. Малый спрос заставил снять модель с производства. Тем не менее, знаменитое имя забывать не хотят и теперь его решили возродить в новом образе. Новый компактный вседорожник назвали Mitsubishi Eclipse Cross.

Небольшой автомобиль позиционируют, как вседорожное купе – название объясняет как-никак. Увеличенный дорожный просвет и защитный пластиковый обвес у него сочетается с клиновидным силуэтом и большим углом наклона задних стоек крыши. Передняя часть выполнена в новом стиле Mitsubishi, недавно дебютировавшем на седане Grand Lancer. Хромированная решетка сочетается с продолго-

ватыми фарами и широким воздухозаборником в бампере. Боковины профилированы, а колесные арки серьезно расширены. Фонари растянуты на всю ширину кузова и разбивают заднее стекло на две части. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером.

Во внутренней отделке Mitsubishi Eclipse Cross присутствуют черные лакированные вставки и накладки "под карбон". Циферблаты приборов украшены хромированными ободками. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло. Для навигации в меню мультимедийной системы предусмотрена сенсорная панель. Задние сиденья оснащены горизонтальной регулировкой и изменяемым углом наклона спинки.

Поначалу на выбор предложат два двигателя. Бензиновый 1,5-литровый турбомотор мощностью 120 л. с. работает в паре с бесступенчатым вариатором, а 2,2-литровый 150-сильный турбодизель трудится вместе с 8-ступенчатой автоматической коробкой переключения передач. Обе модификации являются полноприводными и получили функцию векторизации тяги. Со временем появится еще и гибридный вариант.

Новый Mitsubishi Eclipse Cross представят на Женевском автосалоне. Продажи вседорожника начнутся летом по цене примерно от 20 тыс. евро.







Hyundai Sonata



а. модернизация







Седан Hyundai Sonata известен с 1985 года и является одной из важнейших моделей корейской марки. В 2014 году дебютировало седьмое поколение модели, а теперь автомобиль прошел плановую модернизацию.

Внешние изменения призваны наделять Hyundai Sonata чертами нового фирменного стиля. Передняя часть автомобиля стала элегантнее на вид. Увеличенная трапецевидная решетка радиатора сделала седан Hyundai похожим на младшего брата Hyundai i30. Также заметны новые раскосые фары и X-образный передний бампер. А вот "корма" автомобиля, наоборот, выглядит более сдержанно благодаря

новым продолговатым фонарям. Hyundai Sonata Sport можно отличить по аэродинамическому обвесу и хромированной решетке радиатора.

В салоне заметны новое трехспицевое рулевое колесо и измененные вентиляционные дефлекторы. Циферблаты спидометра и тахометра получили серебристые ободки. На центральной панели установлен более современный 8,0-дюймовый сенсорный экран. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля также немного освежены. Среди опций теперь есть беспроводная зарядка для смартфонов и система автоматического переключения ближнего и дальнего света фар.

Линейка двигателей осталась неизменной. Новый Hyundai Sonata доступен с бензиновыми моторами объемом 1,6 л (180 л. с.), 2,0 л (160 и 245 л. с.) и 2,4 л (185 л. с.), а также с 1,7-литровым турбодизелем мощностью 141 л. с. Позже добавят обновленный гибрид. Новшеством стала 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия, пришедшая на смену 6-ступенчатой.

Обновленный Hyundai Sonata пока презентовали только в Южной Корее, но в апреле его покажут на автошоу в Нью-Йорке. Цена Hyundai Sonata останется на прежнем уровне – от 22 тыс. долларов в США.





Citroen E-

**для экономных
бизнесменов**



Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА

Berlingo:







Электромобили постепенно появляются в самых разных автомобильных сегментах. Презентуют и коммерческие модели с электромоторами. Подобные автомобили выгодны для городского малого бизнеса, ведь зачастую они не ездят на большие расстояния. За счет уменьшения затрат на эксплуатацию они быстро окупаются. Автопроизводители это поняли и готовят коммерческие электромобили – такие, как новый Citroen E-Berlingo.

С виду электрический мини-вэн почти ничем не отличается от бензиновой и дизельной версий. У него характерный скругленный дизайн и двухобъемный профиль. Даже фары Citroen E-Berlingo не светодиодные, как у большинства электромобилей,

что продиктовано желанием удержать цену на невысоком уровне.

В салоне также отличия минимальны. Так, электромобиль Citroen E-Berlingo получил новую комбинацию приборов с индикатором заряда батареи на месте тахометра. Стандартным является 7,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы на центральной панели. За доплату ее можно дополнить камерой заднего вида и спутниковой навигацией с картой станций зарядки электромобилей.

Поскольку аккумуляторные батареи расположены в днище, то внутреннее пространство не пострадало. Мини-вэн Citroen обладает вместительным багажником объемом 675 л в обычном состоя-

нии и 3000 л – с извлеченными задними креслами.

Электромотор развивает 67 л. с. и обладает пиковым крутящим моментом в 200 Н•м. Литий-ионная аккумуляторная батарея на 22,5 кВтч обеспечивает запас хода электромобиля Citroen в 170 км. Полностью зарядить электромобиль от 220-вольтной электросети можно за 8,5 часа, а с использованием специального устройства быстрой зарядки это время сокращается до часа.

Электромобиль Citroen E-Berlingo поступит в продажу с мая. Цена модели в Европе – от 30 тыс. евро.





Alfa Romeo

НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ



Stelvio:





За более, чем столетнюю историю Alfa Romeo в модельном ряду марки был лишь один внедорожник Matta, да и тот создавался по специальному заказу для армии. Однако теперь модели этого класса очень популярны. Уже появился внедорожник Maserati Levante, на очереди – еще более экстремальный Lamborghini Urus. Неудивительно, что такая модель появилась и у Alfa Romeo. Назвали ее Stelvio – в честь сложного перевала в итальянских Альпах, где в былые времена Alfa Romeo триумфовали в горных гонках.

Новый Alfa Romeo Stelvio сложно спутать с другим авто, ведь выглядит он самобытно и ярко. Длинный капот, короткие свесы кузова, аркообразная крыша и сдвинутый назад салон придают стремительности профилю. Треугольный "клюв" решетки радиатора сразу дает понять, что перед нами именно Alfa Romeo. По бокам от него – пара воздухозаборников. Раскосые фары дополнены светодиодными ходовыми огнями. Рельефные капот и боковины, расширенные крылья прибавляют автомобилю мускулов. Пятая дверь дополнена сразу двумя спойлерами: у основания заднего стекла и на его верхней кромке. Ширину "кормы" подчеркивают продолговатые фонари.

В основе Stelvio лежит платформа Giorgio, которую также использует седан

Alfa Romeo Giulia. Внедорожник достигает 4687 мм в длину, 1903 мм в ширину и 1671 мм в высоту при колесной базе в 2820 мм. Двери и капот выполнены из алюминиевых сплавов, а колесный вал – из углеволокна. Поэтому масса автомобиля небольшая – 1659 кг в базовой версии. Даже базовая версия оснащена 17-дюймовыми легкосплавными дисками, а за доплату доступны 18-дюймовые колеса.

В салоне Alfa Romeo Stelvio господствует традиционный спортивный стиль Alfa Romeo. Отделка разбавлена алюминиевыми накладками и вставками "под карбон" (настоящий карбон будет в заряженном варианте QV). В варианте Sport педали и пороги украшены металлическими накладками. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей уже в базовой версии. Его обод плоский снизу, а помимо клавиш управления аудиосистемой и круиз-контролем на него вынесена и кнопка запуска двигателя. Циферблаты спидометра и тахометра помещены в отдельные колодцы и разделены цветным экраном бортового компьютера.

Центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен дисплей мультимедийной системы. В зависимости от версии его диагональ – 6,5 либо 8,8 дюйма. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джой-

стика, также предусмотрена функция голосового управления. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь совсем немного.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Посадка в Alfa Romeo Stelvio низкая, по меркам внедорожников, но сиденье расположено примерно на 20 см выше, чем в седане Giulia. Передние кресла неплохо удерживают спину и комфортнее. В версии Sport предусмотрены сиденья с улучшенной боковой поддержкой. Они обшиты кожей, оснащены электроприводом и подогревом. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлен подлокотник с немаленьким боксом внутри.

Внедорожник получился довольно просторным внутри. На втором ряду места для ног и над головой вполне достаточно для пассажиров ростом 185 см. Однако подушка дивана профилирована под два места, да и трансмиссионный тоннель мешает сидящим по центру. Объем багажника составляет 525 л, а пятая дверь оснащена электроприводом во всех Alfa Romeo Stelvio.

Базовая комплектация весьма богатая и включает систему доступа без ключа, электростеклоподъемники, электропривод и обогрев зеркал заднего вида, двух-

зонный климат-контроль, датчики света и дождя, парктроник, аудиосистему с 8 динамиками, связь Bluetooth, круиз-контроль. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стабилизации, автоматического замедления и соблюдения полосы движения. В версии Sport также есть ксеноновые фары, спутниковая навигация, обогрев руля и камера заднего вида. Среди опций можно найти технологию мониторинга "слепых" зон и мощную аудиосистему с 14 динамиками.

Поначалу на выбор предложат два двигателя с турбонаддувом. Бензиновая 2,0-литровая "четверка" развивает приличные 280 л. с. и обеспечивает 400 Н•м крутящего момента с 2250 об/мин. То есть, тяги в среднем диапазоне оборотов вполне хватает. При этом мотор раскручивается и до 6800 об/мин, хотя после 6000 об/мин он "выдыхается". Звук двигателя очень сочный и приятный. Такой Alfa Romeo Stelvio демонстрирует отличную динамику: разгоняется до 100 км/ч за 5,7 с и развивает 230 км/ч. Вместе с тем, расход топлива очень умеренный – 8,9 л/100 км

в городском цикле и 5,9 л/100 км – в загородном. Позже появится 200-сильный вариант этого мотора, а на вершине линейки расположится Alfa Romeo Stelvio QV с 2,9-литровым V6 на 510 л. с.

Турбодизель объемом 2,2 л развивает 210 л. с., что уже является неплохим показателем. Но его главное преимущество – тяга на малых оборотах, ведь при 1750 об/мин в распоряжении пиковые 470 Н•м крутящего момента. Разгон до 100 км/ч занимает 6,6 с, а максимальная скорость составляет 215 км/ч. Такие характеристики позволяют простить двигателю его повышенную шумность. "Аппетит" также порадует – 5,5 л/100 км в городе и 4,4 л/100 км – на трасс. Еще более экономичным станет 180-сильный вариант этого турбодизеля.

Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия отличается быстротой реакций и работает плавно. Полный привод у Stelvio подключаемый, то есть большую часть времени вся тяга идет на заднюю ось, но при недостаточном сцеплении с дорогой подключаются передние колеса. Также

предусмотрена система помощи на крутом спуске.

Выдающихся вседорожных способностей от Alfa Romeo Stelvio ждать не стоит, зато на асфальте он хорошо себя проявляет. Его ходовая отлично настроена и управляется он не хуже, чем седан Giulia. Низкий центр тяжести способствует малым кренам в поворотах. Опционный дифференциал повышенного трения позволяет уменьшить недостаточную поворачиваемость. Рулевое управление очень острое и точное, по меркам вседорожников. Правда, нужно учитывать, что подвеска жестковата, а на больших скоростях в салоне слышен шум ветра. Технология Alfa DNA позволяет изменять настройки полного привода, рулевого управления и педали акселератора.

Alfa Romeo Stelvio открывает новые горизонты для итальянской марки и на него возлагают особые надежды. Вседорожник поступит в продажу в Европе с апреля и будет стоить от 47 500 евро, хотя позже появятся и более доступные версии.









Технические характеристики Alfa Romeo Stelvio		
Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1659	1660
Длина/ширина/высота, мм	4687/1903/1671	
Колесная база, мм	2820	
Колея передняя/задняя, мм	1550/1589	
Клиренс (дорожный просвет), мм	185	
Объем багажника, л	525	
Диаметр разворота, м	10,8	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1995	2143
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	280 при 5250	210 при 3750
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	400 при 2250	470 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/58	Дт/58
Трансмиссия		
Тип привода	Подключаемый полный	
Коробка передач	8-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, HDC	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Размер шин	225/50 R17	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,7	6,6
Максимальная скорость, км/ч	230	215
Расход топлива, л/100 км		
– городской цикл	8,9	5,5
– загородный цикл	5,9	4,4
– смешанный цикл	7,0	4,8
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	47 500 – 56 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Bentley Continental

самый бы



Supersports:

Самый быстрый в истории



Самые быстрые и экстремальные Bentley носят обозначение Supersports. Такая версия была у купе Bentley Continental GT первого поколения. Теперь подобный вариант появился и у второго поколения модели.

Bentley Continental Supersports заставляет по-новому взглянуть на стиль британской марки. Bentley остается столь грациозным купе с длинным капотом, высокой оконной линией и мускулистыми задними крыльями. Классическая прямоугольная решетка радиатора окрашена в черный цвет и сочетается с четырьмя круглыми тонированными фарами. Специально для купе разработаны 21-дюймовые легкосплавные диски. Остальные изменения носят функциональный характер. Увеличенные воздухозаборники в бампере и "жабры" на капоте улучшают охлаждение двигателя. Аэродинамику улучшают новый карбоновый обвес и большое заднее антикрыло. Расширенные задние крылья подчеркнуты тонированными фонарями. Из бампера выглядывают две овальные выхлопные трубы.

Бампера, передние крылья и крышка багажника изготовлены из алюминиевых сплавов, а в конструкции широко использованы карбон и титан. Это позволило снизить массу на 40 кг, хотя Bentley Continental Supersports остается тяжеловесом – 2280 кг.

Салоны Bentley всегда отличались роскошным стилем и высоким качеством отделки. Для автомобиля отбирают лучшую кожу трех цветов, ней сочетаются карбон, алькантара и полированный алюминий. Естественно, все отделочные работы осуществляются вручную. Передняя панель напоминает по форме букву "Т". Четырехспицевое рулевое колесо довольно большое. Приборы выполнены в старинном стиле. Между крупными спидометром и тахометром установлен цветной экран бортового компьютера, указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя.

Сверху на центральной панели находятся изящные аналоговые часы, установленные между двух дефлекторов вентиляционной системы. Ниже размещен 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной сис-

темы. Благодаря ему количество клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля немного.

Как рулевая колонка, так и передние сиденья регулируются с помощью электропривода, предусмотрена и память на настройки. В отличие от Bentley Continental Supersports прошлого поколения, новичок не получил ковшеобразные кресла. Спортивные сиденья очень комфортабельные, но при этом обладают хорошей боковой поддержкой. Они оснащены подогревом и функцией массажа, обогривается и обод руля. Посадка по-спортивному низкая, поэтому обзорность несколько страдает, хотя камера заднего вида включена в список базового оснащения. На трансмиссионном тоннеле установлены два подлокотника, а под ними – бокс для мелкой поклажи.

Bentley Continental Supersports – полноценное четырехместное купе, от задних сидений отказываться не стали. Объем багажника составляет 358 л.

Конечно, столь роскошный автомобиль просто обязан быть богато оснащен. Пре-





дусмотрены система доступа без ключа, отдельный климат-контроль, электропакет, DVD-чейнджер, связь Bluetooth, датчики освещения и дождя, спутниковую навигацию, круиз-контроль, жесткий диск на 30 ГБ. Также установлены 7 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. Среди немногочисленных опций – мощная аудиосистема Naim и эксклюзивные варианты отделки салона карбоном или гофрированным алюминием.

Проверенный 6,0-литровый W12 с двойным турбонаддувом серьезно доработали. Новые турбины подняли мощность до 700 л. с. и при 6000 об/мин. Крутящий момент вырос еще больше: пиковые 1017 Н•м в доступны в очень широком диапазоне 2000-5000 об/мин. На деле это означает фантастическую эластичность, огромный прилив тяги на малых оборотах и отсутствие турбопаузы. То есть, любой обгон на трассе совершается легко и непринужденно. Двигатель работает плавно, но вместе с тем быстрее, чем ранее, отзывается на нажатие педали акселератора.

Разгон до 100 км/ч занимает всего 3,5 с, а за 7,2 с автомобиль достигает 160 км/ч. Максимальная скорость составляет 336 км/ч, то есть это самый быстрый серийный Bentley за всю историю британской марки. Новая выхлопная система из титана делает звук мотора не только громче, но и сочнее. Конечно, экономичным купе никак не завоешь – 24,3 л/100 км в городском цикле и 10,7 л/100 км – в загородном. Но интересно, что топливом может служить не только бензин, но и этанол E85.

Передачи в 8-ступенчатой автоматической трансмиссии переключаются быстрее. Постоянный полный привод является залогом хорошего сцепления с дорогой в любую пору года.

В целях улучшения управляемости 60% тяги передается на задние колеса. Предусмотрена и система векторизации тяги, помогающая уменьшить недостаточную поворачиваемость. Благодаря ей тяжелый Bentley Continental Supersports демонстрирует завидную управляемость. Его траекторию в повороте можно подправить, "играя" с педалью акселератора.

Кажется, что купе игнорирует все законы физики. Его руль легкий и очень острый, а автомобиль на удивление быстро реагирует на малейший его поворот. Пружины подвески здесь более жесткие, чем в обычном Continental GT, а центр тяжести ниже, поэтому крены кузова в виражах на удивление небольшие (особенно, если выбрать спортивный режим работы адаптивных амортизаторов и пневмоподвески). Карбоново-керамические тормозные диски обеспечивают отличное замедление.

Вместе с тем, жестким автомобиль не назовешь: в традициях британской марки комфорт превыше всего. В режиме Comfort автомобиль сохраняет фирменную плавность езды Bentley и легко справляется с неровностями асфальта. Конечно же, шумоизоляция салона также на высоте, ведь даже при 200 км/ч в салоне тихо.

Bentley Continental GT Supersports будет выпущен в количестве всего 700 единиц – это вдвое меньше, чем модель прошлого поколения. Оно и понятно, эксклюзив. Под стать и цена Bentley – 250 тыс. евро.







Технические характеристики Bentley Continental Supersports	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/4
Снаряженная масса, кг	2280
Длина/ширина/высота, мм	4806/1944/1394
Колесная база, мм	2746
Колея передняя/задняя, мм	1667/1663
Клиренс (дорожный просвет), мм	130
Объем багажника, л	358
Диаметр разворота, м	11,3
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	5998
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	W12
Количество клапанов/распредвалов, шт.	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	700 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	1017 при 2000
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/90
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	275/35 ZR21
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,5
Максимальная скорость, км/ч	336
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	24,3
– загородный цикл	10,7
– смешанный цикл	15,7
Стоимость автомобиля в Европе, евро	250 000
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000

Chevrolet Cam

МОЩЬ ПО РАЗУМНО



aro ZL1:

ой цене





Chevrolet Camaro настоящая американская легенда, празднующая в этом году полувековой юбилей. К важному событию подготовили флагманскую версию ZL1. Это обозначение всегда носили самые мощные Camaro. К примеру, даже первый Chevrolet Camaro ZL1 1969 года был оснащен 430-сильным V8, а у предшественника 2011 года выпуска было уже 580 л. с. Новичок стал еще мощнее и быстрее: это самый скоростной серийный Camaro в истории.

Chevrolet Camaro шестого поколения сохраняет классический стиль и очень похож на знаменитого предка из 60-х годов. У него длинный капот и высокая оконная линия, а салон сдвинут назад. Новый Chevrolet Camaro ZL1 выглядит еще более грозно. Узкая решетка радиатора и "при-

щуренные" фары (со светодиодными ходовыми огнями) сочетаются с огромным воздухозаборником в бампере. Капот стал более выпуклым, а мускулистые раздутые крылья указывают на расширенную колею. Заметны и новые легкосплавные диски диаметром 20 дюймов. Также появился аэродинамический обвес, а на крышке багажника установлено антикрыло. Ширину задней части подчеркивают продолговатые фонари. Из заднего бампера выглядывают четыре выхлопных трубы.

Chevrolet Camaro ZL1 – автомобиль маленький, хотя немного и компактнее предшественника. Он достигает 4783 мм в длину при колесной базе в 2812 мм. Массу удалось снизить сразу на 90 кг – до 1758 кг в базовой версии. Помимо купе можно выбрать и кабриолет ZL1.

В отделке салона использованы кожа и алькантара. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов, причем ее цвет можно изменять – предложены 24 различных оттенка. Обод руля плоский снизу. Спидометр и тахометр разделены 8-дюймовым экраном бортового компьютера, на который также выведены данные о температуре охлаждающей жидкости и масла, уровне топлива в баке и даже времени прохождения круга по автодрому. Информация проецируется и на лобовое стекло.

Сенсорный дисплей на центральной панели также 8-дюймовый. Он почему-то наклонен вперед, что немного затрудняет считывание данных. Предусмотрена функция голосового управления. Клавиши блока климат-контроля оригинально расположены прямо внутри вентиляционных

дефлекторов. Однако сами дефлекторы размещены очень низко, а потому обдувают руку водителя при переключении передач.

Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Chevrolet Camaro ZL1 получил особые спортивные сиденья Recaro. Они обладают отличной боковой поддержкой, но при этом остаются вполне комфортабельными. Кресла оснащены электроприводом, подогревом и вентиляцией, обогревается и обод рулевого колеса. Посадка традиционно низкая, от чего страдает обзорность назад. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. В центральном боксе появилась беспроводная зарядка для смартфонов.

Посадочная формула Chevrolet Camaro ZL1 – 2+2, то есть второй ряд рассчитан на детей, ведь места там немного. Объем багажника составляет 255 л.

Комплектация автомобиля включает систему доступа без ключа, электропакет, двухзонный климат-контроль, аудиосистему Bose, связь Bluetooth, датчик света, камеру заднего вида, круиз-контроль. Также предусмотрены 8 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии соблюдения полосы движения и слежения за "слепыми" зонами. Среди опций – навигационная система, люк в крыше и специальный видеорегистратор для записи видео кру-

гов, пройденных по гоночному треку.

Как и модель предыдущего поколения, новый Chevrolet Camaro ZL1 оснащен 6,2-литровым компрессорным V8. Теперь двигатель дополнен еще и непосредственным впрыском топлива. Мощность достигла 650 л. с. при 6400 об/мин, как и у купе Chevrolet Corvette Z06. Максимальный крутящий момент достигает 880 Н•м при 3600 об/мин, поэтому тяги более, чем достаточно. При нажатии кнопки стартера мотор отзывается низким рокотом. По-настоящему громким он становится после 3000 об/мин, когда в выхлопной системе открывается перепускной клапан. Новая технология Launch control позволяет уверенно стартовать без пробуксовки. Разгон до 100 км/ч занимает всего 3,5 с, а фирменный американский заезд на 402 м (1/4 мили) осуществляется за 11,5 с. Педаль акселератора очень чувствительная. Максимальная скорость составляет 318 км/ч – еще ни один Camaro не был столь быстрым. Конечно, автомобиль с огромной "восьмеркой" не может быть сверхэкономичным – 19,6 л/100 км в городском цикле и 11,8 л/100 км – в загородном.

Механическая 6-ступенчатая трансмиссия отличается точностью работы. Неплохо проявляет себя новый 10-ступенчатый "автомат", демонстрирующий быстрые и при этом плавные переключения передач.

Chevrolet Camaro ZL1 разрушает стереотип, что американские автомобили едут только по прямой. Он гораздо более послушный и маневренный, чем модель прошлого поколения и быстрее реагирует на поворот руля. Само рулевое управление стало точнее, острее и весьма информативное, несмотря на электроусилитель. Электронный дифференциал повышенного трения обеспечивает поворачиваемость, близкую к нейтральной. Широкие шины размером 285/30 ZR20 спереди и 305/30 ZR20 сзади обеспечивают хорошее сцепление с дорогой. Впрочем, заднюю ось мощного ZL1 очень легко сорвать в занос, если предварительно отключить систему стабилизации. Адаптивные магнитологические амортизаторы существенно уменьшают крены кузова, а езда при этом остается в меру комфортабельной даже в спортивном режиме. А тормозные диски Brembo диаметром 390 мм спереди и 365 мм сзади обеспечивают отличное замедление.

Chevrolet Camaro ZL1 – пожалуй, один из самых дешевых автомобилей, развивающих скорость свыше 300 км/ч. Цена купе Chevrolet в США составляет всего 63 500 долларов, но при этом оно демонстрирует характеристики на уровне гораздо более дорогих моделей.









Технические характеристики Chevrolet Camaro ZL1	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2+2
Снаряженная масса, кг	1758
Длина/ширина/высота, мм	4783/1897/1331
Колесная база, мм	2812
Колея передняя/задняя, мм	1610/1590
Клиренс (дорожный просвет), мм	110
Объем багажника мин./макс., л	255
Диаметр разворота, м	10,7
Двигатель	
Рабочий объем, см3	6162
Тип	Бензиновый, с механическим компрессором
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	650 при 6400
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	880 при 3600
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/60
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	10-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, StabiliTrak, Launch control
Количество подушек безопасности, шт.	8
Размер шин	285/30 ZR20 спереди, 305/30 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,5
Максимальная скорость, км/ч	318
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	19,6
– загородный цикл	11,8
– смешанный цикл	15,7
Стоимость автомобиля в США, долларов	63 500 – 67 000
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000

Mazda CX-5:

смена поколений





Появившийся в 2012 году Mazda CX-5 очень быстро набрал в популярности. Отныне это самая массовая модель в линейке японской марки: четверть всех проданных Mazda в прошлом году – CX-5. Теперь в производство поступает второе поколение вседорожника, призванное укрепить позиции модели.

Поначалу новый Mazda CX-5 довольно трудно отличить от предшественника, ведь он сохраняет знакомый динамичный дизайн с аркообразной формой крыши и выпуклыми колесными арками. Но при более детальном осмотре становится понятно, что это полностью новый автомобиль. Передняя часть выдержана в стиле старшего брата Mazda CX-9. Фирменная решетка радиатора в виде улыбки стала еще шире, а вот фары наоборот узкие. Оптика, кстати, полностью светодиодная во всех CX-5. Передний бампер теперь более рельефный, капот стал длиннее, а лобовое стекло немного сдвинуто назад. Стандартными являются 17-дюймовые легкосплавные диски. Задняя часть немного приподнята, а на крыше установлен спойлер. Узкие фонари по форме напоминают лепестки.

Размеры также остались на уровне модели первого поколения: Mazda CX-5

достигает 4550 мм в длину, 1840 мм в ширину и 1660 мм в высоту при колесной базе в 2700 мм. Жесткость кузова увеличена на 15%, но и масса автомобиля при этом стала больше примерно на 30-40 кг, в зависимости от версии. Базовый переднеприводной вариант потянет на 1410 кг.

В салоне улучшены материалы отделки и стало больше черных лакированных вставок. Передняя панель стала более рельефной. Компактное трехспицевое рулевое колесо обшито кожей во всех версиях, а в районе хвата рук на его ободе предусмотрены наплывы. Руль, как и комбинация приборов, позаимствованы у Mazda CX-9. Циферблаты помещены в отдельные колодцы: по центру установлен спидометр, слева – тахометр, а справа – цветной экран бортового компьютера. В более дорогих версиях данные проецируются и на лобовое стекло.

Центральная панель Mazda CX-5 стала компактнее, а 7,0-дюймовый дисплей мультимедийной системы Mazda Connect теперь крепится к ней сверху. Для навигации в меню предусмотрен круглый джойстик. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля стало гораздо меньше, хотя некоторые из них мелковаты.

Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние сиденья стали более комфортабельными, улучшена и так неплохая боковая поддержка. Уже в базовой версии предусмотрен подогрев. Рычаг коробки переключения передач поднят на 60 мм, а потому находится как раз под рукой. Стал выше и центральный тоннель, а бокс в переднем подлокотнике увеличен. Поскольку задние стойки крыши тоньше, то обзор назад улучшился.

На втором ряду стало немного больше места для ног, а вот запас над головой не очень большой. Кроме того, у задних сидений изменяется угол наклона спинок. Объем багажника увеличен и теперь составляет 506 л в обычном состоянии и 1620 л – со сложенными задними креслами. Кстати, в двухместной конфигурации пол в салоне теперь ровный. Во флагманском варианте Premium пятая дверь получила электропривод.

Комплектация Mazda CX-5 расширена и теперь даже базовая версия оснащена системой бесключевого доступа, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционером, аудиосистемой, камерой заднего вида, связью Bluetooth. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стаби-



лизации и контроля давления в шинах. Во флагманской версии Premium салон обшит кожей, добавлены двухзонный климат-контроль, электропривод передних сидений, датчики света и дождя, более мощная аудиосистема Bose, адаптивный круиз-контроль, системы соблюдения полосы движения и слежения за "слепыми" зонами. Среди опций теперь есть системы автоматического торможения, определения усталости водителя и распознавания дорожных знаков.

Двигатели Mazda CX-5 остались прежними. Начальной является 2,0-литровая 160-сильная бензиновая "четверка". Выше в иерархии следует 2,5-литровый мотор мощностью 192 л. с. Максимальный крутящий момент равен 256 Н·м при 4000 об/мин, хотя и на малых оборотах мотор стал более тяговит. Педаль акселе-

ратора стала более отзывчивой, а сам мотор работает тише. Динамика не особо изменилась – 8 с до 100 км/ч и максимальные 193 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 10,0 л/100 км, а в загородном – 7,6 л/100 км.

Турбодизель объемом 2,2 л доступен в версиях мощностью 150 и 175 л. с. Этот двигатель на удивление высокооборотистый и легко достигает даже 5200 об/мин. У более мощной версии максимальные 420 Н·м крутящего момента в распоряжении уже с 2000 об/мин, что делает "четверку" весьма эластичной и тяговитой. Разгон до 100 км/ч занимает 9,5 с, а максимальная скорость – 205 км/ч. В городе автомобиль расходует 7,0 л/100 км, а на шоссе – 5,3 л/100 км.

Полноприводные версии Mazda CX-5, конечно, обладают лучшим сцеплением с

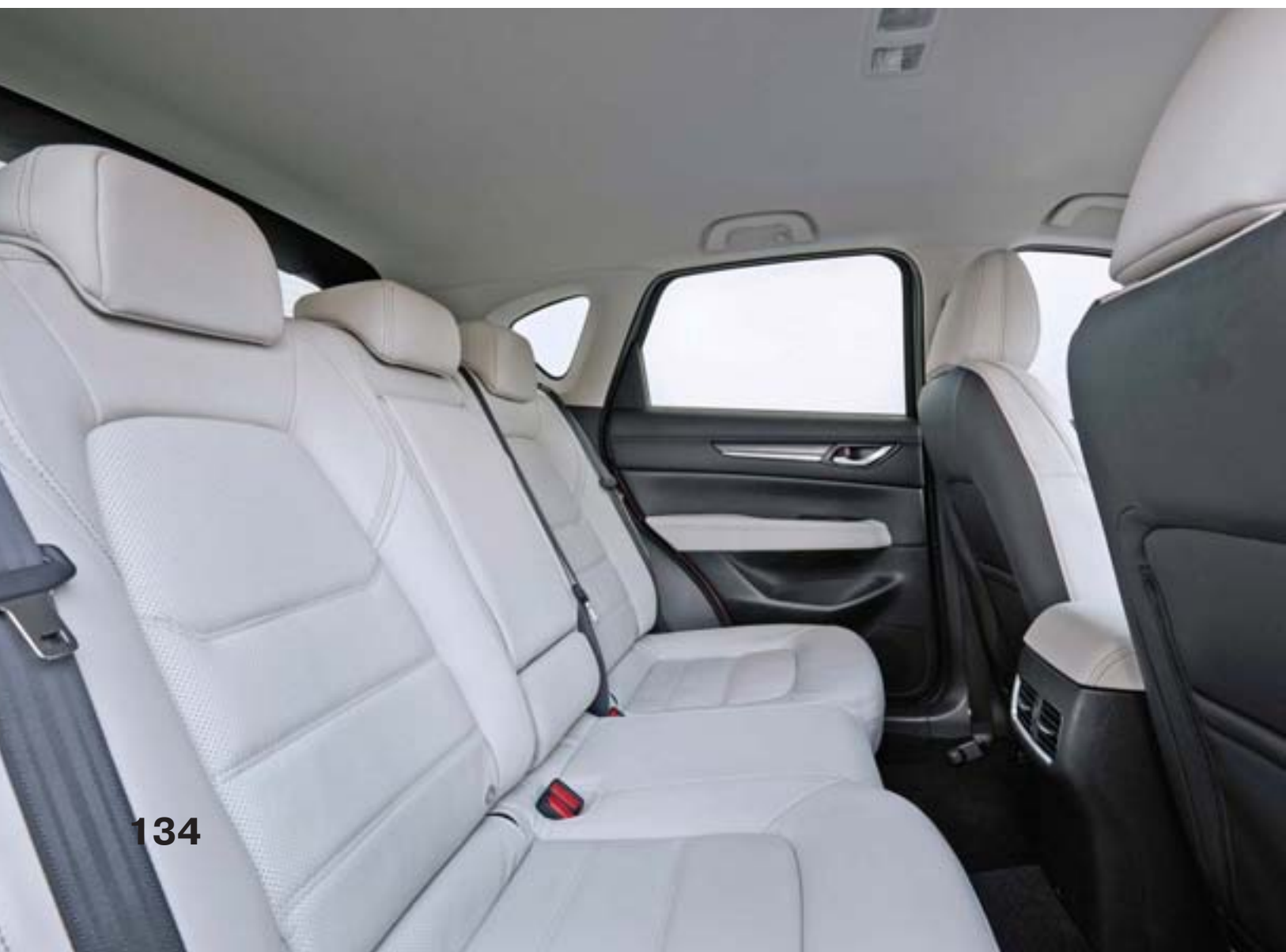
дорогой. Управляемость вседорожника не хуже, чем у хэтчбеков С-класса. Этому способствуют пониженный центр тяжести и расширенная колея. С недостаточной поворачиваемостью борется новая технология G-Vectoring Control, регулирующая тягу на передние колеса в повороте. Руль сделали тяжелее и острее. Кроме того, следует отметить улучшенный комфорт езды не в ущерб управляемости. Подвеска стала мягче, но крены кузова при этом остаются очень небольшими. Кроме того, существенно улучшена шумоизоляция, поэтому на больших скоростях в салоне стало тише.

Новый Mazda CX-5 уже доступен в Японии и США. На американском рынке автомобиль стоит от 25 тыс. долларов. В Украине вседорожник появится летом.









Технические характеристики Mazda CX-5		
Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1598	1675
Длина/ширина/высота, мм	4550/1840/1660	
Колесная база, мм	2700	
Колея передняя/задняя, мм	1595/1600	
Клиренс (дорожный просвет), мм	210	
Объем багажника, л	506/1620	
Диаметр разворота, м	11,2	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	2488	2191
Тип	Бензиновый	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	192 при 6000	175 при 4500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	256 при 4000	420 при 2000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/56	Дт/56
Трансмиссия		
Тип привода	Подключаемый полный	
Коробка передач	6-ст. автоматическая	
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	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC, TCS	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Размер шин	225/65 R17	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,0	9,5
Максимальная скорость, км/ч	193	205
Расход топлива, л/100 км		
– городской цикл	10,0	7,0
– загородный цикл	6,2	5,3
– смешанный цикл	7,6	5,9
Стоимость автомобиля (в США),долларов	25 000 – 31 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Сравнение компактных вседорожников



Chevrolet Tracker

Решетка радиатора Chevrolet Tracker разделена горизонтальной балкой



Skoda Yeti

Передняя часть Skoda Yeti украшена "клювом" с логотипом марки



Suzuki SX4

Suzuki SX4 привлекает внимание огромной хромированной решеткой радиатора

В последние годы в широком и разнообразном сегменте вседорожников все популярнее становятся компактные бюджетные модели. Как правило, их используют городские жители, ведь эти автомобили маневренные и не занимают много места на парковке. Высокий клиренс позволяет преодолевать бордюры, а подключаемый полный привод очень кстати в зимнюю пору. Кроме того, подобные вседорожники довольно экономичные. Среди подобных моделей – Chevrolet Tracker, Skoda Yeti и Suzuki SX4, которые и являются героями нашего сравнительного тест-драйва.

Chevrolet Tracker известен с 2013 года и вскоре у нас появится его обновленная версия. Его дизайн весьма атлетичный и мускулистый. У вседорожника короткие свесы кузова, расширенные крылья и рельефный капот. Клиновидная оконная линия делает профиль весьма стремительным. Фирменная радиаторная решетка Chevrolet разделена горизонтальной балкой с логотипом марки. С ней сочетаются четырехугольные фары. Бамперы, пороги кузова и колесные арки прикрыты пластиковыми накладками. Расширенные "плечи" задних крыльев подчеркнуты узкими изогнутыми фонарями.

Skoda Yeti – старожил в этой тройке: он появился в 2009 году, но три года назад прошел обновление. Он отличается классическим для вседорожников двухобъемным силуэтом с малым углом наклона лобового стекла и вертикальными задними стойками крыши. Крупные прямоугольные фары сочетаются с фирменной "зубастой" решеткой радиатора. Спереди и сзади днище защищено металлическими пластинами, предусмотрены и пластиковые накладки на бамперах и порогах. Заднее стекло кажется панорамным так, как стойки черные. По краям кузова установлены компактные фонари.

Suzuki SX4 второго поколения недавно прошел обновление и выглядит ярче. У него стремительный профиль со слегка приподнятой задней частью. Хромированная "зубастая" решетка радиатора сочетается с широким воздухозаборником в бампере. Изогнутые фары сверху прикрыты изгибами капота, как своеобразными бровями. Нижняя часть кузова декорирована черным пластиком, а спереди и сзади в бамперах заметны хромированные вставки. Сзади бросаются в глаза компактные треугольные фонари, а на крыше находится небольшой спойлер.

Suzuki самый крупный в тройке – достигает 4300 мм в длину против 4248 мм у Chevrolet и 4223 мм – у Skoda. У него же и самая большая колесная база – 2600 мм тогда, как у Yeti – 2578 мм, а у Tracker – 2555 мм. Интересно, что при этом SX4 заметно легче соперников: он весит 1235 кг американский автомобиль – 1382 кг, а чешский – 1555 кг.

Салон Tracker обшит кожей, довольно много внутри и серебристых вставок "под алюминий". Присутствует такая деталь и на трехспицевом рулевом колесе. Доволь-



Клиновидная оконная линия прибавляет профилю Chevrolet стремительности



Skoda тяжелее соперников – 1555 кг



Suzuki самый легкий в тройке – 1235 кг



Расширенные "плечи" Tracker подчеркнуты изогнутыми фонарями



Задние стойки Yeti вертикальные



Фонари SX4 – треугольные

но необычно выполнена комбинация приборов: аналоговый тахометр сочетается с жидкокристаллическим экраном, на который выведены показания спидометра, указателя уровня топлива, часов и бортового компьютера. Нежно-синяя подсветка приятна для глаз. Центральная панель слегка наклонена, а венчает ее 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы MyLink. Благодаря ему здесь существенно уменьшено количество клавиш и переключателей. Внутри сразу два перчаточных ящика и удобные отделения в центральной консоли. Рулевая колонка Chevrolet регулируется в двух плоскостях, а водительское кресло оснащено электроприводом. Сиденья первого ряда комфортабельные и неплохо удерживают спину. Предусмотрена и функция их подогрева. Обзор вперед и по сторонам неплохой, а вот при движении задним ходом его ограничивают толстые задние стойки.

В салоне Yeti господствует строгий и лаконичный стиль с обилием горизонтальных линий. Декорирован он тканью и пластиком, хотя рулевое колесо и рычаг трансмиссии обшиты кожей. Приборы помещены в отдельные колодцы, а их шкалы выполнены в классическом стиле. Внутри спидометра – указатель остатка топлива в баке, а в тахометре установлен датчик температуры двигателя. По центру находится экран бортового компьютера. Клавиши на центральной панели большие и рационально упорядочены, поэтому очень удобные даже при пользовании ими на ощупь. У рулевой колонки изменяются высота и вылет, достаточно широкий диапазон регулировок и у кресла водителя. Передние сиденья несколько упругие, но зато боковая поддержка у них на высоте. У Skoda большой "бардачок", несколько отделений в центральной консоли и выдвижной ящик под пассажирским сиденьем. Посадка за рулем высокая, а обзорность хорошая во всех направлениях.

В отделке салона Suzuki также преобладает кожа и довольно много серебристых вставок, имитирующих полированный алюминий. Передняя панель по форме напоминает распростертые крылья. Трехспицевое рулевое колесо весьма небольшое, а селектор трансмиссии новый. Приборы дополнены ярко-синими ободками и красной подсветкой. Внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру установлен дисплей бортового компьютера. Центральная панель широкая, а сверху на ней установлен новый 7,0-дюймовый экран. Блоки клавиш аудиосистемы и климат-контроля четко разделены друг от друга. Сами переключатели стали крупнее и удобнее в пользовании. Рулевая колонка регулируется как по высоте, так и по вылету. Сиденья водителя и переднего пассажира хорошо удерживают спину и при этом достаточно комфортабельные. Они также оснащены подогревом. Высокая посадка и тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность во всех направлениях.

На втором ряду просторнее всего в Yeti,

места здесь больше, чем у соперников. Кроме того, задние кресла оснащены горизонтальной регулировкой и изменяемым углом наклона спинки. В SX4 рослые пассажиры почувствуют недостаток пространства над головой. Кроме того, в Suzuki и Chevrolet салон не такой широкий в районе плеч, а потому троем взрослым сзади тесно. Skoda также обладает самым вместительным багажником – 410-510 л (в зависимости от положения сидений) против 430 л у Suzuki и 356 л – у Chevrolet. Со сложенными задними креслами он возрастает до 1760, 1269 и 1370 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей с приблизительно одинаковой стоимостью – Chevrolet Tracker 1,8 LT, Skoda Yeti 1,8 Elegance и Suzuki SX4 1,4 GLX. Все они укомплектованы электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, легкосплавными дисками, системой стабилизации, магнитолой с CD-плеером, связью Bluetooth. Chevrolet получил кондиционер, а два других вседорожника – климат-контроль. Tracker и SX4 также оснащены круиз-контролем, камерой заднего вида, датчиком света. У Suzuki также установлены датчик дождя, система доступа без ключа и ксеноновые фары. У "японца" 7 подушек безопасности тогда, как у "американца" – 4, а у "чеха" – 2.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми четырехцилиндровыми двигателями. Под капотом Chevrolet Tracker – 1,8-литровый атмосферный мотор, развивающий 140 л. с. при 6200 об/мин. Максимальный крутящий момент в 178 Н·м достигается при 3800 об/мин, поэтому на низких оборотах тяги поменьше, чем у соперников. "Четверка" работает достаточно тихо, а передачи в 6-ступенчатом "автомате" переключаются плавно. Динамика заметно хуже, чем у конкурентов – 11,1 с до 100 км/ч и максимальные 180 км/ч. В городе расход топлива составляет 10,7 л/100 км, а за городом – 6,3 л/100 км. Также Tracker доступен с бензиновым 1,4-литровым 140-сильным турбомотором и 1,7-литровым турбодизелем мощностью 130 л. с.

У "четверки" Suzuki SX4 объем несколько меньше – 1,4 л. Но она оснащена турбонаддувом, а потому тоже развивает 140 л. с. Однако у него больше тяги на малых оборотах, ведь максимальные 220 Н·м крутящего момента доступны уже при 1500 об/мин. При этом двигатель довольно бодрый и быстро набирает обороты. На смену вариатору пришел новый 6-ступенчатый "автомат", работающий быстрее. Разгон до 100 км/ч занимает 10,2 с, а максимальная скорость равна 200 км/ч. При этом Suzuki расходует меньше, чем два других автомобиля – 7,9 л/100 км в городе и 6,3 л/100 км – на трассе. Также можно выбрать 1,6-литровый 120-сильный атмосферный мотор.

Skoda также укомплектован двигателем с турбонаддувом. При рабочем объеме в 1,8 л он развивает 152 л. с. при 4500 об/мин. Он не только самый мощный, но и наиболее тяговитый на "низах", ведь максимальные 250 Н·м крутящего момента в распоряжении уже с 1500 об/мин.



Аналоговый тахометр Chevrolet сочетается с жидкокристаллическим экраном



Циферблаты приборов Skoda помещены в отдельные колодцы



Приборы Suzuki украшены синими ободками



Салон Tracker не слишком широкий в районе плеч



Задние сиденья Yeti оснащены горизонтальной регулировкой, изменяется и угол наклона их спинок



В SX4 небольшой запас места над головой

Поэтому мотор очень эластичный, а еще отличается тишиной и плавностью работы. Роботизированная 6-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями отличается очень быстрыми переключениями передач, хотя на малых скоростях порой ощутимы толчки. Поэтому динамика лучше, чем у соперников: 8,6 с до 100 км/ч и максимальные 220 км/ч. В городском цикле расход топлива равен 10,6 л/100 км, а на шоссе – 6,8 л/100 км. Yeti также можно выбрать с 1,2-литровым 105-сильным бензиновым турбомотором или 2,0-литровым 140-сильным турбодизелем.

Подключаемый полный привод и не слишком большой клиренс (170-180 мм) позволят автомобилям хорошо чувствовать себя преимущественно на легком бездорожье. Хотя у Skoda, например, есть специальный вседорожный режим системы стабилизации. Yeti и Tracker получили и технологию помощи на крутом спуске.

Ходовая Tracker больше настроена на комфортабельную езду. Его подвеска легко справляется с большинством дорожных неровностей тем более, что у вседорожника высокопрофильная 16-дюймовая резина. Правда, обратной стороной являются довольно-таки ощутимые крены кузова в поворотах. Руль легкий и его можно без проблем вращать несколькими пальцами. При этом точность и информативность у него на высоте благодаря хорошо настроенному гидроусилителю. Зато курсовая устойчивость у Chevrolet неплохая. На больших скоростях в салоне слышны шумы ветра и шин.

Suzuki весьма увлекателен в управлении. Его рулевое управление точное и наполняется тяжестью по мере роста скорости. Задний дифференциал оснащен электронной блокировкой, что помогает побороть недостаточную поворачиваемость. SX4 демонстрирует неплохую маневренность. Подвеска вседорожника довольно упругая, поэтому дорожные неровности ощутимы. Зато нежелательные движения кузова в поворотах проявляются реже, чем у соперников. На скорости 130 км/ч в SX4 шум ветра дает о себе знать, хотя он и не слишком громкий.

Yeti – своего рода компромиссный вариант, сочетающий уверенную управляемость и неплохой комфорт. Энергоемкая подвеска плавно поглощает выбоины, хотя слишком мягким Skoda не назовешь. При этом нежелательные движения кузова редко проявляются. Рулевое управление отличается точностью и информативностью. Да и маневренность на высоте: диаметр разворота у вседорожника составляет 10,2 м против 10,4 м у Suzuki и 10,9 м – у Chevrolet. Также следует отметить очень хорошую шумоизоляцию салона: при езде по автомагистрали внутри тихо.

Chevrolet Tracker 1,8 LT несколько дешевле соперников – 663 000 гривен. Его преимущество – богатое оснащение. Цена Suzuki SX4 1,6 GLX – 690 тыс. гривен, он привлекает экономичностью. Skoda Yeti 1,8 Elegance несколько дороже – 707 тыс. гривен, его сильные стороны – хорошая динамика, вместительные салон и багажник.



Объем багажника Chevrolet – 356 л

Багажник Skoda самый большой – 410-510 л

У Suzuki в распоряжении – 430 л

Технические характеристики			
Модель	Chevrolet Tracker	Skoda Yeti	Suzuki SX4
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1382/1878	1555/2085	1235/1730
Длина/ширина/высота, мм	4248/1792/1674	4223/1793/1691	4300/1765/1575
Колесная база, мм	2555	2578	2600
Колея передняя/задняя, мм	1540/1540	1541/1537	1535/1505
Клиренс (дорожный просвет), мм	168	180	180
Объем багажника мин/макс, л	356/1370	410/1760	430/1269
Диаметр разворота, м	10,9	10,2	10,4
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1796	1798	1373
Тип	Бензиновый	Бензиновый, с турбонаддувом	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 6200	160 при 4500	140 при 5500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	178 при 3800	250 при 1500-4500	220 при 1500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/53	Аи-95/60	Аи-95/47
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный		
Коробка передач	6-ст. автоматическая	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	6-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости	Независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	4	2	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, ESP
Размер шин	205/70 R16	225/55 R17	215/60 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,1	8,6	10,2
Максимальная скорость, км/ч	180	220	200
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	10,7	10,6	7,9
– загородный цикл	6,3	6,8	5,3
– смешанный цикл	7,9	8,0	6,3
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	663 000	707 000	690 000
Первое техобслуживание, км	15 000		
Периодичность техобслуживания, км	15 000		

Современный В-класс



Ford Fiesta

Решетка радиатора Ford Fiesta
декорирована хромом



Opel Corsa

Широкая радиаторная решетка
Opel Corsa напоминает улыбку



Volkswagen Polo

В переднем бампере Volkswagen Polo –
широкий воздухозаборник

Хэтчбэки В-класса – одни из самых популярных автомобилей в мире. На то существует сразу несколько причин. Во-первых, они экономичные, во-вторых, не занимают много места на парковке и маневренные в городских условиях. К тому же, не следует забывать и о еще одном факторе – доступной цене. Особенно это актуально в Украине в нынешних условиях. Несмотря на сложную экономическую ситуацию, на нашем рынке появляются и новые модели В-класса. Одна из них – свежий Opel Corsa, который составит конкуренцию хорошо известным Ford Fiesta и Volkswagen Polo.

Opel Corsa четвертого поколения не слишком изменился внешне по сравнению с предшественником. У него знакомый профиль с короткими свесами кузова и большим углом наклона лобового стекла. Задние стойки практически вертикальные. Передняя часть с широкой решеткой радиатора в виде улыбки и стреловидными фарами со светодиодными ходовыми огнями выполнена в стиле младшего брата Opel Adam. Капот и боковины стали более рельефными. Заднюю часть подчеркивают панорамное стекло и крупные фонари в виде лепестков.

Дизайн Ford Fiesta в 2013 году слегка обновили. Хэтчбэк также отличается яркостью и воплощает собой динамизм. Он немного преобразился внешне, хотя и сохранил знакомые черты вроде рельефных боковин, расширенных колесных арок и стремительного профиля с большим углом наклона лобового стекла. Вместе с тем, автомобиль получил фирменную хромированную решетку радиатора и новые узкие фары. Панорамное заднее стекло сверху прикрыто большим спойлером, а по бокам в стойках размещены крупные каплевидные фонари.

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

С каждым годом модели В-класса становятся все крупнее. Так, тот же Corsa, являющийся самым крупным в этой тройке, достигает 4021 мм в длину при колесной базе в 2510 мм. Длина Fiesta – 3969 мм, а колесная база – 2489 мм, а у Polo эти показатели составляют 3972 и 2470 мм, соответственно. Ford несколько легче конкурентов: его масса равна 1091 кг, тогда как Volkswagen весит 1107 кг, а Opel – 1141 кг.

В салоне Fiesta преобладает спортивный дух. Пластик щедро разбавлен серебристыми вставками, а теперь к ним



У лобового стекла Fiesta большой угол наклона



При длине в 4021 мм Corsa крупнее соперников



Polo несколько легче конкурентов – 1107 кг



На крыше Ford – большой спойлер



Крупные фонари Opel напоминают лепестки



По краям кузова Volkswagen – большие четырехугольные фонари

добавлены и черные лакированные поверхности. Обод трехспицевого рулевого колеса обшит кожей, а в районе хвата рук на нем предусмотрены напльвы. Циферблаты спидометра и тахометра находятся в отдельных желобах, а между ними – экран бортового компьютера. Центральная панель по дизайну напоминает мобильный телефон. Венчает ее монохромный дисплей, на который выведены показания часов, термометра и магнитолы. Клавиши здесь рационально упорядочены и четко разделены. Весьма оригинально выглядит круглый блок кнопок климатической установки. Для мелкой поклажи предусмотрены вместительный перчаточный ящик, карманы в дверях и отделения в центральной консоли. У рулевой колонки изменяются высота и глубина, можно отрегулировать высоту и у водительского сиденья. Спортивные передние кресла комфортабельные и обладают лучшей в тройке боковой поддержкой. Высокая посадка и большие зеркала заднего вида обеспечивают хорошую обзорность.

Внутренняя отделка Corsa разбавлена черными лакированными деталями и вставками "под алюминий". Передняя панель по форме напоминает распростертые крылья, а небольшое трехспицевое рулевое колесо привлекает стреловидной ступицей. Оно обшито кожей. Циферблаты приборов прикрыты изогнутым козырьком. Между спидометром и тахометром расположен экран бортового компьютера, указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. Узкая центральная панель наклонена, а кнопок здесь немного и они крупные, что облегчает пользование ими на ощупь. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету, можно изменить и высоту водительского сиденья. Кресла первого ряда у Corsa широкие и удобные, но они удерживают спину немного хуже, чем у соперников. Толстые передние стойки крыши несколько ограничивают обзор по сторонам.

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

На втором ряду пространство для ног в Opel немного больше, чем в Ford и Volkswagen. Запас места над головой в трех машинах приблизительно одинаковый. Сзади комфортнее двоим пассажирам, но при надобности поместится и третий. Объем багажника Corsa составляет 285 л, у Fiesta – 295 л, а у Polo – 280 л. Со сложенными задними сиденьями он возрастает до 1120, 979 и 952 л, соответственно.

Для сравнения выбраны версии моделей со схожим оснащением – Opel Corsa 1,4 Cosmo, Ford Fiesta 1,0 Sport и Volkswagen Polo 1,2 TSI Life. У всех их есть центральный замок, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, бортовой компьютер, кондиционер. У Opel и Ford также предусмотрены легкосплавные диски, магнитола с CD-плеером и связь Bluetooth. Fiesta оснащен 4 подушками безопасности, а два других хэтчбека – 6. У Corsa и у Polo установлены системы стабилизации и контроля давления в шинах. Opel также получил адаптивные фары и Wi-Fi, а Volkswagen – технологию Multi-collision brake, автоматически применяющую торможение после столкновения, чтобы нейтрализовать кинетическую энергию.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми турбодвигателями. "Четверка" Corsa объемом 1,4 л развивает 100 л. с. при 3500 об/мин. У нее спокойный характер и неплохая эластичность. Максимальный крутящий момент в 200 Н·м достигается при 1850 об/мин, то есть тяги в среднем диапазоне оборотов вполне хватает. Порой этот мотор достаточно громкий, хотя работает плавно. Новая 6-ступенчатая механическая трансмиссия весьма точная. Разгон до 100 км/ч занимает 11 с, а максимальная скорость – 185 км/ч. "Аппетит" несколько больше, чем у соперников – 6,5 л/100 км в городском цикле и 4,5 л/100 км – в загородном. Opel также предложен с бензиновыми двигателями объемом 1,0 л (100 и 115 л. с.) и 1,4 л (75 и 90 л. с.), а также 1,3-литровыми турбодвигателями мощностью 75 и 95 л. с.

Fiesta получил 1,0-литровый трехцилиндровый турбомотор EcoBoost мощностью 125 л. с. У него бодрый нрав, хотя он довольно шумный. Мотор очень тяговитый на низких оборотах, ведь пиковые 200 Н·м крутящего момента в распоряжении уже с 1400 об/мин. А 6-ступенчатая "механика" демонстрирует образцовую точность работы. Динамика лучшая в тройке – 9,4 с до 100 км/ч и максимальные 196 км/ч. Да и расход топлива у него самый небольшой – 5,3 л/100 км в городе и 4,3 л/100 км – на шоссе. Также можно выбрать бензиновые моторы объемом 1,0 л (80 и 100 л. с.), турбодвигатель объемом 1,5 л (75 л. с.).

Двигатель Polo также оснащен турбонаддувом, но он четырехцилиндровый, а его объем – 1,2 л. Он развивает 90 л. с. при 4800 об/мин, а максимальный крутящий момент в 160 Н·м доступен с 1400 об/мин. То есть тяги на "низах" у него также хватает. Мотор работает тихо, да и вибраций нет. Хэтчбек разгоняется до 100 км/ч за 10,8 с и развивает 184 км/ч. Передачи в



Циферблаты приборов Fiesta помещены в отдельные колодцы



Приборы Corsa прикрыты изогнутым козырьком



Обод руля Polo плоский снизу



На втором ряду Fiesta достаточно места для двоих взрослых



В Opel – больше всего места для ног сзади



В Polo приличное пространство над головой

5-ступенчатой механической трансмиссии переключаются легко и четко. Volkswagen также довольно экономичный – 6,0 л/100 км в городе и 4,0 л/100 км – на трассе. Polo также можно выбрать со 110-сильной версией этого двигателя, 1,0-литровым 75-сильным бензиновым мотором или 1,2-литровым турбодизелем такой же мощности.

Преимущество Ford – отличная управляемость, этот хэтчбек несомненно создавали для активных водителей. Его рулевое управление оснащено адаптивным электроусилителем, а потому очень легкое при парковке, но приятно наполняется тяжестью по мере того, как скорость возрастает. Руль точный и острый – делает всего 2,6 оборота от упора до упора. Повороты – стихия Fiesta, автомобиль отлично держит траекторию и демонстрирует хорошее сцепление с дорогой. Диаметр разворота у него самый маленький – 10,1 м против 10,6 м у двух других хэтчбеков. Курсовая устойчивость также на высоте. Кузов мало кренится в виражах, хотя подвеска немного жестковата. Впрочем, она энергоемкая – уверенно поглощает большинство выбоин. Неплохая и шумоизоляция: ветер и шины становятся слышны лишь после 120 км/ч. Кроме того, у Fiesta лучшие в этом тесте тормоза – замедление со 100 км/ч происходит на отрезке в 36 м.

Opel более ориентирован на комфорт. Его новая подвеска значительно мягче, что ощутимо даже на дорогах низкого качества. При этом крены в поворотах не слишком выражены, пусть они и побольше, чем в соперников. Рулевое управление Corsa точное, но обратной связи в околонулевой зоне ему все-таки не хватает. Сцепление с дорогой у хэтчбэка хорошее, а недостаточная поворачиваемость редко дает о себе знать. Шумоизоляция автомобиля улучшена, поэтому при езде по автострате в салоне довольно тихо.

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

Ford Fiesta 1,0 Sport самый доступный в тройке: его цена – 409 тыс. гривен. У него хорошие динамика и экономичность. Стоимость Opel Corsa 1,4 Cosmo – 430 тыс. гривен, его сильная сторона – богатое оснащение. Volkswagen Polo 1,2 TSI Life несколько дороже соперников – 489 тыс. гривен, он привлекает комплектацией по безопасности.



Багажник Ford самый большой – 295 л

Объем багажника Opel – 285 л

У Volkswagen в распоряжении 280 л

Технические характеристики			
Модель	Ford Fiesta	Opel Corsa	Volkswagen Polo
Тип кузова	хэтчбэк		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1122/1545	1141/1605	1107/1620
Длина/ширина/высота, мм	3969/1722/1481	4021/1746/1481	3972/1682/1453
Колесная база, мм	2489	2510	2470
Колея передняя/задняя, мм	1473/1493	1472/1464	1463/1456
Клиренс (дорожный просвет), мм	150	140	143
Объем багажника мин/макс, л	295/979	285/1120	280/952
Диаметр разворота, м	10,1	10,6	10,6
Двигатель			
Рабочий объем, см3	998	1364	1197
Тип	бензиновый, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	3, в ряд	4, в ряд	4, в ряд
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2	16/2	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	125 при 6000	100 при 3500	90 при 4800
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	200 при 1400	200 при 1850	160 при 1400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/45	Аи-95/44	Аи-95/45
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. механическая	6-ст. механическая	5-ст. механическая
Ходовая			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности	4	6	6
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD	ABS, EBD, ESP, TPMS	ABS, EBD, ESP, TPMS
Размер шин	195/45 R16	185/65 R15	175/70 R14
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,4	11,0	10,8
Максимальная скорость, км/ч	196	185	184
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	5,3	6,5	6,0
– загородный цикл	3,7	4,5	4,0
– смешанный цикл	4,3	5,3	4,7
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	409 000	430 000	489 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Комфортабельные "работяги"



Ford Ranger

Решетка радиатора Ford Ranger состоит из трех широких балок



Toyota Hilux

Радиаторная решетка Toyota Hilux покрыта хромом



Volkswagen Amarok

Тонированные фары и хромированная решетка радиатора Amarok – черты фирменного стиля Volkswagen

Конечно, ни для кого не секрет, что пикапы – это, в первую очередь коммерческие транспортные средства. Хотя, например, в США, где такие автомобили очень популярны, они уже стали культовыми. Эти модели имеют и ряд неоспоримых преимуществ: они вместительны, могут буксировать тяжелый прицеп, да и на бездорожье отлично себя проявляют. Поэтому подойдут как предпринимателям, так и любителям активного отдыха. А дизельные двигатели обеспечивают неплохую экономичность. Среди представленных у нас пикапов есть Ford Ranger, Toyota Hilux и Volkswagen Amarok, о которых сегодня и пойдет речь.

Ford Ranger известен с 1998 года, а сейчас в производстве – его третье поколение, которое недавно освежили. Он выглядит солидно и грозно, как и подобает автомобилю такого класса. У него массивные бамперы, мускулистые расширенные колесные арки и профилированный капот. Решетка радиатора состоит из трех широких балок, под стать ей – крупные фары и немаленький воздухозаборник в бампере. Подножки и задний бампер декорированы хромом, а на крыше заметны серебристые дуги. По краям кузова сзади установлены рельефные фонари.

Toyota Hilux – новичок в тройке, ведь его новое поколение представлено в прошлом году. Он сохраняет лаконичный внешний вид с мускулистыми раздутыми колесными арками. Трапециевидная решетка радиатора декорирована хромом. Передний бампер немного скошен для увеличения угла въезда, а воздухозаборник в нем увеличен. Продолговатые фары дополнены своеобразными "бровями" – ходовыми огнями. Задние стойки крыши слегка расширены у основания. В более дорогих версиях присутствуют хромированные дуги, под стать им – и массивный задний бампер. По краям кузова установлены треугольные фонари.

Volkswagen Amarok совсем недавно прошел плановое обновление. Дизайн пикапа остается весьма лаконичный, на первом месте здесь – функциональность. У автомобиля новая хромированная решетка радиатора и увеличенный воздухозаборник в бампере. Слегка тонированные биксеноновые фары дополнены светодиодными ходовыми огнями. Колесные арки немного расширены. Автомобиль смотрится солидно благодаря хромированному заднему бамперу и 18-дюймовым дискам, а вот за подножки придется доплачивать. Фонари Amarok разместили по углам кузова, чтобы сделать откидной задний борт как можно шире.

Конечно, все три автомобиля компактными никак не назовешь, но самым большим является Ford – 5359 мм в длину при колесной базе в 3220 мм. Toyota немного ему уступает (5330 и 3085 мм, соответственно), как и Volkswagen: его длина – 5254 мм, а расстояние между осями – 3095 мм. Amarok несколько легче конкурентов – 2000 кг против 2119 кг – у Ranger и 2150 кг – у Hilux. Столь большая масса автомобилей продиктована не только размерами, но и рамной конструкцией.



Ford самый крупный в этой тройке – 5359 мм



Toyota тяжелее соперников – 2150 кг



Volkswagen самый легкий в тройке – 2000 кг



По краям кузова Ranger сзади установлены рельефные фонари



Задний бампер Hilux декорирован хромом



Амарок очень широк даже по меркам пикапов – 1944 мм

Салон Ranger декорирован тканью и кожей. Передняя панель выполнена выпуклой. Обод четырехспицевого рулевого колеса декорирован вставками "под алюминий". Циферблаты приборов глубоко врезаны в панель и украшены синими стрелками. Между спидометром и тахометром находятся указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя, а также экран бортового компьютера. Массивная центральная консоль увенчана 8,0-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы SYNC. Клавиши аудиосистемы крупные и удобные, а блок климатической установки представлен тремя большими переключателями. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние кресла широкие и мягкие, а высокая посадка обеспечивает хорошую обзорность вперед и по сторонам. Они оснащены подогревом, а у водительского кресла предусмотрен еще и электропривод регулировок. Подлокотник на трансмиссионном тоннеле прячет приличное отделение для мелкой поклажи.

Пластик в отделке салона Toyota Hilux остается довольно жестким, но зато он долговечный. К тому же, появились черные лакированные вставки. Оригинально смотрятся изогнутые вентиляционные дефлекторы. Обод четырехспицевого рулевого колеса обшит кожей. Циферблаты приборов получили нежно-синюю оптитронную подсветку, а разделяет их цветной экран бортового компьютера. Внутри спидометра находится датчик уровня топлива в баке, а в тахометре – указатель температуры двигателя. Асимметричная центральная панель увенчана 7-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Благодаря ему переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного. У Hilux два перчаточных ящика: верхний оснащен функцией охлаждения, зато нижний запирается на замок. У рулевой колонки Hilux изменяются и высота и глубина. Посадка стала выше, что улучшило обзорность, особенно вперед и по сторонам. Передние сиденья широкие и комфортабельные, а боковая поддержка значительно улучшена. Предусмотрен и их подогрев.

В салоне Amarok можно заметить полностью новую переднюю панель с лакированными вставками на ней. Заменено и рулевое колесо – оно знакомо по Volkswagen Golf VII. Приборы также свежие. Внутри спидометра теперь установлен указатель уровня топлива, а в тахометре находится указатель температуры двигателя. По центру размещен цветной экран бортового компьютера. Центральная панель довольно компактная, а на ней установлен 5,8-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они рационально упорядочены. У рулевой колонки регулируется как высота, так и вылет. Полностью новые обладают лучшей в этой тройке боковой поддержкой, но вместе с тем несколько упругие. Есть и функция подогрева кресел. Также следует

отметить хорошую обзорность. На центральной тоннеле установлен подлокотник с боксом внутри.

Все три пикапа представлены в четырехдверных пятиместных версиях. На втором ряду автомобилей места вполне достаточно для трех взрослых пассажиров. В Ford очень приличное пространство над головой, что оценят люди ростом 190 см. Но у Volkswagen чересчур плоские подушки сидений. Зато при надобности кресла у пикапов складываются, образуя дополнительный багажный отсек. Вместительные и грузовые платформы у трех моделей. Наибольшая грузоподъемность у Ranger – 1152 кг. Amarok может перевозить до 800 кг, а Hilux – 760 кг.

В сравнительном тест-драйве принимают участие автомобили в приблизительно равноценных комплектациях – Ford Ranger 2,2D Limited, Toyota Hilux 2,5D Active и Volkswagen Amarok 2,0D Rancho. Все они укомплектованы электростеклоподъемниками, магнитолой с CD-проигрывателем, камерой заднего вида, системой стабилизации, круиз-контролем. У Ford и Volkswagen предусмотрен климат-контроль, а в Toyota – кондиционер. Hilux и Ranger получили датчики света и дождя. У Ford – 7 подушек безопасности, а у его соперников – по 6.

Все три автомобиля получили четырехцилиндровые турбодизели. Ranger оснащен 2,2-литровым двигателем с цепным приводом газораспределительного механизма, развивающим 160 л. с. при 3700 об/мин. Он обладает неплохим максимальным крутящим моментом в 385 Н·м, который доступен с 1500 об/мин, поэтому на недостаток тяги жаловаться не придется. Ford легко буксирует прицеп весом 3,5 тонны: это лучший показатель в тройке. Да и динамика вполне адекватная – 12,8 с до 100 км/ч и максимальные 175 км/ч. Автоматическая 6-ступенчатая коробка переключения передач отличается плавностью работы. А расход топлива относительно небольшой – 9,6 л/1000 км в городском цикле и 7,0 л/100 км – в загородном.

Объем двигателя Hilux – 2,8 л, а его мощность – 177 л. с. при 3400 об/мин. Он наиболее тяговитый, ведь пик крутящего момента (450 Н·м) достигается уже при 1600 об/мин. Это позволяет справиться с 3,2-тонным прицепом. Этот турбодизель не самый тихий и плавный, но зато 6-ступенчатая автоматическая трансмиссия работает без толчков. Разгон до 100 км/ч осуществляется за 10,9 с, а максимальная скорость – 175 км/ч. В городе пикап расходует 10,9 л/100 км, а на трассе 7,5 л/100 км, что немного больше, чем у двух других автомобилей. Toyota в Украине также доступен с 2,4-литровым 150-сильным дизельным мотором и 5-ступенчатой "механикой".

Под капотом Amarok – дизель наименьшего рабочего объема (2,0 л), но благодаря двойному турбонаддуву его мощность самая высокая – 180 л. с. при 4000 об/мин. Первая турбина подключается с низких оборотов и борется с турбоямой, а вторая обеспечивает отличную тягу. Уже при 1500 об/мин



Салон Ford декорирован тканью и кожей



Циферблаты приборов Toyota снабжены синей подсветкой



Рулевое колесо Volkswagen украшены знаком по Golf VII



Сзади в Ranger весьма щедрое пространство над головой



На втором ряду Hilux достаточно места для трех пассажиров



Подушки сидений Amarok слишком плоские

доступны максимальные 420 Н·м крутящего момента. Пикапу под силу прицеп весом 2,8 тонны. Динамические характеристики при этом также хорошие – 11 с до 100 км/ч и максимальные 181 км/ч. Мотор работает весьма тихо, а 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия проявляет себя лучше, чем коробки переключения передач конкурентов. К тому же, Amarok самый экономичный – 9,5 л/100 км в городском цикле и 6,8 л/100 км – на шоссе. У нас также предлагают 140-сильный вариант этого двигателя и 3,0-литровый 225-сильный V6.

В арсенале пикапов – внушительный дорожный просвет (229 мм у Ranger, 212 мм у Hilux и 249 мм у Amarok), принудительно подключаемый полный привод, понижающий ряд трансмиссии и блокировки дифференциалов. Поэтому они отлично чувствуют себя на бездорожье и способны форсировать полуметровые броды.

Конечно, от высокого двухтонного автомобиля, да еще и с рессорной задней подвеской, не стоит ожидать отточенной управляемости. Но пикапы на деле намного проворнее, чем можно было подумать. Ford демонстрирует неплохое поведение в виражах. Руль пикапа очень легкий, поэтому совладать с двухтонным Ford нетрудно. Езда вполне комфортабельная, а широкая колея способствует неплохой курсовой устойчивости. В салоне весьма тихо – это заслуга улучшенной шумоизоляции. Ranger самый маневренный: диаметр его разворота – 12,5 м против 12,8 у Hilux и 12,95 м у Amarok. Кроме того, у Ranger лучшие в этой тройке тормоза.

Toyota несколько лучше, чем два других пикапа, справляется с дорожными неровностями. Этому способствуют и настройки подвески, и 16-дюймовые высокопрофильные покрышки, и увеличенный ход подвески. Впрочем, обратной стороной являются существенные крены в поворотах. Рулевое управление очень легкое, хотя из-за электроусилителя оно не всегда дает достаточно информации о положении передних колес. Курсовая устойчивость на больших скоростях неплохая, да и внешние шумы не слишком беспокоят.

Volkswagen продемонстрировал лучшую в этой тройке управляемость. Его руль точный и информативный, а сцепление с дорогой и курсовая устойчивость на высоте. Подвеска – наиболее мягкая и комфортабельная, это чувствуется даже на разбитых асфальтовых шоссе и грунтовых дорогах. При этом нежелательные движения кузова не слишком большие. Также у Amarok хорошая шумоизоляция салона – при езде по шоссе ветер и шины не слышны.

Ford Ranger 2,2D Limited самый доступный в тройке – 1 056 456 гривен. Он также привлекает богатым оснащением и большой грузоподъемностью. Цена Toyota Hilux 2,8D Active – 1 091 475 гривен, его преимущество – комфорт езды. Volkswagen Amarok 2,0D Rodeo несколько дороже соперников – 1 144 000 гривен, его преимущество – экономичность.



У Ford самая большая грузоподъемность – 1152 кг

Toyota может взять "на борт" 760 кг

Грузоподъемность Volkswagen – 800 кг

Технические характеристики			
Модель	Ford Ranger	Toyota Hilux	Volkswagen Amarok
Тип кузова	Пикап		
Количество дверей/мест, шт.	4/5		
Снаряженная/полная масса, кг	2119/3200	2150/2910	2000/2820
Длина/ширина/высота, мм	5359/1850/1815	5330/1855/1815	5181/1944/1834
Колесная база, мм	3220	3085	3095
Колея передняя/задняя, мм	1560/1560	1540/1550	1647/1644
Клиренс (дорожный просвет), мм	229	208	254
Объем багажника мин/макс, л	–	–	–
Диаметр разворота, м	12,5	12,8	12,95
Двигатель			
Рабочий объем, см3	2198	2755	1968
Тип	Дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	160 при 3700	177 при 3400	180 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	385 при 1500-2500	450 при 1600-2400	420 при 1500-2000
Топливо/емкость бака, л	Дт/80	Дт/80	Дт/80
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный		
Коробка передач	6-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая	8-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Зависимая, рессорная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	барабанные		
Количество подушек безопасности, шт.	7	6	6
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, VSC	ABS, EBD, ESP
Размер шин	265/65 R17	265/65 R17	245/65 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	12,8	10,9	11,0
Максимальная скорость, км/ч	175	175	181
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	9,6	10,9	9,5
– загородный цикл	7,0	7,1	6,8
– смешанный цикл	8,0	8,5	7,7
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 056 456	1 091 475	1 144 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		



Italdesign Pop.Up

Автомобили, которые стремятся в небо

За последние несколько месяцев сразу несколько компаний представили серийные летающие автомобили. Но это далеко не первые попытки создать подобную технику, ведь над этой технологией работают уже сто лет. Стремительное развитие автомобильной и авиационной техники началось приблизительно в одно время. Оба этих вида транспорта очень популярны, как в автомобилях, так и в самолетах применяются самые современные технологии.

Но что будет если объединить их в одно транспортное средство? Этим вопросом не раз задавались многие изобретатели, желавшие создать летающий автомобиль. Порой конструкции получались сложными и оригинальными. Впервые идею автомобиля, способного не только ездить, но и летать, озвучил известный американский авиаконструктор Гленн Кёртисс еще в 1917 году. И даже создал прототип Aerocar – обычный биплан с колесами от легковой машины. Однако его испытания закончились провалом. Впрочем, идея Кёртисса стала очень популярна, прежде всего в США и у него нашлись последователи. Первым успешным летающим автомобилем стал Autogiro Company of America AC-35, совершивший свой полет в 1936 году. Он представлял собой автожир (гибрид самолета и вертолета) со складывающимися лопастями винта. AC-35 был двухместным и имел небольшой багажник. Двигателя мощностью 90 л. с. хватало, чтобы развивать 120 км/ч в воздухе и 40 км/ч – на земле.

В 1937 году также построили Waterman Aerobile – “бесхвостый” летательный аппарат со съемными крыльями и двигателем Studebaker, вращающим толкающий винт. Выпустили пять Aerobile, причем они доказали свою жизнеспособность, совершив перелет из Калифорнии в Огайо.

По схожей схеме выполнили и Fulton FA-2 Airphibian, впервые взлетевший в 1946 го-



Autogiro Company of America AC-35 1936 года



AeroMobil 3.0



АeroMobil 3.0 оснащен складывающимися крыльями



Convair Model 116

ду. С виду это был обычный самолет, но при надобности его хвост и крылья отсоединялись, а кабина с двигателем превращалась в автомобиль. Собрали четыре Airphibian. Более практичным оказались Convair Model 116 и Model 118 1946 года. По сути, это были обычные автомобили, к которым вручную крепился специальный модуль, состоявший из авиадвигателя с пропеллером, крыльев и хвостового оперения. А Taylor Aerocar 1949 года перевозил крылья на специальном прицепе. Aerocar с 5,2-литровой 143-сильной оппозитной "четверкой" развивал 190 км/ч в полете и 100 км/ч – на дороге. Поначалу планировали выпустить 500 таких автомобилей, но из-за финансовых проблем собрали лишь шесть.

Опыты по созданию летающих автомобилей продолжались до середины 60-х годов. Эту идею всерьез изучали даже автогиганты вроде концерна Ford Motor Company. Однако, постепенно от нее начали отказываться в силу развития вертолетов. К тому же, в те времена техника была не самой надежной и ее отказ был чреват аварией. Падения даже небольшого летательного аппарата на переполненную людьми городскую улицу могло привести к трагическим последствиям.

Хотя в популярной культуре эта идея стала популярной. Например, в фильме о Джеймсе Бонде появилось некое подобие Convair Model 118. Ну и нельзя не вспомнить реактивный Citroen DS Фантомаса.

О старой идее активно заговорили на рубеже тысячелетий, когда очень актуальной стала проблема загруженности больших городов машинами. В наши дни многие конструкторы рассматривают ле-



Convair Model 118

тающий автомобиль, как средство борьбы с "пробками". Он сможет ездить по дорогам общего пользования и при необходимости облетать заторы.

В 2003 году появился первый прототип Moller M400 Skycar. Его создать Пол Моллер заявил, что это абсолютно новый вид летательного аппарата с вертикальными взлетом и посадкой. Четырехместный Skycar укомплектован четырьмя роторно-поршневыми двигателями мощностью по 180 л. с. Каждый из них приводит отдельный винт. Максимальная скорость полета составляет 530 км/ч. Благодаря использованию в конструкции композитных материалов, транспортное средство весит всего тонну. Еще одна особенность Skycar – полностью компьютеризированная система управления. Вместо руля у него два джойстика, которые механически не соединены ни с колесами, ни с рулями высоты и поворота. Первый полет Moller M400 Skycar должен был состояться в сентябре 2011 года, но по неизвестным причинам его отложили на неопределенное время.

Гораздо проще конструкция у британского Parajet SkyCar, разработанного в 2009 году. Его основа – небольшой двухместный квадрацикл. Для полета ему крепятся парашют и воздушный винт. Бензиновый 1,0-литровый мотор мощностью 140 л. с. позаимствован у спортивного мотоцикла Yamaha R1. На земле SkyCar разгоняется до 100 км/ч за 4,2 с и развивает 225 км/ч, а в небе способен достичь



Curtiss Autoplane 1917 года



PAL-V – гибрид автомобиля и вертолета



Moller M400 Skycar



PAL-V Liberty способен развить 160 км/ч на земле и 180 км/ч в воздухе



TerraFugia Transition оснащен складывающимися крыльями



Waterman Aerobile 1937 года

160 км/ч. Команда испытателей во главе с разработчиком преодолела на SkyCar Гибралтарский пролив, а также совершила комбинированный пробег-перелет из Африки в Великобританию. Первая партия летающих автомобилей уже находится в производстве, а цена новинки – 50 тыс. фунтов стерлингов (65 тыс. евро).

Более жизнеспособным проектом оказался американский TerraFugia Transition. Опытный TerraFugia Transition впервые взлетел в небо в 2009 году и на автошоу в Нью-Йорке даже показали серийную модель. Крылья двухместного летательного аппарата складываются с помощью электропривода за 30 секунд, а бензиновый 1,2-литровый оппозитный мотор мощностью 100 л. с. может вращать как колеса, так и толкающий воздушный винт. Максимальная скорость полета – 185 км/ч, а на дороге можно развить 110 км/ч. Кузов практически полностью изготовлен из карбона, поэтому Transition весит всего 650 кг. Расход топлива в смешанном цикле – 6,7 л/100 км. Салон рассчитан на водителя и пассажира, предусмотрен и небольшой багажник. Автомобиль оснащен двумя подушками безопасности, кондиционером, камерой заднего вида, за доплату предлагают автопилот. Огласили и стоимость Transition – 280 тыс. долларов, включающие 20-часовые летные курсы. Производство должно начаться в этом году.

Судя по всему, 2017 год может стать настоящим переломным для летающих автомобилей. В Нидерландах уже запустили в производство PAL-V Liberty. Это двухместная капсула на трех колесах ве-



Parajet SkyCar – сочетание квадрацикла и парашюта



Тerrafugia Transition прошел все испытания, его начнут продавать в конце 2017 года

сом 664 кг. По дороге она передвигается с помощью 100-сильного бензинового двигателя, а для полета предусмотрены складывающийся вертолетный винт, толкающий пропеллер и отдельный мотор мощностью 200 л. с. PAL-V Liberty способен развить 160 км/ч на земле и 180 км/ч в воздухе. Он поднимается на 3500 м и может пролететь до 500 км. Купить летающий автомобиль можно по цене от 300 тыс. евро.

В Словакии уже в ближайшие месяцы обещают начать выпуск AeroMobil 3.0. Летающий автомобиль разрабатывали 10 лет. Двухместное купе достигает почти 6 м в длину, а крылья в сложенном состоянии прячутся на крыше. Двигатель у него один: оппозитная "четверка" может приводить в движение и ведущие колеса, и толкающий винт. Ее 100 л. с. хватает для езды со скоростью 160 км/ч и полета на 200 км/ч. На земле автомобиль управляется с помощью рулевого колеса, а в небе – с помощью складывающегося штурвала.

В создание летающей машины включился даже авиационный гигант Airbus, создавший вместе с Italdesign оригинальный концепт-кар Pop.Up. Он снабжен сменными модулями – автомобильной ходовой с колесами и четырьмя пропеллерами. Мало того, он приводится в движение электромоторами и снабжен автопилотом. Подробнее о нем – в этом же номере "Тест-Драйва".

Именно развитие автопилота может дать толчок к популяризации летающих автомобилей. Ведь без него подобная техника будет ориентирована на узкий круг лиц, получивших и водительские права, и лицензию пилота. Хотя в общем идея летающего автомобиля заманчива: хо-



Всего выпущено только шесть Taylor Aerocar



Летающий Citroen DS Фантомаса

Летающий автомобиль засветился в фильмах о Джеймсе Бонде



чешь – едешь по дороге, хочешь – летишь по воздуху, не обращая внимания на пробки. Но она весьма сложна в исполнении, а потому подобные транспортные средства весьма дорогие и в ближайшее время не станут массовыми. Так что оживленное движение в небе и заторы на высоте пока не угрожают человечеству.



Прототип Taylor Aerocar 1949 года



У Fulton FA-2 Airphibian отсоединялись крылья и хвост

COSMOLADY

Ж У Р Н А

Ж И Н

№ 4 | апрель | 2017

ТЕМА
НОМЕРА
ПО ПРАВИЛАМ
АПРЕЛЯ

СОЛНЕЦЗАВИСИМЫЕ

СВЕТЛАНА РЕЗНИК
КЛЕТОЧНАЯ ТЕРАПИЯ —
ТАЙНЫЙ РЕЦЕПТ
ВЕЧНОЙ МОЛОДОСТИ

ЖИЗНЬ И ТВОРЧЕСТВО
ЛОРЫ СУТЕРФИН

«ЦЕЛИТЕЛЬ» —
МВТ-ПСИХОТИП
ДЖОННИ ДЕЛПА

Катя Козырь

INTELCO



4 620065 950012 04

СВЯЗЬ БЕЗ ГРАНИЦ!

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

Прием объявлений в издания на сайтах

www.afp.com.ua

www.arendagazeta.com.ua

www.realtycomfort.kiev.ua

www.autosale.kiev.ua



Читайте на сайтах распространения электронной прессы, качайте pdf-файлы.
Обогащайтесь информацией со всех источников.