

# Тест-Драйв

Май 2017



Автосалон в Нью-Йорке 2017 • Qoros K-EV • Volkswagen I.D. Crozz • Toyota HiLux Tonka  
Семеро из лапца Jeep • Audi e-tron Sport • Skoda Vision E • Citroen C5 Aircross • Opel Grandland X  
SsangYong Rexton • Mercedes-AMG GLC63 • Seat Ateca FR • Opel Insignia Country Tourer  
Lynk & Co 03 • Mercedes-Benz S-Class • Bugatti Chiron • Lamborghini Aventador S  
Volkswagen Atlas • Mazda 2, Skoda Fabia и Toyota Yaris • Audi A4 Allroad Quattro, Subaru Outback,  
Volvo V60 Cross Country • Ford Kuga, Toyota RAV4 и Volkswagen Tiguan • Kia Sportage,  
Nissan Qashqai и Seat Ateca • Buick Riviera

Автомобильный журнал для тех, кто умеет выбирать  
**[www.testdrive.com.ua](http://www.testdrive.com.ua)**

# Май 2017

# www.testdrive.com.ua



Над номером работали:

Брызгунов Тарас

Каратаев Вячеслав

Косоголов Александр

Фитисова Юлия

Главный редактор

Краев Василий

Свидетельство о регистрации КВ 7445 от 17.06.03.

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

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

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

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

**Отдел распространения:** (067) 547-85-20

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



4

## Автосалон

Автосалон в Нью-Йорке 2017:  
рай для любителей вседорожников



20

## Концепт-кар

**IQoros K-EV:**  
китаец со шведским сердцем



26

## Концепт-кар

**Volkswagen I.D. Crozz:**  
предвестник электрического вседорожника



32

## Концепт-кар

**Toyota HiLux Tonka:**  
для жесткого бездорожья



38

## Концепт-кар

**Семеро из ларца Jeep**



44

## Концепт-кар

**Audi e-tron Sport:**  
электрическое вседорожное купе



52

## Концепт-кар

**Skoda Vision E:**  
первый электромобиль чешской марки



58

## Премьера

**Citroen C5 Aircross:**  
авангардный вседорожник



66

## Премьера

**Opel Grandland X:**  
наследник Antara



72

## Премьера

**SsangYong Rexton:**  
преображение



78

## Премьера

**Mercedes-AMG GLC63:**  
вседорожник с динамикой спорткупе



84

## Премьера

**Seat Ateca FR:**  
вседорожник с южным характером



**88**

**Премьера**  
**Opel Insignia Country Tourer:**  
универсал, который не боится бездорожья

**94**

**Премьера**  
**Lynk & Co 03:**  
новый уровень

**100**

**Премьера**  
**Mercedes-Benz S-Class:**  
обновленный флагман

**106**

**Дебютант**  
**Bugatti Chiron:**  
новый король

**116**

**Дебютант**  
**Lamborghini Aventador S:**  
улучшение по всем фронтам

**124**

**Дебютант**  
**Volkswagen Atlas:**  
гигант для большой семьи

**132**

**Сравнительный тест-драйв**  
**Mazda 2, Skoda Fabia и Toyota Yaris:**  
небюджетные представители В-класса

**138**

**Сравнительный тест-драйв**  
**Audi A4 Allroad Quattro, Subaru Outback, Volvo V60 Cross Country:** вместо вседорожника

**144**

**Сравнительный тест-драйв**  
**Ford Kuga, Toyota RAV4 и Volkswagen Tiguan:**  
популярные вседорожники для города

**150**

**Сравнительный тест-драйв**  
**Kia Sportage, Nissan Qashqai и Seat Ateca:**  
сравнение компактных вседорожников

**156**

**Страницы истории**  
**Buick Riviera:**  
премиум по-американски

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 Нью-Йорке 2017:

рай для любителей вседорожников



Самым масштабным автошоу в Америке остается Детройтский автосалон, но в последние годы и другие выставки радуют большим количеством премьер. Среди них – и ежегодный весенний автосалон в Нью-Йорке. Проводят его с 1900 года и это была первая автомобильная выставка на американском континенте.

Конечно, за 117 лет Нью-Йоркский автосалон преобразился. Чтобы поместить все экспонаты, понадобились немаленькие павильоны Центра Джейкоба Джейвица общей площадью 62 тыс. кв м. В этом году в Нью-Йорке состоялось свыше полусотни мировых и североамериканских премьер. Как заведено, их представили в первые два дня выставки, выделенные для прессы и экспертов отрасли.

В последние годы американская экономика переживает рост, а цены на нефть очень не-

высокие. Это отображается на автомобильных предпочтениях: спрос на вседорожники резко вырос. Так что неудивительно, что именно вседорожные модели составили подавляющее большинство новинок на автошоу в Нью-Йорке. Мало того, здесь показали сразу несколько заряженных вседорожников, включая могучий 700-сильный Jeep Grand Cherokee Trackhawk. Вместе с тем, на автошоу показали и спортивные модели, и гибриды, и седаны.

Конечно же, помимо новых автомобилей посетителям автосалона предложили потребительские тест-драйвы, а также концерты и прочие развлекательные мероприятия. Кроме того, в рамках Нью-Йоркского автосалона прошла выставка автомобильных плакатов.



## Акура

На автошоу показали обновленный седан Acura TLX. Теперь у него новая широкая решетка радиатора в виде клюва и измененные фары со светодиодными лампами. Это черты нового фирменного стиля. Кроме того, немного освежены фонари. Салон остался прежним, разве что немного доработаны дисплеи мультимедийной системы (их у Acura TLX два). Как и ранее, на выбор предложены бензиновые атмосферные двигатели объемом 2,4 л (206 л. с.) и 3,5 л (290 л. с.). Отныне полный привод доступен и для 2,4-литровой модификации.



Acura TLX



Acura TLX



# Buick

В Нью-Йорке показали Buick Regal – заокеанского брата-близнеца Opel Insignia, который мало чем отличается от европейской модели. Однако наряду со стандартными лифтбэком и универсалом показали версию TourX, дебютировавшую раньше, чем европейский универсал Opel Insignia Country Tourer. Buick Regal TourX отличается от стандартной модели увеличенным клиренсом и защитными пластиковыми накладками на порогах, бамперах и колесных арках. Салон декорирован особой кожей, а комплектация расширена 8,0-дюймовым дисплеем мультимедийной системы, Wi-Fi, системой бесключевого доступа и адаптивным круиз-контролем. Автомобиль доступен только с 2,0-литровым 260-сильным бензиновым турбомотором, 8-ступенчатой автоматической трансмиссией и полным приводом с функцией векторизации тяги. Также предусмотрены адаптивные амортизаторы. Стартовая цена – 35 тыс. долларов.

Рядом расположился новый Buick Enclave второго поколения. Семиместный внедорожник подрос до 5,2 м в длину при колесной базе в 3,1 м, но при этом его масса уменьшена почти на 200 кг. Дизайн стал элегантнее – с широкой хромированной решеткой радиатора в виде улыбки и раздутыми колесными арками. Боковины украшены фирменными вентиляционными



Buick Enclave



Buick Enclave



Buick Enclave





Buick Regal TourX

отверстиями, а фонари соединены хромированным молдингом. Вседорожник стал просторнее внутри и даже с семью сиденьями объем его багажника составляет 668 л. Базовое оснащение включает ка-

меру заднего вида, Wi-Fi и трехзонный климат-контроль, а самый дорогой вариант Avenir получил цифровую приборную панель, отделку кожей и деревом, светодиодные фары. Buick Enclave оснащен

3,6-литровым 308-сильным V6 и 9-ступенчатой автоматической трансмиссией. Предлагат версии с передним и полным приводом.



Buick Regal TourX



Chevrolet Tahoe RST



Chevrolet Tahoe RST

## Chevrolet

Большой рамный внедорожник Chevrolet Tahoe впервые обзавелся спортивной версией RST. Главное ее отличие –

6,2-литровый 420-сильный V8 под капотом, работающий в паре с 10-ступенчатой автоматической трансмиссией. Разгон до 100 км/ч занимает менее 6 с. Chevrolet Tahoe RST получил адаптивные амортизаторы, а его подвеска и рулевое управле-

ние перенастроены. Также установлены увеличенные до 410 мм передние тормозные диски Brembo. Внедорожник можно узнать по аэродинамическому обвесу и 22-дюймовым легкосплавным дискам.



Chevrolet Tahoe RST



# Dodge

Актер Вин Дизель презентовал купе Dodge Challenger SRT Demon – особую трековую версию модели. Автомобиль можно отличить по аэродинамическому обвесу, расширенным колесным аркам и заднему спойлеру. Кроме того, капот дополнен огромным воздухозаборником, а оснащение включает гоночные 18-дюймовые шины. Dodge Challenger SRT Demon на 90 кг легче стандартной модели, причем ради снижения веса из салона убрали все сиденья, кроме водительского (хотя по желанию покупателя их могут установить). Под капотом прячется 6,2-литровый V8 Hemi с механическим нагнетателем с невероятной мощностью 840 л. с. и крутящим моментом в 1050 Нм. С 8-ступенчатой автоматической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 2,3 с, а заезд на 400 м с места осуществляется всего за 9,65 с. Такие показатели у автомобиля на гоночном топливе, а на обычном бензине он развивает 808 л. с. Для повседневного использования мощность ограничена на отметке в 500 л. с. Всего выпустят лишь 3000 автомобилей, причем цена Dodge Challenger SRT Demon будет меньше 100 тыс. долларов.



Dodge Challenger SRT Demon



Dodge Challenger SRT Demon



Dodge Challenger SRT Demon





Honda Clarity

## Honda

Линейка Honda Clarity расширена: к версии с водородными топливными ячейками присоединились две более традиционных модификации. Заряжаемый гибрид оснащен 1,5-литровой бензиновой "четверкой" с турбонаддувом и электромотором общей мощностью 181 л. с. Автомобиль способен проехать 65 км на электротяге. Электромобиль Honda Clarity оснащен 161-сильным мотором. Новые версии немного отличаются дизайном передней части.



Honda Clarity



Honda Clarity





Hyundai Genesis GV80

## Hyundai

В Нью-Йорке также представили обновленный седан Hyundai Sonata. Автомобиль выглядит элегантнее благодаря увеличенной решетке радиатора и новым каплевидным фарам. Кроме того, заметны Х-образный передний бампер и освеженные фонари. В салоне установлено новое рулевое колесо, а на центральной панели заменены переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля. Также появился более современный 8,0-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Список опций пополнила беспроводная зарядка для смартфонов. Как и прежде, на выбор доступны бензиновые двигатели объемом 1,6 л (180 л. с.), 2,0 л (160 и 245 л. с.) и 2,4 л (185 л. с.), а также 1,7-литровый 141-сильный турбодизель. Кроме того, на



Hyundai Genesis GV80



Hyundai Genesis GV80





Hyundai Sonata

смену 6-ступенчатому "автомату" пришел 8-ступенчатый.

Hyundai Genesis GV80 предваряет появление вседорожника премиум-класса. Концепт-кар отличается стремительным дизайном с высокой оконной линией и рельефными боковинами. Фары состоят из двух тоненьких светодиодных полосок, такой же дизайн и фонарей. Широкая решетка радиатора хромирована, а ее узор повторен на 22-дюймовых колесных дисках и центральных стойках крыши. В отделке салона сочетаются кожа и замша. Приборной панелью служит жидкокристаллический дисплей. Сверху на центральной панели установлен узкий 22-дюймовый экран. Внутри установлены четыре отдельных кресла, а по центру их разделяет высокий трансмиссионный тоннель. В спинки передних сидений встроены мониторы. Hyundai Genesis GV80 оснащен электромотором и водородными топливными ячейками, но серийная модель получит более традиционные бензиновые турбодвигатели.



Hyundai Sonata





Infiniti QX80 Monograph

## Infiniti

Концепт-кар Infiniti QX80 Monograph – предвестник второго поколения вседорожника. Он выглядит элегантнее нынешней модели, но в то же время сохраняет

фирменный монументальный стиль модели. У Infiniti QX80 Monograph – знакомый профиль с высокими оконной линией и капотом, малыми углами наклона стоек крыши. Широкая решетка радиатора сочетается с раскосыми светодиодными фарами. В боковинах заметны немалень-

кие "жабры". Профиль подчеркивают 24-дюймовые легкосплавные диски, а на крыше установлен спойлер. По предварительной информации, серийная модель откажется от двигателя V8 в пользу турбированного V6.



Infiniti QX80 Monograph



# Jeep

Заряженный Jeep Grand Cherokee Trackhawk – самый мощный серийный внедорожник в мире. Его оснастили 6,2-литровым компрессорным V8 мощностью 707 л. с. и с максимальным крутящим моментом в 880 Н•м. С 8-ступенчатой автоматической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает всего 3,5 с, а 400 м с места автомобиль преодолевает за 11,2 с. У внедорожника доработаны подвеска и рулевое управление, а полный привод дополнен электронным задним дифференциалом. К тому же, установлены увеличенные тормозные диски Brembo диаметром 400 мм спереди и 350 мм сзади. Узнать новый Jeep Grand Cherokee Trackhawk можно по новому переднему бамперу с огромным воздухозаборником и выпуклому капоту с "жабрами". Также предусмотрены 20-дюймовые легкосплавные диски и аэродинамический обвес. Салон декорирован кожей и алькантарой. Внутри установлены спортивные сиденья и руль с плоским ободом снизу, а также новая комбинация приборов с тахометром по центру. Цена Jeep Grand Cherokee Trackhawk – 85 тыс. долларов.



Jeep Grand Cherokee Trackhawk



Jeep Grand Cherokee Trackhawk



Jeep Grand Cherokee Trackhawk



# Kia

Новый Kia Rio получил модификацию с кузовом седан. Автомобиль выглядит со-

лиднее модели предыдущего поколения: у него рельефные боковины и уменьшенные углы наклона стоек крыши. Объем багажника составляет 388 л. Седан Kia Rio доступен с новым двигателем – 1,6-литро-

вой бензиновой "четверкой" с непосредственным впрыском топливом мощностью 130 л. с. На выбор предложены 6-ступенчатые механической трансмиссией или 6-ступенчатым "автоматом".



Kia Rio Sedan



Kia Rio Sedan



# Lincoln

В Нью-Йорке показали новый Lincoln Navigator. С виду внедорожник очень напоминает прошлогодний концепт-кар, показанный здесь же. Автомобиль сохраняет массивный дизайн, но вместе с тем линии кузова стали более плавными. Хромированная решетка радиатора выполнена в стиле седана Lincoln Continental, а оптика – полностью светодиодная. Автомобиль остается рамным, но стал легче на 90 кг за счет применения алюминиевых сплавов. В салоне появилась цифровая панель приборов, данные теперь могут проецироваться и на лобовое стекло. Электроприводом регулировок оснащены сиденья всех трех рядов, а передние кресла получили еще и подогрев и вентиляцию. Отделка кожей и деревом значится в базовой комплектации, а список опций пополнили камеры кругового обзора и адаптивный круиз-контроль. Lincoln Navigator попрощался с двигателями V8: под его капотом установлен более мощный и экономичный 3,5-литровый V6 с двумя турбинами мощностью 450 л. с. В паре с ним работает новый 10-ступенчатый "автомат". Базовая версия будет стоить 65 тыс. долларов.



Lincoln Navigator



Lincoln Navigator



Lincoln Navigator



# Mercedes-Benz

Линейку Mercedes-Benz GLC пополнил заряженный вариант. Одновременно представили как стандартный Mercedes-AMG GLC63, так и вседорожное купе. Автомобили оснащены 4,0-литровым V8 с двойным турбонаддувом. В стандартной версии он развивает 476 л. с., а в варианте S – 510 л. с. Более мощная модификация разгоняется до 100 км/ч за 3,8 с, а ее максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Mercedes-AMG GLC63 оснащен 9-ступенчатой автоматической трансмиссией и полным приводом с функцией векторизации тяги, а GLC63 S получил еще и спортивный задний дифференциал. Оснащение также включает адаптивные амортизаторы и активную пневмоподвеску. Отличить заряженные вседорожники можно, прежде всего, по решетке радиатора в стиле Mercedes-AMG GT. Кроме того, предусмотрены аэродинамический обвес, увеличенные воздухозаборники и 20-дюймовые легкосплавные диски. В отделке салона использовали кожу, алькантару и карбон. Также установлены спортивные сиденья и рулевое колесо. Цена составляет около 100 тыс. евро.



Mercedes-AMG GLC63



Mercedes-AMG GLC63



Mercedes-AMG GLC63 S Coupe



# Subaru

Вседорожный универсал Subaru Outback прошел плановое обновление. У него новая решетка радиатора, измененные фары и фонари, освеженные зеркала заднего вида. За доплату теперь предложена адаптивная светодиодная передняя оптика. В салоне появились новые дисплеи мультимедийной системы: 6,5-дюймовый в базовой версии и 8,0-дюймовый – в более дорогой. Как и прежде, на выбор доступны бензиновые двигатели объемом 2,5 л (175 л. с.) и 3,6 л (256 л. с.), а также 2,0-литровый 150-сильный оппозитный турбодизель. Полный привод отныне дополнен системой векторизации тяги во всех модификациях.

Subaru Ascent SUV – предсерийная версия большого семиместного внедорожника, который придет на смену модели Tribeca. Автомобиль достигает 5050 мм в длину при колесной базе в 2970 мм. У него мускулистый дизайн с высоким капотом, расширенными крыльями и рельефными боковинами. Широкая хромированная решетка радиатора сочетается с С-образными светодиодными фарами. Фонари соединены хромированной накладкой. В салоне показания приборов выведены на дисплей, а на центральной панели установлены два экрана. Известно, что новый Subaru Ascent появится в 2018 году получит оппозитный турбомотор следующего поколения.



Subaru Outback



Subaru Ascent



Subaru Ascent



# Toyota

Концепт-кар Toyota FT4X – компактный вседорожник для сторонников активного отдыха. Автомобиль длиной 4,25 м и шириной 1,8 м отличается строгим угловатым дизайном с двухобъемным профилем и короткими свесами кузова. Задние двери открываются против движения, а пятая дверь – многофункциональная. Она может подниматься или делиться на две части и распахиваться. Внутреннюю отделку разбавляют ярко-оранжевые детали, а приборной панелью служит жидкокристаллический дисплей. Пластик и ткань в отделке салона Toyota FT4X – водоотталкивающие. Аудиосистему можно извлечь, чтобы слушать музыку за пределами автомобиля. Отделение в переднем подлокотнике прячет спальный мешок. В зеркала заднего вида вмонтированы видеорегистраторы. Под капотом установлен небольшой бензиновый двигатель. Полный привод дополнен понижающей передачей.



Toyota FT-4X



Toyota FT-4X



Toyota FT-4X



# Qoros K-EV:

## китаец со шведским сердцем



**Qoros – один из наиболее динамично развивающихся автопроизводителей из Китая. Его модели регулярно присутствуют на ведущих мировых автосалонах и уже соответствуют нормам безопасности ЕС и США. Теперь в Qoros взялись за электромобили, причем это будут скоростные модели премиум-сегмента. Помочь им взялась шведская фирма Koenigsegg, известная своими спорткупе.**



Первый концептуальный электро-мобиль Qoros K-EV представили на автошоу в Шанхае. Это большой пятидверный хетчбэк, выполненный в очень необычном стиле. Его передняя часть выдержана в духе серийных Qoros 5, хотя вертикальные светодиодные фары – новая и современная черта. Пожалуй, самая оригинальная деталь автомобиля – его двери. Во-первых, все они почти полностью прозрачные. Во-вторых, водительская дверь поднимается вверх. Задние двери выполнены сдвижными и оснащены электроприводом.

В основе автомобиля лежит монокок из углеволокна. Карбон преобладает и в отделке салона, а с ним сочетается кожа. Показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей. Еще два экрана установлены на наклоненной центральной панели, причем один из них заменяет переключатели блока климат-контроля. Внутри установлены четыре отдельных сиденья, разделенные высоким трансмиссионным тоннелем.

Специалисты Koenigsegg занимались разработкой силовой установки Qoros K-EV, используя для этого детали гиб-

ридного купе Koenigsegg Regera. Четыре электромотора суммарно развивают 870 л. с. Этого достаточно, чтобы разогнаться до 100 км/ч за 2,7 с и развивать 264 км/ч. Дальность пробега электромобиля без подзарядки составляет около 500 км.

Хотя новый Qoros K-EV выглядит очень необычно, он недолго будет концепт-каром. Уже в 2019 году он станет серийным.

















# Volkswagen I.D. Crozz:

## предвестник электрического вседорожника



К 2020 году Volkswagen подготовит целую новую линейку электрокаров. О том, какими они будут, нам рассказывают концепт-кары. Ранее показали электромобиль Volkswagen I.D. и электрический вэн I.D. Buzz. За ними последовал внедорожник Volkswagen I.D. Crozz, представленный на Шанхайском автосалоне.





Как и предшественники, новый Volkswagen I.D. Crozz построен на платформе MEB, созданной специально для электромобилей и учитывающей особенности их компоновки. Вседорожник достигает 4625 мм в длину, 1891 мм в ширину и 1609 мм в высоту при колесной базе в 2773 мм.

Новинку позиционируют, как вседорожное купе. У автомобиля стремительный силуэт, с аркообразной формой крыши и высокой оконной линией. Каплевидные фары – светодиодные и адаптивные. У вседорожника мускулистые выраженные крылья. Вместо зеркал заднего вида – камеры. Задние двери выполнены сдвижными, а крыша – прозрачная. Профиль подчеркивают 21-дюймовые колесные диски. В пятую дверь интегрирован спой-

лер, а фонари растянуты на всю ширину кузова.

В отделке салона использована экологически чистая ткань. Руль приплюснут сверху и снизу. Показания приборов выведены на компактный 5,8-дюймовый дисплей, данные проецируются и на лобовое стекло. Вместо экрана мультимедийной системы к центральной панели прикреплен съемный 10,2-дюймовый планшет. Большая часть кнопок в салоне – сенсорные. Внутри установлены четыре отдельных кресла с откидными подлокотниками. Объем багажника составляет 515 л.

Volkswagen I.D. Crozz оснащен автопилотом I.D. Pilot с прогрессивными лазерными сканерами. В автономном режиме руль складывается и прячется в торпедо.

Передние колеса приводит в движение 102-сильный электромотор, а задние – 204-сильный. Таким образом реализован полный привод и суммарно получается мощность в 306 л. с. Электромобиль Volkswagen способен развить 180 км/ч – именно на такой скорости срабатывает ограничитель.

Запас хода электромобиля составляет 500 км. Пополнить заряд батарей его на 80% можно всего за полчаса, если использовать устройство быстрой зарядки.

Серийный электрический вседорожник появится в 2020 году и будет мало чем отличаться от Volkswagen I.D. Crozz. Даже рабочий автопилот планируют создать до того времени.













# Toyota HiLux Torque

**для жесткого  
бездорожья**





# ка:

*Тест-драйв:*  
КОНЦЕПТ-КАР







Пикап Toyota HiLux – популярная модель для бездорожья. Он рамный, неприхотливый и с высоким клиренсом. Но это не значит, что его нельзя сделать лучше. Инженеры австралийского подразделения Toyota вместе с представителями компании по производству игрушек создали эксклюзивный вариант HiLux Tonka.

Новый Toyota HiLux Tonka чем-то напоминает игрушечные авто на радиоуправлении у него яркая раскраска и необычный внешний вид. Для начала, клиренс увеличен сразу на 150 мм (до 358 мм), а днище получило более мощные пластины защиты. Колесные арки расширены, что-

бы поместить 17-дюймовые колеса с огромными 35-дюймовыми всесезонными покрышками. Бампера стали массивные, а спереди установлена лебедка. Для преодоления бродов появился шноркель, а на крыше смонтированы дополнительные противотуманные фары со светодиодными лампами. Капот изготовлен из углеволокна и дополнен воздухозаборником.

В кузове Toyota HiLux появилась специальная сварная конструкция. Она выполняет роль органайзера и разделяет багаж. Комплектацию пикапа дополнили полноразмерное запасное колесо и набор аксессуаров: канистры для топлива, лопата,

домкрат, топор и огнетушитель.

Двигатель Toyota HiLux Tonka не претерпел изменений. Пикап оснащают стандартным 2,8-литровым турбодизелем мощностью 177 л. с., а вместе с ним трудится 6-ступенчатая автоматическая трансмиссия. Конечно же, предусмотрен постоянный полный привод с понижающей передачей и блокировками дифференциалов.

Toyota HiLux Tonka не станет серийным, однако увидеть его можно будет на различных шоу и выставках.

















# Семеро из Л



*Тест-драйв:*  
КОНЦЕПТ-КАР

**Jeep CJ66**

**Марца Jeep**



## Jeep Safari



## Jeep Quicksand





Ежегодно к католической Пасхе в американской пустыне Моаб проводят масштабный слет любителей езды по бездорожью Moab Jeep Safari. В его рамках проходят и соревнования вседорожников, и показ доработанных автомобилей. Традиционно к этому событию компания Jeep готовит яркие концепт-кары. На сей раз на сафари представят семь автомобилей.

Пять из семи концепт-каров созданы на базе Jeep Wrangler. Jeep Safari получил оригинальные прозрачные двери и крышу, а его комплектацию пополнил квадрокоптер. Кроме того, вседорожник получил защиту днища, 35-дюймовые покрышки и новые бамперы. Под его капотом – 3,6-литровый 285-сильный V6.

Двери Jeep Switchback более традиционные, но дополнены немаленькими отверстиями. У него также новые мосты и амортизаторы, а клиренс увеличен до 350 мм. На крыше установлены багажник и дополнительные фары. Вседорожник

также оснащен 3,6-литровым мотором.

Jeep Quicksand предназначен для гонок по пустынным дюнам, поэтому оснащен могучим 6,4-литровым V8 мощностью 475 л. с. и 6-ступенчатой механической трансмиссией. Конечно же, установлены высокопрофильные шины, а корпус лебедки напоминает старинную канистру. Концепт-кар Jeep CJ66 выполнен в духе вседорожников Jeep 60-х годов. У него отсутствуют крыша и двери, но зато есть мощные бамперы, шины с грунтозацепами и лебедка. А еще автомобиль получил 5,7-литровую "восьмерку" на 383 л. с. и 6-ступенчатую механическую трансмиссию.

Jeep Luminator получил целый набор современных осветительных приборов. Светодиодные фары установлены на переднем бампере и капоте, у основания лобового стекла. Питает их электричеством солнечная батарея на крыше. Хотя и от установки традиционных вседорожных шин и бамперов не отказались.

Jeep Grand One построен на основе Jeep Grand Cherokee 1993 года с пробегом 160 тыс. км. Его клиренс прибавил 50 мм, также установлены 33-дюймовые покрышки с глубоким протектором. Бензиновый 5,2-литровый V8 работает в паре с 4-ступенчатым "автоматом". В салоне установлена игровая приставка для детей.

Jeep Trailpass – доработанный Jeep Compass нового поколения. Его клиренс увеличен до 250 мм, также установлены новые шины, а кузов окрашен в цвет хаки. На крыше появился багажник.

Интересно, что эти концепт-кары только на первый взгляд кажутся безумными и экстремальными. Все они созданы из аксессуаров Jeep, которые можно найти в свободной продаже. Так что концептуальные вседорожники при желании можно воссоздать своими руками.

## Jeep Luminator





**Jeep Grand One**



**Jeep Switchback**







Jeep Trailpass



# Audi e-tron S





# Sport: электрическое вседорожное купе









Представители концерна Volkswagen ранее подтвердили появление вседорожного купе Audi Q4. Скорее всего, будет у него и электрическая версия. Предваряет новинку концепт-кар Audi e-tron Sport.

Audi e-tron Sport – немаленький автомобиль длиной 4,9 м, шириной 1,98 м и высотой 1,53 м при колесной базе в 2,93 м. Аркообразная крыша и высокая оконная линия действительно делают автомобиль похожим на купе, а усиливают впечатление мускулистые расширенные крылья. Узкие фары – полностью светодиодные и снабжен активной матрицей, управляющей пучком света. Мало того, диоды под-

свечивают и фальшрадиаторную решетку. Вместо зеркал заднего вида установлены камеры. Профиль подчеркивают огромные 23-дюймовые колесные диски. Оригинальные фонари растянуты на всю ширину кузова.

Салон декорирован кожей и алюминием. Трехспицевое рулевое колесо приплюснуто сверху и снизу. Показания приборов выведены на дисплей и могут проецироваться на лобовое стекло. Центральная панель повернута к водителю, а на ней размещены сразу два экрана: один отвечает за мультимедийную систему, второй – заменяет переключатели блоков аудио-

системы и климат-контроля. Как на первом, так и на втором ряду установлены отдельные сиденья, разделенные высоким трансмиссионным тоннелем.

Новый Audi e-tron Sport получил сразу три электромотора. Два из них приводят задние колеса, а один – передние. Суммарно они развивают 430 л. с., однако кратковременно в спортивном режиме доступны и 500 л. с. Вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 4,5 с. Запас хода электромобиля составляет 500 км.

Audi e-tron Sport представили на автосалоне в Шанхае. Серийный Audi Q4 запланирован на 2019 год.





















S





# Koda Vision E:

первый электромобиль  
чешской марки





Концерн Volkswagen Group начал активную экспансию в сегменте электромобилей. В планах – выпускать ежегодно миллион электрических авто к 2025 году. "Зеленые" модели появятся у разных марок, в том числе – и у Skoda. Первый электромобиль Skoda представят в 2020 году, а пока показали концепт-кар Vision E.

Skoda Vision E – вседорожное купе размером со Skoda Kodiaq. Автомобиль достигает 4688 мм в длину, 1924 мм в ширину и 1591 мм в высоту при колесной базе в 2850 мм. Построен он на платформе MEB, созданной специально для электромобилей. У него стремительный дизайн с выраженным "носом", аркообразной формой крыши и высокой оконной линией. Раскосые фары соединены тоненькой светоди-

одной вставкой, схожие полосы заметны и на боковинах. Двери выполнены распашными, а крыша автомобиля – полностью прозрачная. Задняя часть немного приподнята и дополнена заостренным спойлером. Ширину кузова подчеркивают продолговатые фонари.

Отделка салона разбавлена многочисленными прозрачными вставками со светодиодной подсветкой. Передняя панель выполнена изогнутой, а на ней – сразу три дисплея. Один служит комбинацией приборов, другой – экраном мультимедийной системы, а третий – отведен переднему пассажиру. В салоне установлены четыре отдельных кресла, причем они могут поворачиваться для облегчения посадки и высадки.

В дверях предусмотрены беспроводные зарядные устройства для смартфонов. Оснащение включает Wi-Fi, автопилот для движения в пробках и технологию слежения за глазами водителя определяющую уровень его усталости.

Два электромотора (по одному – на каждую ось) суммарно развивают 300 л. с. Максимальная скорость Skoda Vision E ограничена на отметке в 180 км/ч. Запас хода электромобиля составляет 500 км без подзарядки.

Серийный Skoda Vision E поступит в продажу с 2019 года, но будет оснащаться бензиновыми и дизельными двигателями, а также гибридной силовой установкой. А вот электромобиль Skoda начнут выпускать с 2020 года.















VISION F

OK 1 Waypoint

00 m  
Jazz Rd

00 m  
Jazz Rd

00 m  
Jazz Rd

00 m  
Jazz Rd



VISION F



# Citroen C5 Aircross

## авангардный вседорожник





# cross:









Стремительный рост спроса на вседорожники побудил многих автопроизводителей изменить стратегии. Так, в последнее время марка Citroen начала активно создавать вседорожные модели, на Женевском автосалоне появился более дорогой DS7 Crossback, а теперь на автошоу в Шанхае показали модель подоступнее – Citroen C5 Aircross.

Новый Citroen C5 Aircross достигает 4,5 м в длину, 1,84 м в ширину и 1,67 м в высоту при колесной базе в 2,73 м. В его основе лежит платформа EMP2, которую также использует новый Peugeot 3008. Вседорожник отличается весьма авангардным дизайном с разделенной решеткой радиатора и изогнутой линией крыши. "Двухэтажная" оптика выполнена в духе Citroen C4 Cactus и может быть полностью светодиодной. Нижняя часть кузова прикрыта массивными защитными накладками из пластика Airbump с заполненными воздухом камерами. Задние стойки крыши очень тоненькие и спрятаны, а потому заднее стекло кажется панорамным.

Сверху оно прикрыто спойлером, а по краям кузова размещены крупные фонари.

Салон выглядит не менее оригинально. Здесь также заметны черты Citroen C4 Cactus. Двухспицевый руль приплюснут сверху и снизу. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей. Большую часть центральной панели занимает 8,0-дюймовый экран мультимедийной системы. Необычно выглядит и селектор трансмиссии в виде джойстика. Объем багажника составляет 482 л. Передние сиденья могут быть оснащены функцией массажа.

Среди других опций Citroen C5 Aircross – панорамная крыша, камеры кругового обзора, системы автоматического торможения, соблюдения полосы движения, мониторинга "слепых" зон и распознавания дорожных знаков.

Поначалу на выбор предложат 1,6-литровые бензиновые турбомоторы мощностью 165 и 200 л. с. Для Европы предложат и турбодизели объемом 1,6 л (120 л. с.) и 2,0 л (150 и 180 л. с.). Вседорожнику будут

доступны 6-ступенчатые механическая и автоматическая трансмиссии.

На первых порах все модификации будут переднеприводные, но дополнены вседорожной антипробуксовочной системой Advanced Grip Control с режимами для песка, грязи и снега. Полный привод получит 300-сильный заряжаемый гибрид Citroen C5 Aircross, который появится немного позже.

Инженеры Citroen поставили на первое место комфорт, а потому у C5 Aircross усилена шумоизоляция. Подвеска же дополнена специальными гидравлическими буферами для амортизаторов, позволяющими более плавно поглощать дорожные неровности.

Новый Citroen C5 Aircross поступит в продажу в Китае с конца 2017 года, а вот в Европу его привезут в 2018 году. Объясняется это тем, что сначала производство наладят на заводе Citroen в Шанхае. Цена Citroen C5 Aircross составит примерно от 22 тыс. евро.

















| Технические характеристики Citroen C5 Aircross |                                                                                   |
|------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| Тип кузова                                     | универсал                                                                         |
| Количество дверей/мест                         | 5/5                                                                               |
| Длина/ширина/высота, мм                        | 4500/1840/1670                                                                    |
| Колесная база, мм                              | 2730                                                                              |
| Объем багажника, л                             | 482                                                                               |
| Двигатель                                      |                                                                                   |
| Рабочий объем, см3                             | 1598                                                                              |
| Тип                                            | Бензиновый, с турбонаддувом                                                       |
| Расположение                                   | Спереди, поперечно                                                                |
| Расположение и число цилиндров                 | в ряд, 4                                                                          |
| Количество клапанов/распредвалов               | 16/2                                                                              |
| Макс. мощность, л. с. при об/мин               | 165 при 6000                                                                      |
| Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин          | 240 при 1400                                                                      |
| Топливо/емкость бака, л                        | Аи-95/52                                                                          |
| Трансмиссия                                    |                                                                                   |
| Тип привода                                    | передний                                                                          |
| Коробка передач                                | 6-ст. автоматическая                                                              |
| Ходовая                                        |                                                                                   |
| Передняя подвеска                              | Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости |
| Задняя подвеска                                | Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости               |
| Тормоза передние                               | дисковые, вентилируемые                                                           |
| Тормоза задние                                 | дисковые                                                                          |
| Сервисные и тормозные системы                  | ABS, EBD, ESP, Advanced Grip Control                                              |
| Эксплуатационные показатели                    |                                                                                   |
| Стоимость автомобиля (в Европе), евро          | 30 500 – 49 500                                                                   |
| Первое техобслуживание, км                     | 20 000                                                                            |
| Периодичность техобслуживания, км              | 20 000                                                                            |



# Opel Grandland

## наследник Antara





dx:

*Тест-драйв:*  
ПРЕМЬЕРА





Компания Opel приходит к новым владельцам из концерна PSA Group с обновленным модельным рядом. Появились в нем и новые вседорожники. Сначала представили компактный Opel Crossland X, а за ним последовал и более крупный Opel Grandland X. Его позиционируют, как наследника Opel Antara. Интересно, что он уже использует платформу EMP2, как у Peugeot 3008 и Citroen C5 Aircross.

Новый Opel Grandland X достигает 4477 мм в длину, 1844 мм в ширину и 1636 мм в высоту при колесной базе в 2675 мм. То есть он немного меньше Antara, но больше, чем Opel Mokka. По дизайну автомобиль напоминает младшего Opel Crossland X, а также новый Opel Insignia. Его решетка радиатора по форме напоминает улыбку, а по бокам размещены каплевидные фары с Г-образными ходовыми огнями. Оптика может быть и полностью светодиодной. Оконная линия обрамлена хромирован-

ным молдингом, а задние стойки крыши разделены черными вставками, поэтому кажется, что крыша "парит" над автомобилем. Боковины профилированы, а пятая дверь выполнена рельефной. Продолговатые фонари подчеркивают ширину задней части.

Во внутренней отделке довольно много серебристых вставок "под алюминий". Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы. На центральной панели установлен 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы IntelliLink. Сиденья второго ряда оснащены горизонтальной регулировкой – сдвигаются назад на 150 мм. Объем багажника составляет 514 л, а со сложенными задними сиденьями возрастает до 1652 л.

Среди опций есть электропривод пятой двери с сенсорным открытием, камеры кругового обзора, обогрев руля, передних и задних сидений. Opel Grandland X полу-

чил целый набор современных систем. Это и парковочный автопилот, и адаптивный круиз-контроль с технологией автоматического торможения, и системы определения усталости водителя и распознавания дорожных знаков.

На выбор предложат новые 1,5-литровые бензиновые турбомоторы мощностью 140 и 165 л. с., а также турбодизели объемом 1,6 л (110 и 136 л. с.). Можно будет выбрать 6-ступенчатые механическую или автоматическую трансмиссии, передний или полный привод. Автомобиль также получил вседорожную антипробуксовочную систему Advanced Grip Control.

Opel Grandland X официально представят в сентябре на Франкфуртском автосалоне. Вскоре после этого вседорожник поступит в продажу по цене примерно от 23 тыс. евро.













| Технические характеристики Opel Grandland X |                                                                                   |
|---------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| Тип кузова                                  | универсал                                                                         |
| Количество дверей/мест, шт.                 | 5/5                                                                               |
| Длина/ширина/высота, мм                     | 4477/1844/1636                                                                    |
| Колесная база, мм                           | 2675                                                                              |
| Объем багажника, л                          | 514/1652                                                                          |
| Двигатель                                   |                                                                                   |
| Рабочий объем, см3                          | 1498                                                                              |
| Тип                                         | бензиновый, с турбонаддувом                                                       |
| Расположение                                | спереди, поперечно                                                                |
| Расположение и количество цилиндров         | В ряд, 4                                                                          |
| Количество клапанов/распредвалов, шт.       | 16/2                                                                              |
| Макс. мощность, л. с. при об/мин            | 165 при 5600                                                                      |
| Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин       | 235 при 1850-4900                                                                 |
| Трансмиссия                                 |                                                                                   |
| Тип привода                                 | подключаемый полный                                                               |
| Коробка передач                             | 6-ст. автоматическая                                                              |
| Ходовая                                     |                                                                                   |
| Передняя подвеска                           | Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости |
| Задняя подвеска                             | Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости             |
| Тормоза передние                            | дисковые, вентилируемые                                                           |
| Тормоза задние                              | дисковые                                                                          |
| Эксплуатационные показатели                 |                                                                                   |
| Стоимость автомобиля (в Европе), евро       | 23 000 – 35 000                                                                   |
| Первое техобслуживание, км                  | 20 000                                                                            |
| Периодичность техобслуживания, км           | 20 000                                                                            |



# SsangYong Rexton

## преображение



xton:

*Тест-драйв:*  
ПРЕМЬЕРА









SsangYong Rexton первого поколения – настоящая модель-долгожитель, ведь выпускают его с 2001 года. Это типичная для корейской марки модель с рамной конструкцией. И вот наконец пришло время для смены поколений, причем новинка претерпела значительные изменения.

Главная новость – современная платформа, теперь у SsangYong Rexton – более легкая рама. Кроме того, автомобиль подрос до 4850 мм в длину, 1920 мм в ширину и 1800 мм в высоту при колесной базе в 2865 мм.

По дизайну новичок практически полностью повторяет предсерийный концепт-кар SsangYong LIV-2. Внешний вид стал более мускулистым – с высокой оконной линией и расширенными крыльями. Ши-

рокая решетка радиатора и крупные продолговатые фары – черты нового фирменного стиля.

Большие перемены произошли и в салоне. Во-первых, значительно улучшено качество материалов внутренней отделки. Во-вторых, новый SsangYong Rexton стал просторнее и вместительнее. Как и прежде, предложены варианты на пять и семь мест. Приборы разделены цветным экраном бортового компьютера, а на центральной панели появился большой сенсорный дисплей мультимедийной системы с диагональю 9,2 дюйма.

Все SsangYong Rexton получили 9 подушек безопасности. Среди опций теперь есть камеры кругового обзора, системы автоматического замедления, контроля

полосы движения и слежения за "слепыми" зонами.

Двигатели SsangYong также полностью новые. На выбор предложены 2,0-литровый бензиновый турбомотор мощностью 225 л. с. или 2,2-литровый 181-сильный турбодизель. Бензиновый двигатель работает в паре с 6-ступенчатой автоматической трансмиссией, а вот турбодизель получил более современный 7-ступенчатый "автомат" Mercedes-Benz.

Официальная премьера SsangYong Rexton второго поколения состоялась на автошоу в Сеуле. Модель останется весьма доступной: цена SsangYong Rexton составит около 25 тыс. евро в базовой версии.













# Mercedes-AMG

всегодорожник с динамикой спор



*Тест-драйв:*  
ПРЕМЬЕРА



# GLC63:

## Оформление









В ближайшее время линейка Mercedes-AMG будет серьезно расширена. Представят сразу несколько новых моделей, а также заряженные версии. В частности, к автошоу в Нью-Йорке подготовили заряженные вседорожники Mercedes-AMG GLC63.

Спортивным вариантом обзавелись как стандартный Mercedes-Benz GLC, так и вседорожное купе Mercedes-Benz GLC Coupe. Обе версии можно узнать, прежде всего, по новой "зубастой" решетке радиатора в стиле Mercedes-AMG GT. Кроме того, у них увеличены воздухозаборники в бампере и добавлен аэродинамический обвес. Из заднего бампера выглядывают четыре мощных наконечника выхлопных труб. Стандартное оснащение включает

19-дюймовые легкосплавные диски, а в версии S колеса 20-дюймовые.

В отделке салона сочетаются кожа, алькантара и карбон. Установлено особое рулевое колесо с плоским ободом снизу. Заменены и циферблаты приборов, а меню мультимедийной системы дополнено новыми функциями вроде гоночного секундомера или указателя бокового ускорения в поворотах. Также установлены спортивные сиденья с улучшенной боковой поддержкой.

Под капотом Mercedes-AMG GLC63 установлен 4,0-литровый бензиновый V8 с двойным турбонаддувом. В начальной версии он развивает 476 л. с., а в GLC63 S – 510 л. с. Более мощная версия разгоняет-

ся до 100 км/ч за 3,8 с, а ее максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Установлена и новая выхлопная система с синтезатором сочного звучания.

Обе версии оснащены 9-ступенчатой автоматической коробкой переключения передач и постоянным полным приводом с функцией векторизации тяги. В GLC63 S установлен еще и спортивный дифференциал повышенного трения. Комплектация включает адаптивные амортизаторы и активную пневмоподвеску.

Новые Mercedes-AMG GLC63 поступят в продажу с лета. Точная цена Mercedes-Benz неизвестна, но она наверняка превысит 100 тыс. евро.











# Seat Ateca FR:

**вседорожник с южным характером**





---

Появившийся в 2016 году Seat Ateca стал первым вседорожником за всю историю испанской марки. Автомобили с Аппенин всегда отличались горячим южным характером, поэтому даже вседорожная модель получила заряженную версию FR.

---







Новый Seat Ateca FR нетрудно отличить от стандартной модели. Изменения не слишком кардинальные, но сразу заметные. В частности, новый передний бампер дополнен большим воздухозаборником и немного скошен снизу. Новая и решетка радиатора. Также появился аэродинамический обвес, а спойлер на крыше увеличен в размерах. Стандартными являются светодиодные фары и 19-дюймовые легкосплавные диски. Весь пластиковый обвес окрашен в цвет кузова.

Во внутренней отделке сочетаются кожа и алькантара с ярко-красными швами. Появилось больше черных лакированных вставок, а педали украшены металлическими накладками. Спортивное трехспицевое рулевое колесо обшито кожей, а его обод плоский снизу. Кроме того, установлены спортивные передние сиденья с улучшенной боковой поддержкой. Повсюду в салоне заметны логотипы FR.

Seat Ateca FR доступен с новым 2,0-литровым бензиновым турбомотором мощностью 190 л. с. и 7-ступенчатой транс-

миссией с двумя сцеплениями DSG. Позже появятся модификации с 2,0-литровыми турбодизелями, развивающими 150 и 190 л. с. Заряженный вседорожник будет доступен с передним или полным приводом, а за доплату будут предложены адаптивные амортизаторы.

Новый Seat Ateca FR представят в мае на автошоу в Барселоне. С лета автомобиль поступит в продажу по цене примерно в 35 тыс. евро. Тем временем в разработке уже находится еще более быстрый 300-сильный Seat Ateca Cupra.





# Opel Insignia Country

универсал, который не боится



# Country Tourer:

## идея бездорожья







Хотя вседорожники все больше и больше набирают в популярности, альтернативу им никто не отменял. Например, универсалы повышенной проходимости очень неплохо продаются в Европе. С 2013 года известен вседорожный универсал Opel Insignia Country Tourer. Поскольку недавно представили новый Opel Insignia, то теперь пришло время и для появления его вседорожной версии.

Opel Insignia второго поколения стал солиднее на вид – с рельефными боковинами и небольшим углом наклона задних соек крыши. Широкая решетка радиатора сочетается с продолговатыми светодиодными фарами с активной матрицей, дополненными Г-образными ходовыми

огнями. Отличить Opel Insignia Country Tourer можно по увеличенному клиренсу и защитным пластиковыми накладкам на бамперах, порогах и колесных арках. Автомобиль также получил активный капот, срабатывающий при наезде на пешехода.

Во внутренней отделке сочетаются ткань и кожа. Стандартной является цифровая панель приборов, данные проецируются и на лобовое стекло. На центральной консоли установлен 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Объем багажника вырос до 520 л в обычном состоянии и 1665 л – со сложенными задними сиденьями. Пятая дверь оснащена электроприводом с сенсорным открытием. Базовое оснащение также

включает систему доступа без ключа, Wi-Fi и адаптивный круиз-контроль.

На выбор предложены бензиновые турбомоторы объемом 1,5 л (165 л. с.) и 2,0 л (260 л. с.), а также 2,0-литровые турбодизели мощностью 170 и 200 л. с. Все модификации оснащены 8-ступенчатой автоматической трансмиссией и полным приводом с функцией векторизации тяги. Также предусмотрены адаптивные амортизаторы.

Новый Opel Insignia Country Tourer официально представят на автосалоне во Франкфурте. С осени универсал повышенной проходимости поступит в продажу по цене примерно от 35 тыс. евро.













# Lynk & Co 03:

## новый уровень



Китайские производители за последние годы совершили стремительный рывок. Следующая цель – рынки ЕС и США. С этой целью даже создаются отдельные марки. Так, у Geely появилось роскошное подразделение Lynk & Co. Эти автомобили помогают создавать специалисты Volvo, ведь шведская марка принадлежит Geely. Ранее был представлен внедорожник Lynk & Co 01, а теперь к нему присоединился седан Lynk & Co 03.

Новый седан Geely построен на платформе Volvo CMA. Своим лаконичным дизайном он очень напоминает Lynk & Co 01. Особенно сходство заметно в передней части, где узкая решетка радиатора сочетается с высоко посаженными светодиодными фарами. У седана высокая оконная линия и Г-образные фонари.

Материалы внутренней отделки гораздо качественнее, чем у обычных Geely. Показания приборов выведены на дисплей. Центральная панель повернута к водителю, а почти на всю ее ширину растянут сенсорный экран мультимедийной систе-

мы. Он дополнен специальной клавишей, позволяющей быстро делиться постами и фото в социальных сетях. Кстати, базовое оснащение Lynk & Co 03 включает Wi-Fi. Передние сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем.

На выбор предложат бензиновые турбомоторы объемом 1,5 л (180 л. с.) и 2,0 л (240 л. с.). Также появится заряжаемый гибрид с 1,5-литровым турбодвигателем и электромотором общей мощностью 220 л. с. На выбор будут доступны 6-ступенчатые механическая или автоматическая коробки переключения передач, также бу-

дет предложена и 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями.

Lynk & Co 03 представили на автосалоне в Шанхае. Он поступит в продажу в Китае с 2018 года, а в 2019 году седан появится в Европе и США. В Geely планируют наладить продажу автомобилей премиум-подразделения через Интернет.

















# Mercedes-Benz

## обновленный флагман



*Тест-драйв:*  
ПРЕМЬЕРА

# S-Class:







Флагманский седан Mercedes-Benz S-Class нынешнего поколения (в кузове W222) выпускают с 2013 года. Четыре года спустя пришло время для планового обновления модели. Модернизированный седан представили на автошоу в Шанхае.

Дизайнеры Mercedes-Benz предпочитают консервативный подход, а потому внешне S-Class не слишком изменился. Можно заметить новую решетку радиатора (она отличается в зависимости от версии) и увеличенные воздухозаборники в бампере. Бросаются в глаза и новые ходовые огни в фарах. Оптика полностью светодиодная во всех версиях, а за доплату доступны матричные фары. Сзади освещены фонари.

В салоне бросается в глаза новое трехспицевое рулевое колесо с плоским обо-

дом снизу. Также немного изменены цифровая приборная панель и дисплей мультимедийной системы. Два экрана теперь объединены под общим защитным стеклом, а потому выглядят элегантнее.

Новый Mercedes-Benz S-Class получил целый ряд современных технологий. В частности, теперь он оснащен системой автономного движения с функцией Active Steer Assist, позволяющей объезжать препятствия. Парковочный автопилот дополнен дистанционным управлением. Кроме того, система определения усталости водителя отныне может полностью остановить автомобиль, если водитель засыпает за рулем.

Седан Mercedes-Benz также получил целый ряд новых двигателей. Так, ему впервые доступен 4,0-литровый турбиро-

ванный V8, развивающий 471 л. с. в обычной версии и 612 л. с. – в Mercedes-AMG S63. На S-Class также дебютировали новые 3,0-литровые турбодизели мощностью 286 и 340 л. с. Со временем появятся еще и бензиновая 408-сильная "шестерка" объемом 3,0 л с электрическим наддувом.

Все модификации отныне оснащены 9-ступенчатой автоматической трансмиссией. Пневмоподвеска дополнена функцией Road Surface Scan – она сканирует дорогу впереди авто на наличие выбоин и заранее готовится смягчить удар.

Обновленный Mercedes-Benz S-Class поступит в продажу в Европе с июля. Представительский седан Mercedes-Benz немного подорожает и будет стоить от 80 тыс. евро в базовой версии.











# Bugatti Ch

## НОВЫЙ КОРОЛЬ





# iron:

*Тест-драйв:*  
ДЕБЮТАНТ







Появившийся в 2005 году Bugatti Veyron изменил мир спортивных автомобилей. Он не только первым среди серийных автомобилей преодолел порог в 400 км/ч, но и показал, что это можно делать в комфорте и роскоши. Автомобиль модернизировали и он несколько раз улучшал свое достижение. Теперь в автомобильном мире новый король – Bugatti Chiron. Как и предшественник, он назван в честь одного из гонщиков Bugatti – Луи Широна.

Новый Bugatti Chiron немного схож со своим предшественником и сохраняет фирменные черты марки, знакомые еще с 30-х годов. С-образные вырезы на боковинах и знаменитый "шов" на крыше, и подковообразная радиаторная решетка – все это создано под вдохновением от легендарного купе Bugatti Type 57SC Atlantic 1937 года. В то же время светодиодные фары и многочисленные воздухозаборники – черты из современного мира. Особого упоминания заслуживает аэродинамика. Плоское днище, выдвижное антикрыло и диффузор помогают создать 350 кг прижимной силы на скорости 380 км/ч. При замедлении антикрыло меняет угол и становится аэротормозом. Сзади на всю ширину кузова растянuty узкие фонари, а

по центру установлены огромные сопла выхлопных труб.

При длине 4544 мм, ширине 2038 мм и высоте 1212 мм Bugatti Chiron несколько крупнее предшественника. В его основе лежит карбоновый монокок, из углеволокна выполнены и все кузовные детали, а в конструкции также применены титан и магний. Тем не менее, автомобиль очень тяжелый – 1995 кг. Специально для Bugatti разработаны особые шины Michelin размером 285/30 R20 спереди и 355/25 R21 сзади.

В салоне сложно найти пластик, как таковой, ведь в отделке преобладают дорогая кожа, карбон и алюминий. Динамики аудиосистемы украшены натуральными алмазами, а логотип Bugatti выполнен из серебра. Карбоном может быть декорирован и трехспицевый руль с плоским ободом снизу. Он теперь multifunctional, причем на него вынесены не только клавиши аудиосистемы и климат-контроля, но и кнопка запуска двигателя, и переключатели режимов езды.

На приборной панели остался центральный циферблат спидометра (размеченный до 500 км/ч), а вот остальные данные выведены на два дисплея по бокам.

Среди прочего, они демонстрируют данные бортового компьютера и навигационной системы, информацию о давлении масла и наддува, времени разгона до 100 км/ч. Предусмотрен и индикатор мощности двигателя.

Ультратонкая центральная панель – настоящее произведение искусства. За ней предусмотрена ниша для мелкой поклажи. Переключателей здесь всего пять, а компактный селектор трансмиссии размещен достаточно высоко. Подумали и о практичности: перчаточный ящик увеличен в размерах и снабжен охлаждением.

Передние сиденья оснащены электроприводом, а вот рулевая колонка регулируется по высоте и глубине вручную. Кресла не только отлично удерживают спину, но и очень комфортабельные, так что в них без проблем можно проехать несколько сотен километров. Обзорность вперед значительно улучшена, хотя разделенное заднее окно обеспечивает не лучший обзор назад. Пожалуй, наиболее необычный элемент салона – С-образная арка, разделяющая водителя и пассажира. Салон стал шире, а пространство над головой прибавило 12 мм. А вот багажник по-прежнему скромный – всего 60 л.



Комплектация Bugatti Chiron не такая уж и богатая, если взять во внимание стоимость автомобиля. Предусмотрены система бесключевого доступа, климат-контроль, камера заднего вида, спутниковая навигация, дорогая аудиосистема, связь Bluetooth. Подушек безопасности теперь 6.

Проверенный 8,0-литровый W16 доработан: установлены четыре новых турбины, карбоновый впускной коллектор и титановый выхлоп. Охлаждают его целых 10 радиаторов. Мощность достигла невероятных 1500 л. с. при 6700 об/мин, а крутящий момент не менее впечатляющий – 1600 Н·м при 2000-6000 об/мин. На деле это значит огромный прилив мощи и ураганный разгон при малейшем нажатии на педаль акселератора. Под рукой всегда остается приличный запас тяги. Турбонаддув последовательный: сначала включаются две меньших турбины, а еще две – присоединяются к ним при 3800 об/мин. Таким образом удалось нивелировать турбояму.

Полный привод и система Launch control успешно борются с пробуксовкой и позволяют разогнаться до 100 км/ч за 2,5 с, до 200 км/ч за 6,5 с и до 300 км/ч – всего за 13,6 с. Автомобиль набирает скорость легко и непринужденно. Максимальная скорость ограничена на отметке в 380 км/ч, а чтобы достичь максимальных 420 км/ч, нужно повернуть особый ключ – как при запуске баллистических ракет. Хотя и 420 км/ч также ограничены, а реальные возможности Bugatti Chiron обещают раскрыть позже – во время рекордного заезда. По некоторым данным, купе может развить около 450-460 км/ч. На максимальной скорости 100-литрового бака хватит на 7 минут, а паспортный средний расход топлива – 22,5 л/100 км.

Удивительно, но даже на пределе в автомобиле на удивление тихо и даже не могучий W16 нельзя назвать слишком громким. Купе легко контролируемо, оно уверенно держит дорогу и для того, чтобы его водить, не нужно быть гонщиком-про-

фессионалом. Руль с электроусилителем стал острее, но он не очень тяжелый. Если выбрать режим Handling, то он становится острее, адаптивные амортизаторы – жестче, а клиренс уменьшается. Конечно, выдающейся маневренности от двухтонного исполина ждать не стоит, но он неплохо чувствует себя на извилистых дорогах, пусть недостаточная поворачиваемость и ощутима. Карбоново-керамические тормоза обеспечивают молниеносное замедление, но и на малых скоростях в городе пользоваться ими удобно, а дозировать усилие несложно.

Bugatti Chiron не просто сверхскоростной автомобиль, он достигает феноменальных скоростей очень легко и непринужденно. Его не нужно приручать, как дикого зверя. И, наверное, поэтому спрос на него очень высокий. Из запланированных 500 купе Bugatti Chiron примерно 270 машин уже заказаны, несмотря на баснословную цену в 2,4 млн. евро.























| Технические характеристики Bugatti Chiron          |                                                                                  |
|----------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| Тип кузова                                         | купе                                                                             |
| Количество дверей/мест                             | 2/2                                                                              |
| Снаряженная масса, кг                              | 1995                                                                             |
| Длина/ширина/высота, мм                            | 4544/2038/1212                                                                   |
| Колесная база, мм                                  | 2711                                                                             |
| Колея передняя/задняя, мм                          | 1725/1630                                                                        |
| Клиренс (дорожный просвет), мм                     | 65-124                                                                           |
| Объем багажника мин/макс, л                        | 60                                                                               |
| Диаметр разворота, м                               | 10,7                                                                             |
| Двигатель                                          |                                                                                  |
| Рабочий объем, см3                                 | 7993                                                                             |
| Тип                                                | Бензиновый с турбонаддувом                                                       |
| Расположение                                       | В базе, продольно                                                                |
| Расположение и количество цилиндров                | W16                                                                              |
| Количество клапанов/распредвалов, шт.              | 64/4                                                                             |
| Макс. мощность, л. с. при об/мин                   | 1500 при 6700                                                                    |
| Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин              | 1600 при 2000-6000                                                               |
| Топливо/емкость бака, л                            | Аи-98/100                                                                        |
| Трансмиссия                                        |                                                                                  |
| Тип привода                                        | Постоянный полный                                                                |
| Коробка передач                                    | 7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями                                      |
| Ходовая                                            |                                                                                  |
| Передняя подвеска                                  | Независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости |
| Задняя подвеска                                    | Независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости |
| Тормоза передние                                   | дисковые, вентилируемые                                                          |
| Тормоза задние                                     | дисковые, вентилируемые                                                          |
| Сервисные и тормозные системы                      | ABS, ESP, Traction control                                                       |
| Количество подушек безопасности                    | 6                                                                                |
| Размер шин                                         | 285/30 ZR20 спереди, 355/25 ZR21 сзади                                           |
| Эксплуатационные показатели                        |                                                                                  |
| Время разгона от 0 до 100 км/ч, с                  | 2,5                                                                              |
| Максимальная скорость, км/ч                        | 420                                                                              |
| Расход топлива, л/100 км:                          |                                                                                  |
| – городской цикл                                   | 35,2                                                                             |
| – загородный цикл                                  | 15,2                                                                             |
| – смешанный цикл                                   | 22,5                                                                             |
| Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро | 2 400 000                                                                        |
| Первое техобслуживание км                          | 10 000                                                                           |
| Периодичность техобслуживания км                   | 10 000                                                                           |



# Lamborghini A

**улучшение по всем  
фронтам**





# Aventador S:







Lamborghini Aventador уже можно считать одной из самых успешных моделей. С момента его премьеры в 2011 году выпущено свыше 5000 купе и кабриолетов, то есть столько же, сколько легендарных Lamborghini Countach и Diablo вместе взятых. А ведь модель еще будет выпускаться как минимум несколько лет. Впрочем, такой успех не значит, что конструкцию не нужно совершенствовать. Итальянцы это прекрасно понимают и подтверждение тому – новый Lamborghini Aventador S.

Пока обновлено только купе Lamborghini Aventador, хотя кабриолета ждать недолго. Автомобиль, конечно же, сохраняет знаковый клиновидный профиль и "гильотинные" двери – черты, которые заложил все тот же легендарный Lamborghini Countach 1974 года. Невероятно низкий и широкий автомобиль будто распластан по земле. Дизайн Lamborghini Aventador – триумф граней и углов. Впрочем, внешние изменения сделали купе более сдержанным, хотя они, скорее, продиктованы практическими соображениями. Так, передняя часть смотрится менее грозно благодаря

широкому воздухозаборнику, улучшающему охлаждение радиатором. Хотя фирменный "акульи нос" сохранен, как и фары с Y-образными светодиодными ходовыми огнями. Вентиляционные отверстия расположены и на крыше, а на больших скоростях по бокам приподнимаются дополнительные воздухозаборники. Улучшенные передний спойлер и выдвижное заднее антикрыло на половину увеличили прижимную силу. Сзади заметны три новых выхлопных трубы.

В основе Lamborghini Aventador S лежит карбоновый монокок, из углеволокна выполнены и кузовные панели, поэтому 4,78-метровое купе с тяжелым V12 весит всего 1575 кг. Кроме того, оснащение теперь включает 20-дюймовые передние и 21-дюймовые задние легкославные диски.

Отделка салона претерпела изменения: стало меньше кожи, а больше алькантары и карбона. Хотя футуристический стиль Lamborghini Aventador никуда не делся. Трехспицевое рулевое колесо имеет плоский обод снизу, а в районе хвата рук обшито перфорированной кожей. Новая

цифровая панель приборов получила улучшенную графику, а ее конфигурация меняется в зависимости от выбранного режима езды.

Передние сиденья разделены наклоненной центральной консолью. Венчает ее доработанный 6,5-дюймовый цветной экран мультимедийной системы. Ниже размещены переключатели, напоминающие авиационные тумблеры. Блоки аудиосистемы и климат-контроля четко отделены друг от друга. Особняком стоит кнопка запуска двигателя. Подобно клавише пуска стратегических ядерных ракет на подводной лодке она прикрыта специальной красной крышкой.

Кресла Lamborghini Aventador S не только отлично удерживают спину, но и вполне комфортабельны. Они оснащены электроприводом регулировок, а вот у рулевой колонки высота и глубина изменяются вручную. Посадка за рулем традиционно низкая, что обеспечивает неплохой запас пространства над головой.

Комплектация модели не такая уж и богатая: электропакет, климат-контроль, ау-



диосистему, парктроник, датчик света, 6 подушек безопасности. За камеру заднего вида и спутниковую навигацию придется доплатить.

Хотя Lamborghini Aventador покупают не ради богатого оснащения. Зачем дорогие опции, если есть классический атмосферный V12 объемом 6,5 л? Тем более, что после доработки его мощность выросла до 730 л. с., а раскручивается он теперь до 8500 об/мин. Крутящий момент при этом остался на прежнем уровне – 690 Н·м при 5500 об/мин, хотя мотор теперь более тяговит в среднем диапазоне оборотов. Он также стал еще более отзывчивым и работает очень плавно. Новая выхлопная система обеспечивает громкое и сочное звучание, особенно после 4000 об/мин, когда в выхлопной системе открывается перепускной клапан. Конечно, взрывной характер, свойственный Lamborghini, никуда не делся, поэтому системе Launch control приходится попотеть, чтобы избежать пробуксовки при резком старте. Но динамика Aventador S действительно впечатляет: разгон до 100 км/ч занимает 2,9 с, а за 8,9 с он достигает 200 км/ч. Максимальная скорость составляет 350 км/ч.

Удивительно, но при этом инженеры Lamborghini даже сделали мотор экономичнее. Системы глушения при остановках и отключения цилиндров при малых нагрузках уменьшили расход топлива до 26,2 л/100 км в городском цикле и 11,6 л/100 км – в загородном.

Хорошей динамике способствует и доработанная 7-ступенчатая роботизированная трансмиссия. В спортивном режиме Corsa переключения происходят всего за 0,05 с (в болидах "Формулы-1" они осуществляются за 0,04 с), хотя и с ощутимыми толчками. У младшего брата Lamborghini Huracan более современная коробка переключения передач с двумя сцеплениями, однако в Aventador S она попросту не помещается.

Вслед за экстремальным Lamborghini Centenario новичок получил управляемые задние колеса. Новая технология в корне изменила характер автомобиля. Крупное купе стало гораздо маневреннее, а недостаточная поворачиваемость у него проявляется намного реже. На больших скоростях еще и курсовая устойчивость улучшилась. Рулевое управление получило адаптивный усили-

тель, поэтому при парковке оно легкое, а по мере роста скорости становится острее (до 2,1 оборота от упора до упора) и наполняется тяжестью, а автомобиль быстрее реагирует на малейшее его движение. Полный привод и новые шины Pirelli обеспечивают отличное сцепление с дорогой. Хотя больше тяги все же передается на заднюю ось: от 60% в стандартном режиме Strada до 90% – в Sport. В последнем случае заднюю ось легче сорвать в эффектный занос. Адаптивные амортизаторы позволяют забыть о кренах кузова и в то же время заботятся о комфорте езды. А усовершенствованные карбоново-керамические тормоза диаметром 400 мм спереди и 380 мм сзади позволяют останавливаться со 100 км/ч на отрезке в 31 м.

Новый Lamborghini Aventador S стал быстрее, послушнее, интереснее в управлении и даже экономичнее. При этом автомобиль почти не подорожал: цена Lamborghini Aventador в Европе – 281 555 евро.















| Технические характеристики Lamborghini Aventador S |                                                                                       |
|----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| Тип кузова                                         | купе                                                                                  |
| Количество дверей/мест, шт.                        | 2/2                                                                                   |
| Снаряженная масса, кг                              | 1575                                                                                  |
| Длина/ширина/высота, мм                            | 4797/2030/1136                                                                        |
| Колесная база, мм                                  | 2700                                                                                  |
| Колея передняя/задняя, мм                          | 1720/1680                                                                             |
| Клиренс (дорожный просвет), мм                     | 115                                                                                   |
| Объем багажника мин/макс, л                        | 110                                                                                   |
| Диаметр разворота, м                               | 12,5                                                                                  |
| Двигатель                                          |                                                                                       |
| Рабочий объем, см3                                 | 6498                                                                                  |
| Тип                                                | Бензиновый                                                                            |
| Расположение                                       | В базе, продольно                                                                     |
| Расположение и количество цилиндров                | V12                                                                                   |
| Количество клапанов/распредвалов, шт.              | 48/4                                                                                  |
| Макс. мощность, л. с. при об/мин                   | 740 при 8400                                                                          |
| Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин              | 690 при 5500                                                                          |
| Топливо/емкость бака, л                            | Аи-98/85                                                                              |
| Трансмиссия                                        |                                                                                       |
| Тип привода                                        | Постоянный полный                                                                     |
| Коробка передач                                    | 7-ст. роботизированная                                                                |
| Ходовая                                            |                                                                                       |
| Передняя подвеска                                  | Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости |
| Задняя подвеска                                    | Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости |
| Тормоза передние                                   | дисковые, вентилируемые                                                               |
| Тормоза задние                                     | Дисковые, вентилируемые                                                               |
| Сервисные и тормозные системы                      | ABS, EBD, ESP, ASR                                                                    |
| Количество подушек безопасности, шт.               | 6                                                                                     |
| Размер шин                                         | 255/30 ZR20 спереди, 355/25 ZR21 сзади                                                |
| Эксплуатационные показатели                        |                                                                                       |
| Время разгона от 0 до 100 км/ч, с                  | 2,9                                                                                   |
| Максимальная скорость, км/ч                        | 350                                                                                   |
| Расход топлива, л/100 км                           |                                                                                       |
| – городской цикл                                   | 26,2                                                                                  |
| – загородный цикл                                  | 11,6                                                                                  |
| – смешанный цикл                                   | 16,9                                                                                  |
| Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро | 281 555                                                                               |
| Первое техобслуживание, км                         | 10 000                                                                                |
| Периодичность техобслуживания, км                  | 10 000                                                                                |





# Volkswagen Atlas:

Скандал Дизельгейт пошатнул позиции Volkswagen во всем мире, но больше всего повлиял на имидж марки в США. Реабилитироваться на американском рынке поможет новый Volkswagen Atlas – большой семиместный внедорожник, то есть модель в американском форм-факторе. Новинка будет предложена не только в Америке, появится она и в Украине. Но производить ее будут только за океаном, да и в продажу она поступила сначала именно в Штатах.

**гигант для  
большой  
семьи**

Volkswagen Atlas – самая крупная легковая модель марки, если не брать во внимание пикап Amarok. Вседорожник достигает 5037 мм в длину, 1939 мм в ширину и 1768 мм в высоту, а его колесная база равна в 2980 мм. То есть, он примерно на 20 см длиннее, чем Volkswagen Touareg. Базовая версия весит 1948 кг. Трудно поверить, но этот исполин построен на платформе MQB, которую используют гораздо более компактные Volkswagen Golf VII и Passat B8.

Солидный дизайн полностью соответствует размерам автомобиля. Как заведено у больших вседорожников, Volkswagen Atlas отличается классическим двухобъемным профилем с малыми углами наклона стоек крыши. У него очень высокий капот и широкая хромированная решетка радиатора. Крупные фары светодиодные уже в базовой версии. Массивный передний бампер дополнен немаленьким воздухозаборником. Колесные арки серьезно выражены и такие большие, что стандартные 18-дюймовые колеса кажутся в них маленькими, так что лучше выбрать опционные 20-дюймовые диски. Боковины vyplнены профилированными, а нижняя

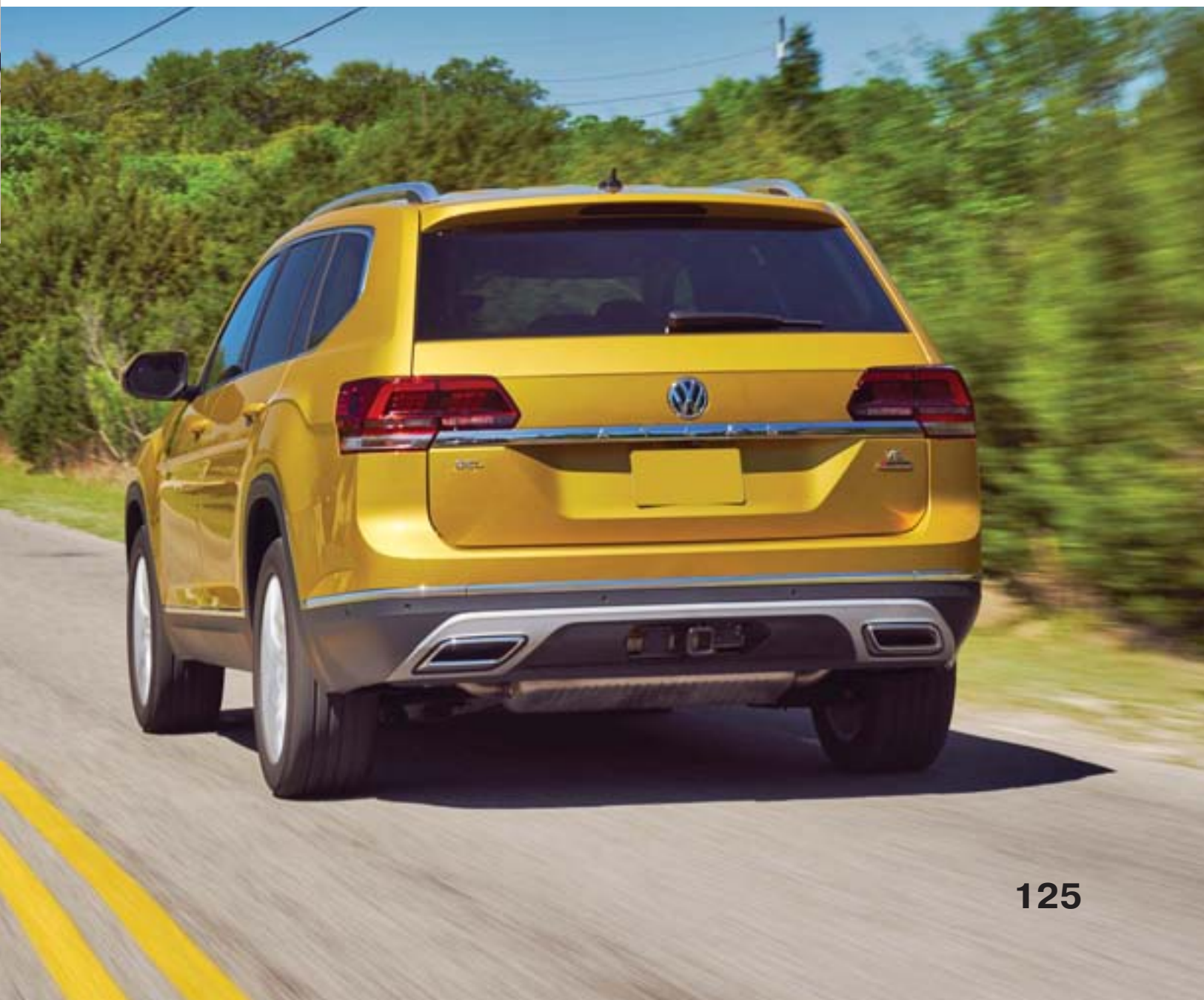
часть кузова прикрыта защитными пластиковыми накладками. Прямоугольные фонари соединены хромированной накладкой, а на крыше размещены рейлинги для багажника и спойлер.

Оформление салона знакомо по тому же Volkswagen Passat B8, хотя передняя панель несколько больше и массивнее. У него позаимствовано и трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу. В начальной версии установлены традиционные циферблаты приборов, а в самом дорогом варианте SEL показания выведены на 12,3-дюймовый цветной дисплей. Его конфигурация меняется: можно вывести по центру, например, карту навигационной системы.

Широкая выпуклая центральная панель Volkswagen Atlas увенчана сенсорным дисплеем мультимедийной системы. В зависимости от уровня оснащения его диагональ составляет 6,5 или 8 дюймов. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и все они довольно крупные. В салоне достаточно много отделений для мелкой поклажи, а еще – обилие подстаканников на всех трех рядах сидений.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина, широкий диапазон у регулировок и у водительского сиденья. Передние кресла очень широкие и комфортабельные, но при этом на удивление хорошо удерживают спину. Высокая посадка за рулем и тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность, хотя уже в базовой версии есть камера заднего вида. Немаленький центральный подлокотник прячет вместительный бокс.

Покупатель может выбрать формат второго ряда – два отдельных кресла или трехместный диван. В любом случае предусмотрена горизонтальная регулировка (с диапазоном 200 мм), изменяется и угол наклона спинок. На втором ряду места для ног и над головой в избытке, да и салон достаточно широкий для троих пассажиров. Даже на третьем ряду места вполне хватает для взрослых среднего роста.





Внутреннее пространство – козырь Volkswagen Atlas. Со всеми сиденьями на месте остается еще 583-литровый багажник. В пятиместной конфигурации объем возрастает до 1571 л, а в двухместной – до 2741 л. В самой дорогой версии SEL пятая дверь оснащена электроприводом с сенсорным открытием.

Начальная комплектация включает электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, аудиосистему, связь Bluetooth, круиз-контроль. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. Флагманский вариант SEL оснащен гораздо богаче. Он добавляет кожаный салон, систему бесключевого доступа, трехзонный климат-контроль, электропривод и вентиляцию передних сидений, подогрев кресел первого и второго рядов, камеры кругового обзора, датчики света и дождя, 480-ваттную аудиосистему с 12 динамиками, панорамную крышу, парковочный автопилот. Также установлены системы автоматического торможения, соблюдения положения движения и мониторинга "слепых" зон.

Начальная версия оснащена 2,0-литровым 238-сильным бензиновым турбомотором и будет доступна только в переднеприводном исполнении. Но он появится чуть позже, а пока будет доступен более мощный вариант с 3,6-литровым атмосферным V6 мощностью 280 л. с. Этот мотор на удивление тяговит в среднем диапазоне оборотов, ведь максимальные 360 Н·м крутящего момента доступны уже при 2750 об/мин. Этого хватит и для буксировки двухтонного прицепа. Двигатель работает не слишком громко и очень плавно. С ним новый Volkswagen Atlas разгоняется до 100 км/ч за 8 с и достигает 217 км/ч. Расход топлива составляет 13,8 л/100 км в городском цикле и 10,2 л/100 км – в загородном.

Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия переключает передачи быстро и практически незаметно. Опционный полный привод дополнен системой выбора режимов для бездорожья. Кроме того, предусмотрена технология помощи на крутом спуске Hill Descent Assist. От Volkswagen Atlas не следует ждать выдающихся вседорожных способностей, но на

несложном бездорожье с клиренсом 203 мм он неплохо себя чувствует.

Большой вседорожник неплохо держит дорогу и обеспечивает уверенную управляемость. Высокий автомобиль не слишком кренится в поворотах, хотя при этом подвеска несколько упругая. Хотя езда жесткая разве что на 20-дюймовых колесах. Руль точный и довольно острый (всего 2,75 оборота от упора до упора), а по мере роста скорости наполняется тяжестью. Информативность также на высоте. Сцепление с дорогой хорошее, да и курсовая устойчивость на больших скоростях не вызывает нареканий. Шумоизоляция также качественная, так что на больших скоростях в салоне тихо.

Цена Volkswagen Atlas в США начинается с отметки в 30 500 долларов, а вариант SEL с 3,6-литровым мотором обойдется в 49 500 долларов. То есть, вседорожник относительно недорогой, как для своих размеров. Volkswagen Atlas в Украине появится осенью, причем, скорее всего, наряду с бензиновыми версиями появится и дизельная.



















| Технические характеристики Volkswagen Atlas         |                                                                                   |
|-----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| Тип кузова                                          | универсал                                                                         |
| Число дверей/мест                                   | 5/7                                                                               |
| Снаряженная масса, кг                               | 2040                                                                              |
| Длина/ширина/высота, мм                             | 5037/1939/1768                                                                    |
| Колесная база, мм                                   | 2980                                                                              |
| Колея передняя/задняя, мм                           | 1655/1675                                                                         |
| Клиренс (дорожный просвет), мм                      | 203                                                                               |
| Объем багажника, л                                  | 583/2741                                                                          |
| Диаметр разворота, м                                | 11,6                                                                              |
| Двигатель                                           |                                                                                   |
| Рабочий объем, см <sup>3</sup>                      | 3580                                                                              |
| Тип                                                 | Бензиновый                                                                        |
| Расположение                                        | Спереди, поперечно                                                                |
| Расположение и число цилиндров                      | V6                                                                                |
| Количество клапанов/распредвалов                    | 24/4                                                                              |
| Макс. мощность, л. с. при об/мин                    | 280 при 6200                                                                      |
| Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин               | 366 при 2750                                                                      |
| Топливо/емкость бака, л                             | Аи-92/70                                                                          |
| Трансмиссия                                         |                                                                                   |
| Тип привода                                         | Подключаемый полный                                                               |
| Коробка передач                                     | 8-ст. автоматическая                                                              |
| Ходовая                                             |                                                                                   |
| Передняя подвеска                                   | Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости |
| Задняя подвеска                                     | Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости             |
| Тормоза передние                                    | дисковые, вентилируемые                                                           |
| Тормоза задние                                      | дисковые                                                                          |
| Сервисные и тормозные системы                       | ABS, EBD, ESP, Hill Descent Assist                                                |
| Количество подушек безопасности, шт                 | 6                                                                                 |
| Размер шин                                          | 255/50 R20                                                                        |
| Эксплуатационные показатели                         |                                                                                   |
| Время разгона от 0 до 100 км/ч, с                   | 8,0                                                                               |
| Максимальная скорость, км/ч                         | 217                                                                               |
| Расход топлива, л/100 км                            |                                                                                   |
| – городской цикл                                    | 13,8                                                                              |
| – загородный цикл                                   | 10,2                                                                              |
| – смешанный цикл                                    | 12,4                                                                              |
| Стоимость тестируемого автомобиля (в США), долларов | 30 500 – 49 500                                                                   |
| Первое техобслуживание, км                          | 20 000                                                                            |
| Периодичность техобслуживания, км                   | 20 000                                                                            |



# Небюджетные представители В-класса



## Mazda 2

Воздухозаборник в бампере Mazda 2 напоминает улыбку



## Skoda Fabia

На "носу" Skoda Fabia – крупный логотип марки



## Toyota Yaris

В бампере Toyota Yaris – огромный воздухозаборник

Хетчбэки В-класса – одни из самых популярных моделей в мире. Они маневренные, не занимают много места, экономичные, а потому как нельзя кстати в городских условиях. Впрочем, далеко не все они бюджетные, некоторые автомобили можно выбрать в довольно неплохой комплектации за разумные деньги. Среди подобных моделей – Mazda 2, Skoda Fabia и Toyota Yaris, о которых и пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

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

Skoda Fabia сохраняет фирменный стиль и знакомый силуэт. Вместе с тем, в дизайне стало больше граней и углов, а боковины теперь профилированы. Широкая черная решетка радиатора обрамлена хромом, а с ней сочетаются прямоугольные фары, дополненные светодиодными лампами дневного света. На "носу" размещен логотип Skoda, а в бампере заметен широкий воздухозаборник. Оконная линия делает изгиб в районе задних дверей. В лючке бензобака предусмотрен скребок для льда. На крыше появился спойлер, а по краям кузова сзади размещены прямоугольные фонари.

Третье поколение Toyota Yaris дебютировало в 2011 году. Хетчбэк привлекает лаконичным граненым внешним видом. В стиле старших братьев Auris и Prius его узкая радиаторная решетка выполнена V-образной. "Нос" увенчан логотипом марки, а тонированные передние фары – достаточно крупные. Бампер дополнен огромным вентиляционным отверстием. Профиль автомобиля выделяется благодаря клиновидной оконной линии. В задней части можно заметить массивный бампер и оригинальные треугольные фонари, а на крыше установлен заостренный спойлер.

Mazda получился крупным, по меркам В-класса, и немного больше соперников – достигает 4060 мм в длину при колесной базе в 2570 мм. У Skoda эти показатели составляют 3992 мм и 2455 мм, соответственно. Длина Toyota равна 3885 мм, а расстояние между осями – 2510 мм. Интересно, что при этом Mazda 2 самый легкий из троих – 1000 кг против 1055 кг у Yaris и 1150 кг у Fabia.

В отделке салона Mazda присутствуют серебристые и черные лакированные накладки, а также вставки, имитирующие карбон. Передняя панель выполнена в форме



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



**Skoda крупнее конкурентов – 3992 мм**



**Toyota несколько компактнее, чем соперники**





**По краям кузова Mazda 2 расположены продолговатые фонари**



**Пятая дверь Fabia сверху прикрыта спойлером**



**Сзади Yaris размещены треугольные фонари**

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

Внутри Skoda господствуют строгие прямые линии. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по старшему брату Octavia. Оно декорировано кожей, а на его на ободке в районе хвата рук предусмотрены наплывы. Циферблаты приборов выполнены в классическом стиле. Внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру размещен экран бортового компьютера. Переключатели на центральной панели рационально упорядочены и четко отделены друг от друга. Они крупные и удобные при пользовании на ощупь. Рулевая колонка регулируется по углу наклона и вылету, а у водительского кресла изменяется высота. Передние сиденья упругие, но зато неплохо удерживают спину. Предусмотрена и функция их подогрева. Тоненькие стойки крыши обеспечивают лучшую в тройке обзорность во всех направлениях. Интересно, что под креслом водителя расположена специальная ниша, где спрятан светоотражающий жилет.

В салоне Toyota господствуют строгие прямые линии. Трехспицевое рулевое колесо обшито перфорированной кожей в районе хвата рук, на ободке также предусмотрены удобные наплывы. На приборной панели центральное место занимает крупный спидометр с экраном бортового компьютера внутри. Слева от него тахометр, а справа – датчик остатка топлива в баке. Ассиметричная центральная консоль увенчана 7,0-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы Toyota Touch. Благодаря ему количество клавиш и переключателей здесь значительно уменьшено. Оставшиеся кнопки рационально упорядочены и разобраться с ними нетрудно. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, изменяется и высота водительского сиденья. Передние кресла у Yaris самые мягкие и комфортабельные в тройке, хотя немного

больше боковой поддержки им не помешало бы. Они оснащены функцией подогрева. Обзорность во всех направлениях очень хорошая, несколько лучше, чем у соперников.

На втором ряду места для ног в Mazda 2 немного больше, чем у Yaris и Fabia. Зато в Skoda самое щедрое пространство над головой. Ширина салона в районе плеч во всех трех автомобилях позволяет с комфортом разместиться двоим, хотя при надобности поместятся и трое. Объем багажника Skoda заметно больше, чем у конкурентов: он составляет 330 л, у Toyota – 280 л, а у Mazda – всего 220 л. Со сложенными задними сиденьями он возрастает до 1150, 768 и 852 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны комплектации моделей приблизительно одинаковой стоимости – Mazda 2 1,5 Touring, Toyota Yaris 1,3 Style и Skoda Fabia 1,6 Ambition. Все они укомплектованы центральным замком, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, аудиосистемой. Toyota получил двухзонный климат-контроль, а два других хэтчбэка – кондиционер. У Mazda есть связь Bluetooth, датчики света и дождя, парктроник, круиз-контроль, технологии контроля давления в шинах и соблюдения полосы движения. "Двойка" и Fabia оснащены системой стабилизации. У Mazda 2 – 6 подушек безопасности, у Yaris – 4, а у Fabia – только 2.

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

У "четверки" Fabia рабочий объем – 1,6 л, а мощность – 110 л. с. при 5600 об/мин. Она лучше проявляет себя в среднем диапазоне оборотов, ведь максимальный крутящий момент в 155 Н·м достигается при 3800 об/мин. Кроме того, этот двигатель самый тихий и плавный. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия также работает без толчков и весьма быстро. Хэтчбэк разгоняется до 100 км/ч за 11,0 с и развивает 190 км/ч. Skoda расходует 8,0 л/100 км в городском цикле и 4,6 л/100 км – за городом. Fabia в Украине также доступен с бензиновыми двигателями объемом 1,0 л (75 л. с.) и 1,2 л (90 и 110 л. с.).

Под капотом Yaris – мотор рабочим объемом 1,3 л. Его мощность – 99 л. с. при 6000 об/мин. Этот двигатель также высокооборотистый и максимальный крутящий



**Аналоговый тахометр Mazda сочетается с двумя дисплеями**



**Циферблаты приборов Skoda выполнены в классическом стиле**



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





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



**В Fabia на втором ряду самое щедрое пространство над головой**



**В Toyota сзади весьма просторно**

момент в 125 Н•м доступен при 4000 об/мин. Поэтому тяги у него не всегда хватает, что особенно ощутимо, если автомобиль основательно загружен или преодолевает крутой подъем. Кроме того, при разгоне мотор становится достаточно шумным. Toyota оснащен бесступенчатым вариатором CVT, который обеспечивает ему отличную экономичность – 6,3 л/100 км в городском цикле и 4,6 л/100 км – на трассе. Но из-за таких настроек страдает динамика, поэтому хэтчбэк достигает 100 км/ч за 12,6 с и развивает 175 км/ч. В Украине модель также доступна с 1,0-литровым 69-сильным двигателем.

Новый Mazda 2, как и модель прошлого поколения, ставит на первое место управляемость. Легкий хэтчбэк отлично ведет себя на извилистых дорогах и редко демонстрирует недостаточную поворачиваемость. В городе он также неплохо себя проявляет, ведь диаметр его разворота – всего 9,4 м против 9,6 м у Yaris и 10,4 м у Fabia. Руль острый и точный, хотя и слишком легкий даже на малых скоростях. Хэтчбэк не слишком кренится в виражах, хотя за это придется расплачиваться довольно жесткой ездой – неровности дорог часто ощутимы. А вот шумоизоляция не столь хороша и ветер отчетливо слышен на больших скоростях.

Ходовая Skoda демонстрирует компромисс между комфортом и поведением на дороге. Его рулевое управление точное и самое информативное среди трех автомобилей. Сцепление с дорогой также на высоте. Конечно, подвеска Fabia довольно-таки упругая (хотя мягче, чем у Mazda), но по-настоящему побеспокоят только серьезные огрехи дорог. Да и нежелательные движения кузова в поворотах у хэтчбэка относительно небольшие. У автомобиля лучшая в этой тройке шумоизоляция, что особенно ощутимо при езде по автомагистрали на больших скоростях.

Toyota больше, чем соперники, ориентирован на комфорт. Его пружины подвески несколько мягче, что сразу ощутимо на дорогах плохого качества. Однако, и нежелательные движения кузова в виражах проявляются больше, чем у соперников. Руль хэтчбэка очень легкий, но обратной связи у него очень мало, особенно на небольших скоростях. Курсовая устойчивость и сцепление с дорогой у автомобиля хорошие. При обновлении шумоизоляция Yaris была улучшена, но на автомагистрали после 120 км/ч шумы ветра и шин становятся слышны.

Mazda 2 1,5 Touring самый доступный в тройке – 449 тыс. гривен, но при этом он богат оснащен. Цена Skoda Fabia 1,6 Ambition – 460 тыс. гривен и у него самый вместительный багажник. Toyota Yaris 1,3 Style самый стоит 480 тыс. гривен и привлекает экономичностью.



**Объем багажника Mazda – 220 л**

**Багажник Skoda самый большой – 330 л**

**У Yaris в распоряжении 286 л**

| Технические характеристики                            |                                                                                    |                      |                 |
|-------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|-----------------|
| Модель                                                | Mazda 2                                                                            | Skoda Fabia          | Toyota Yaris    |
| Тип кузова                                            | хэтчбек                                                                            |                      |                 |
| Количество дверей/мест, шт.                           | 5/5                                                                                |                      |                 |
| Снаряженная/полная масса, кг                          | 1000/1520                                                                          | 1150/1581            | 1055/1480       |
| Длина/ширина/высота, мм                               | 4060/1695/1475                                                                     | 3992/1732/1452       | 3885/1695/15120 |
| Колесная база, мм                                     | 2570                                                                               | 2455                 | 2510            |
| Колея передняя/задняя, мм                             | 1495/1485                                                                          | 1463/1457            | 1460/1470       |
| Клиренс (дорожный просвет), мм                        | 143                                                                                | 141                  | 145             |
| Объем багажника мин/макс, л                           | 220/852                                                                            | 330/1150             | 286/768         |
| Диаметр разворота, м                                  | 9,4                                                                                | 10,4                 | 9,6             |
| Двигатель                                             |                                                                                    |                      |                 |
| Рабочий объем, см3                                    | 1496                                                                               | 1598                 | 1329            |
| Тип                                                   | Бензиновый                                                                         |                      |                 |
| Расположение                                          | спереди, поперечно                                                                 |                      |                 |
| Расположение и количество цилиндров                   | В ряд, 4                                                                           |                      |                 |
| Количество клапанов/распредвалов, шт.                 | 16/2                                                                               |                      |                 |
| Макс. мощность, л. с. при об/мин                      | 108 при 6000                                                                       | 110 при 6000         | 99 при 6000     |
| Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин                 | 145 при 4000                                                                       | 155 при 3800         | 125 при 4000    |
| Топливо/емкость бака, л                               | Аи-95/44                                                                           | Аи-95/45             | Аи-95/45        |
| Трансмиссия                                           |                                                                                    |                      |                 |
| Тип привода                                           | передний                                                                           |                      |                 |
| Коробка передач                                       | 6-ст. автоматическая                                                               | 6-ст. автоматическая | вариатор        |
| Ходовая                                               |                                                                                    |                      |                 |
| Передняя подвеска                                     | Независимая типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости              |                      |                 |
| Задняя подвеска                                       | Полузависимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости |                      |                 |
| Тормоза передние                                      | дисковые, вентилируемые                                                            |                      |                 |
| Тормоза задние                                        | дисковые                                                                           |                      |                 |
| Количество подушек безопасности, шт                   | 6                                                                                  | 2                    | 4               |
| Сервисные и тормозные системы                         | ABS, EBD, DSC                                                                      | ABS, EBD, ESP        | ABS, EBD        |
| Размер шин                                            | 185/65 R15                                                                         | 185/60 R15           | 185/60 R15      |
| Эксплуатационные показатели                           |                                                                                    |                      |                 |
| Время разгона от 0 до 100 км/ч, с                     | 10,3                                                                               | 11,0                 | 12,6            |
| Максимальная скорость, км/ч                           | 184                                                                                | 190                  | 175             |
| Расход топлива, л/100 км                              |                                                                                    |                      |                 |
| – городской цикл                                      | 7,4                                                                                | 8,0                  | 6,3             |
| – загородный цикл                                     | 4,3                                                                                | 4,6                  | 4,6             |
| – смешанный цикл                                      | 5,5                                                                                | 5,9                  | 5,3             |
| Стоимость тестируемого автомобиля (в Украине), гривен | 449 000                                                                            | 460 000              | 480 000         |
| Первое техобслуживание, км                            | 10 000                                                                             |                      |                 |
| Периодичность техобслуживания, км                     | 10 000                                                                             |                      |                 |



# Вместо вседорожника



## Audi A4 Allroad Quattro

Стреловидные фары Audi A4 Allroad Quattro украшены стреловидными светодиодами



## Subaru Outback

Широка решетка радиатора Subaru Outback декорирована хромом



## Volvo V60 Cross Country

Решетка радиатора Volvo V60 Cross Country по форме напоминает улыбку

Сейчас универсалы не столь популярны, как ранее, ведь их потеснили вседорожники. Они тоже просторные, но при этом обладают неплохой проходимостью. Хотя есть альтернатива и им – универсалы повышенной проходимости с увеличенным дорожным просветом и полным приводом. Они известны еще с 90-х годов, а у истоков этого сегмента стояли Audi, Subaru и Volvo. Именно их модели и станут героями нашего сравнения – новый Audi A4 Allroad Quattro, Subaru Outback, Volvo V60 Cross Country.

Audi A4 Allroad Quattro нового поколения не слишком изменился по сравнению с предшественником. Это типичный универсал Audi с длинным капотом и аркообразной формой крыши. Боковины украшены характерными штампованными линиями. A4 Allroad легко отличить по особой хромированной решетке радиатора. Стреловидные ксеноновые фары дополнены светодиодными ходовыми огнями. Бамперы, пороги кузова и колесные арки прикрыты защитными пластиковыми накладками, появились и хромированные молдинги. Наклоненное заднее стекло сверху прикрыто спойлером, а по краям кузова установлены продолговатые фонари.

Subaru Outback давно уже выделен в отдельную модель. Нынешнее поколение универсала выглядит довольно-таки атлетично. У него рельефные боковины и капот, раздутые колесные арки. Широкая шестиугольная решетка радиатора декорирована хромом, а каплевидные фары дополнены С-образными светодиодами. Пластиковый вседорожный обвес у Outback более выражен, чем у соперников. Особенно массивными являются бампера. Верхняя кромка пятой двери дополнена спойлером, а по краям кузова сзади размещены Г-образные фонари.

Volvo V60 Cross Country – новичок в этой тройке, ведь появился у нас в прошлом году. Универсал отличается стремительным дизайном с клиновидным профилем. Решетка радиатора по форме напоминает улыбку и разделена диагональной балкой. С ней сочетаются раскосые фары. В V-образном переднем бампере размещен узкий воздухозаборник. Капот V60 слегка выпуклый. Защитные пластиковые накладки в нижней части кузова Volvo поскромнее, чем у соперников. На крыше установлен большой заостренный спойлер. Задние стойки подчеркнуты оригинальными L-образными фонарями.

Subaru и Audi немного крупнее, чем Volvo – достигают 4815 и 4750 мм в длину против 4638 мм. Интересно, что при этом колесная база Outback самая маленькая – 2746 мм против 2774 мм у V60 Cross Country и 2820 мм – у A4 Allroad Quattro. Немецкий универсал самый легкий – весит 1580 кг тогда, как японский – 1630 кг, а шведский – 1705 кг.

Пластик в салоне Audi щедро разбавлен серебристыми вставками, присутствует и отделка алькантарой. Четырехспицевое рулевое колесо обшито кожей. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов и может изменять цвет. Оригинально



**У Audi самая большая колесная база – 2820 мм**



**Subaru самый крупный – 4815 мм**



**Volvo компактнее соперников – 4638 мм**





**Ширину кузова A4 Allroad Quattro подчеркивают продолговатые фонари**



**Задний бампер Outback довольно массивный**



**Фонари V60 Cross Country установлены в стойках крыши**

смотрятся вентиляционные дефлекторы на всю ширину передней панели. Показания выведены на жидкокристаллический дисплей, причем его конфигурацию можно изменять. Центральная панель A4 Allroad Quattro немного повернута к водителю, а сверху к ней крепится 7,0-дюймовый экран мультимедийной системы MMI. Внутри переключателей блока климат-контроля появились небольшие дисплеи. А при нажатии на клавишу ее значение отображается на небольшом монохромном экране. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, довольно широкий диапазон настроек и у водительского сиденья. Передние сиденья упругие и неплохо удерживают спину, а посадка ниже, чем у конкурентов. Есть и функция подогрева. На широком трансмиссионном тоннеле установлены два подстаканника и подлокотник с боксом внутри. Обзорность во всех направлениях неплохая.

Салон Subaru обшит кожей, в отделке присутствуют и вставки "под алюминий". На трехспицевом рулевом колесе в районе хвата рук предусмотрены наплывы. Циферблаты приборов размещены в отдельных колодцах и дополнены нежно-синей оптической подсветкой. Внутри тахометра находится указатель температуры двигателя, а в спидометре – датчик остатка топлива в баке. Между ними установлен цветной экран бортового компьютера. Широкая центральная панель увенчана 6,2-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Переключатели аудиосистемы и климатической установки крупные и удобные в пользовании, а их подсветка – ярко-красная. Рулевая колонка Outback регулируется в двух плоскостях. Передние сиденья расположены несколько выше, чем в других универсалах. Они широкие и мягкие, хотя подушки несколько коротковаты. Кресла оснащены электроприводом и подогревом. Благодаря тоненьким стойкам крыши обзорность во всех направлениях хорошая.

Внутри Volvo господствует лаконичный скандинавский стиль, а в отделке преобладает кожа. Черный пластик передней панели сочетается с серебристыми накладками. Комбинация приборов состоит из аналогового тахометра с цифровым спидометром внутри и двух дисплеев, на которые выведены остальные данные. Цвет подсветки изменяется нажатием кнопки. Центральная панель немного наклонена и повернута к водителю. Она выполнена сверхтонкой, а за ней расположено небольшое отделение для мелкой поклажи. Сверху установлен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиш здесь довольно много и некоторые из них чересчур мелкие, что затрудняет пользование ими на ощупь. Кресла первого ряда V60 комфортабельные и неплохо удерживают спину. Они также оснащены электроприводом и подогревом. Центральный подлокотник прячет внутри бокс. Обзор назад несколько ограничен из-за маленького стекла и толстых стоек.

На втором ряду больше всего места для ног и над головой в Outback. А вот салон в районе плеч шире у V60 Cross Country.



Правда, Volvo рослые пассажиры сзади будут несколько стеснены, ведь пространство над головой у него несколько меньше, чем у соперников. В A4 Allroad Quattro салон самый узкий, поэтому троем взрослым тесновато. Зато у него самый большой багажник – 505 л против 490 л у Subaru и 430 л – у Volvo. Со сложенными сиденьями второго ряда он возрастает до 1510 л, 1801 и 1241 л, соответственно. У японского и немецкого универсалов пятая дверь оснащена электроприводом.

Для объективного сравнения выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости Audi A4 Allroad Quattro 2,0 TSI, Subaru Outback 2,5 CVT Premium и Volvo V60 Cross Country T5 Inscription. Все они оснащены электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, двухзонным климат-контролем, датчиками освещения и дождя, аудиосистемой с CD-проигрывателем, связью Bluetooth, круиз-контролем, системой стабилизации и легкосплавными дисками. Subaru и Volvo также получили систему бесключевого доступа и камеру заднего вида, а у V60 Cross Country есть еще и система автоматического замедления. У Outback – 8 подушек безопасности, у A4 Allroad Quattro – 7, а у V60 Cross Country – 6.

Все три универсала оснащены бензиновыми четырехцилиндровыми двигателями. "Четверка" Audi с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива самая мощная – 252 л. с. при 5000 об/мин. У нее резвый характер и она быстро раскручивается. К тому же, мотор неплохо проявляет себя в среднем диапазоне оборотов, ведь пиковый крутящий момент в 370 Н·м доступен при 1600-4500 об/мин. Универсал демонстрирует лучшую в тройке динамику – 6,1 с до 100 км/ч и максимальные 245 км/ч. Способствует этому и 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями, демонстрирующая очень быстрые переключения передач. Кроме того, Audi еще и самый экономичный – 7,9 л/100 км в городском цикле и 5,6 л/100 км – в загородном. Также модель у нас доступна с 2,0-литровым 190-сильным турбодизелем.

Под капотом Outback – атмосферная 2,5-литровая оппозитная "четверка". Она не столь мощная, как двигатели соперников – 175 л. с. при 5800 об/мин. Крутящий момент также небольшой (236 Н·м) и доступен только при 4000 об/мин. Поэтому если автомобиль загружен и поднимается на гору, то способностей двигателя не хватает. К тому же, он довольно шумный. Бесступенчатый вариатор CVT хорошо подбирает обороты двигателя, но не способствует улучшению динамики. Разгон до 100 км/ч занимает 10,2 с, а максимальная скорость – 198 км/ч. При этом "аппетит" побольше, чем у конкурентов – 10,0 л/100 км в городе и 6,3 л/100 км – на трассе. Subaru также можно выбрать с 3,6-литровой 256-сильной "шестеркой".

V60 Cross Country укомплектован 2,0-литровым турбодвигателем мощностью 245 л. с. при 5500 об/мин. Он также достаточно тяговит на низких оборотах, ведь пиковый крутящий момент в 350 Н·м доступен с



**Audi получил цифровую панель приборов**



**Циферблаты приборов Subaru размещены в отдельных колодцах**



**Тахометр Volvo соседствует с двумя цветными дисплеями**





**В A4 Allroad Quattro салон самый узкий**



**На втором ряду Outback больше всего места для ног и над головой**



**Сзади в V60 Cross Country ограниченное пространство над головой**

1500 об/мин. Мотор быстро набирает обороты, хотя после 5000 об/мин становится несколько шумным. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия демонстрирует очень плавную смену передач. Автомобиль разгоняется до 100 км/ч за 6,8 с и развивает 210 км/ч. "Расход топлива у него умеренный – 9,8 л/100 км в городском цикле и 6,0 л/100 км – на шоссе. Для Volvo у нас также доступен 2,4-литровый 190-сильный турбодизель.

У Subaru полный привод постоянный, а у Audi и Volvo – подключаемый. Обе ведущие оси помогают на мокрой или скользкой дороге, а также на легком бездорожье. Самый большой дорожный просвет у Outback – 213 мм против 201 мм у V60 Cross Country и всего 164 мм – у A4 Allroad. Также на "японце" установлена система помощи на крутом спуске.

Audi делает упор на управляемость. Энергоемкая подвеска мягче, чем у предшественника, а потому неплохо справляется с дорожными неровностями. При этом крены в поворотах небольшие благодаря относительно низкому центру тяжести. Недостаточная поворачиваемость редко проявляется. Курсовая устойчивость у него хорошая благодаря большой колесной базе. Рулевое управление очень точное и информативное, а на малых скоростях становится очень легким и его удобно вращать одной рукой. Шумоизоляция салона качественная, поэтому при езде по автострате сторонние звуки не дают о себе знать.

В Subaru на первом месте – комфорт. Его пружины подвески самые мягкие, а поэтому даже глубокие выбоины легко поглощаются. Хотя при этом в выражах универсал ощутимо кренится. Рулевое управление довольно точное, хотя его информативность в околонулевой зоне не лучшая. Кроме того, предусмотрена система распределения вектора тяги, имитирующая дифференциал повышенного трения и помогающая уменьшить недостаточную поворачиваемость. Автомобиль неплохо маневрирует: диаметр его разворота – 11,0 м тогда, как у A4 Allroad – 11,6 м, а у V60 Cross Country – 11,4 м. Шумоизоляция в Subaru несколько хуже, чем у соперников.

Ходовая Volvo являет собой компромисс между комфортом и управляемостью. Ход подвески V60 Cross Country довольно большой и езда вполне комфортабельная. Вместе с тем нежелательные движения кузова в поворотах не слишком выражены. Руль достаточно острый и точный, хотя не самый информативный. На больших скоростях он приятно наполняется тяжестью. В то же время в скоростных виражах иногда проявляется недостаточная поворачиваемость. Курсовая устойчивость не вызывает вопросов. При 130 км/ч в салоне становится слышен шум ветра.

Subaru Outback 2,5 CVT Premium самый доступный в тройке – 1 133 000 гривен. При этом у него богатое оснащение. Volvo V60 Cross Country T5 Inscription стоит 1 155 000 гривен и привлекает компактными размерами. Новый Audi A4 Allroad Quattro 2,0 TSI ощутимо дороже – 1 509 000 гривен, а его сильные стороны – динамика и экономичность.



**Багажник Audi самый большой – 505 л**

**У Subaru также в распоряжении 490 л**

**Объем багажника Volvo – 430 л**

| Технические характеристики                            |                                                                       |                                                                       |                             |
|-------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-----------------------------|
| Модель                                                | Audi A4 Allroad Quattro                                               | Subaru Outback                                                        | Volvo V60 Cross Country     |
| Тип кузова                                            | универсал                                                             |                                                                       |                             |
| Количество дверей/мест, шт.                           | 5/5                                                                   |                                                                       |                             |
| Снаряженная масса, кг                                 | 1580                                                                  | 1630                                                                  | 1705                        |
| Длина/ширина/высота, мм                               | 4750/1842/1493                                                        | 4815/1840/1675                                                        | 4638/1899/1545              |
| Колесная база, мм                                     | 2820                                                                  | 2745                                                                  | 2776                        |
| Колея передняя/задняя, мм                             | 1578/1565                                                             | 1570/1580                                                             | 1588/1585                   |
| Клиренс (дорожный просвет), мм                        | 164                                                                   | 213                                                                   | 201                         |
| Объем багажника мин/макс, л                           | 505/1510                                                              | 490/1801                                                              | 430/1241                    |
| Диаметр разворота, м                                  | 11,6                                                                  | 11,0                                                                  | 11,4                        |
| Двигатель                                             |                                                                       |                                                                       |                             |
| Рабочий объем, см3                                    | 1984                                                                  | 2498                                                                  | 1969                        |
| Тип                                                   | Бензиновый, с турбонаддувом                                           | Бензиновый                                                            | Бензиновый, с турбонаддувом |
| Расположение                                          | спереди, продольно                                                    | спереди, продольно                                                    | спереди, поперечно          |
| Расположение и количество цилиндров                   | В ряд, 4                                                              | Оппозитно, 4                                                          | В ряд, 4                    |
| Количество клапанов/распредвалов, шт.                 | 16/2                                                                  | 16/2                                                                  | 16/2                        |
| Макс. мощность, л. с. при об/мин                      | 252 при 5000                                                          | 175 при 5800                                                          | 245 при 5500                |
| Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин                 | 370 при 1600-4500                                                     | 235 при 4000                                                          | 350 при 1500-4800           |
| Топливо/емкость бака, л                               | Аи-95/58                                                              | Аи-95/70                                                              | Аи-95/67                    |
| Трансмиссия                                           |                                                                       |                                                                       |                             |
| Тип привода                                           | Подключаемый полный                                                   | Постоянный полный                                                     | Подключаемый полный         |
| Коробка передач                                       | 7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями                           | вариатор                                                              | 8-ст. автоматическая        |
| Ходовая                                               |                                                                       |                                                                       |                             |
| Передняя подвеска                                     | Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости | Независимая типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости |                             |
| Задняя подвеска                                       | Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости |                                                                       |                             |
| Тормоза передние                                      | дисковые, вентилируемые                                               |                                                                       |                             |
| Тормоза задние                                        | дисковые                                                              |                                                                       |                             |
| Количество подушек безопасности, шт                   | 7                                                                     | 8                                                                     | 6                           |
| Сервисные и тормозные системы                         | ABS, EBD, ESP                                                         | ABS, EBD, ESP                                                         | ABS, EBD, DSTC              |
| Размер шин                                            | 225/55 R17                                                            | 225/60 R18                                                            | 235/60 R18                  |
| Эксплуатационные показатели                           |                                                                       |                                                                       |                             |
| Время разгона от 0 до 100 км/ч, с                     | 6,1                                                                   | 10,2                                                                  | 6,8                         |
| Максимальная скорость, км/ч                           | 245                                                                   | 198                                                                   | 210                         |
| Расход топлива, л/100 км                              |                                                                       |                                                                       |                             |
| – городской цикл                                      | 7,9                                                                   | 10,0                                                                  | 9,8                         |
| – загородный цикл                                     | 5,6                                                                   | 6,3                                                                   | 6,0                         |
| – смешанный цикл                                      | 6,4                                                                   | 7,7                                                                   | 7,4                         |
| Стоимость тестируемого автомобиля (в Украине), гривен | 1 509 000                                                             | 1 133 000                                                             | 1 155 000                   |
| Первое техобслуживание, км                            | 10 000                                                                |                                                                       |                             |
| Периодичность техобслуживания. км                     | 10 000                                                                |                                                                       |                             |



# Популярные вседорожники для города



## Ford Kuga

**В переднем бампере Ford Kuga – широкий воздухозаборник**



## Toyota RAV4

**Узкие фары Toyota RAV4 – светодиодные**



## Volkswagen Tiguan

**Широкая хромированная решетка радиатора сочетается с крупными фарами**



Вседорожники всех мастей давно пользуются огромной популярностью в нашей стране. Полный привод, увеличенный клиренс и вместительный салон играют свою роль при выборе подобной модели. Чаще всего автолюбители обращают внимание на небольшие вседорожники: они маневренные, а с дизельными двигателями – еще и весьма экономичные. Среди подобных автомобилей – и герои нашего сравнительного тест-драйва – Ford Kuga, Toyota RAV4 и новый Volkswagen Tiguan

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

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

Volkswagen Tiguan второй генерации – новичок в этой тройке, ведь поступил в производство всего несколько месяцев назад. Он стал гораздо солиднее на вид и теперь напоминает старшего брата Touareg. Широкая хромированная решетка радиатора сочетается с крупными прямоугольными фарами. Капот и боковины стали более профилированными, а колесные арки немного расширены. На порогах появились хромированные молдинги, а нижняя часть кузова прикрыта защитными пластиковыми накладками. Спойлер на крыше увеличен в размерах, а ширину задней части подчеркивают Г-образные фонари.

Tiguan немного компактнее своих соперников – 4486 мм в длину против 4524 мм у Kuga и 4605 мм – у RAV4. Преимущество Ford – большая (2690 мм) колесная база тогда, как у Volkswagen она равна 2681 мм, а в Toyota – 2660 мм. Tiguan также самый легкий – 1673 кг против 1705 кг у RAV4 и 1707 кг у Kuga.

Салон Ford привлекает внимание спортивным стилем. Кожа в отделке разбавлена вставками "под алюминий" и лакированными поверхностями. У четырехспицевого рулевого колеса небольшой диаметр. Циферблаты приборов размещены в отдельных колодцах. Крупные спидометр и тахометр разделены цветным экраном



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



**При длине в 4605 мм Toyota самый крупный в тройке**



**Volkswagen компактнее своих соперников – 4486 мм в длину**





**Стреловидные фонари Kuga растянuty на крылья**



**Задние крылья RAV4 немного расширены**



**По краям кузова Tiguan размещены Г-образные фонари**

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

Во внутренней отделке Toyota также преобладает кожа, а наряду с ней присутствуют сатиновые молдинги, имитирующие металл и даже вставки "под карбон". Можно их заметить и на трехспицевом рулевом колесе. Приборы украшены нежно-синей подсветкой. Внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре установлен датчик температуры двигателя. По центру размещен цветной дисплей бортового компьютера. Центральная консоль – рельефная, что позволяет разделить кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля. Однако, они слишком тесно сгруппированы. Также здесь можно заметить часы и 7,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы Toyota Touch. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, а кресло водителя оснащено электроприводом. Сиденья первого ряда мягкие и комфортабельные, хотя не лучшим образом удерживают спину. Предусмотрен и их подогрев. На трансмиссионном тоннеле установлен широкий подлокотник с боксом внутри, а вот подстаканник здесь почему-то только один. Обзорность вперед и по сторонам неплохая.

Салон Volkswagen декорирован алкантарой, щедро разбавленной серебристыми накладками. А вот трехспицевый руль с плоским ободом снизу обшит кожей. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический экран, конфигурацию которого можно изменять нажатием кнопки. Центральная панель Tiguan немного повернута к водителю, а венчает ее сенсорный экран мультимедийной системы с диагональю 6,5 дюйма. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля немного, они крупные и рационально упорядочены. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние сиденья достаточно упругие, но зато хорошо удерживают спину. Они оснащены подогревом, а вот электропривод отсутствует.

На втором ряду в Kuga и Tiguan места для ног больше, чем в RAV4. Задние сиденья Volkswagen оснащены горизонтальной регулировкой, у него, как и у RAV4, можно изменить и угол наклона спинок. Пространство над головой приблизительно одинаковое во всех трех вседорожниках так же, как и ширина салона в районе плеч. Объем багажника Ford равен 456 л, Toyota –

506 л, а Volkswagen – 615 л. В двухместной конфигурации он возрастает до 1928, 1655 и 1655 л, соответственно. Пятая дверь Kuga оснащена электроприводом со специальным сенсором, то есть для ее открытия достаточно движения ногой под бампером.

Для объективного сравнения выбраны версии автомобилей одинаковой стоимости Ford Kuga 2,0 Titanium S, Toyota RAV4 2,2 Premium и Volkswagen Tiguan 2,0 TDI Highline. Все они оснащены системой доступа без ключа, электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, разделенным климат-контролем, парктроником, датчиками света и дождя, CD-плеером, связью Bluetooth, легкосплавными дисками, круиз-контролем, системами стабилизации и контроля давления в шинах. Ford укомплектован камерой заднего вида, а Toyota – камерами кругового обзора, системой слежения за "слепыми" зонами и подогревом задних сидений. У них по 7 подушек безопасности, а у Volkswagen – 9. Tiguan получил технологии автоматического замедления и соблюдения полосы движения.

Все три автомобиля оснащены четырехцилиндровыми турбодизелями. Мотор Kuga объемом 2,0 л самый мощный – 180 л. с. при 4000 об/мин. А внушительный крутящий момент в 400 Н·м, доступный с 2000 об/мин, делает его эластичным и тяговитым в среднем диапазоне оборотов. Двигатель работает тихо и без вибраций. Вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 10,0 с и способен развить 200 км/ч. Кроме того, Ford экономичнее конкурентов – 5,5 л/100 км в городском цикле 4,9 л/100 км в загородном. Этому способствует система глушения мотора при остановках Start/Stop. А 6-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями Powershift демонстрирует молниеносные переключения. Kuga также можно оснастить 150-сильной версией этого турбодизеля и бензиновым турбомотором объемом 1,5 л (150 л. с.).

Двигатель RAV4 имеет несколько больший рабочий объем (2,2 л) и развивает 150 л. с. при 3600 об/мин. Максимальный крутящий момент несколько меньше, чем у Ford – 340 Н·м при 2000 об/мин. Впрочем динамика такая же, как у Kuga: разгон до 100 км/ч занимает 10 с, а максимальная скорость – 185 км/ч. Автоматическая 6-ступенчатая коробка переключения передач работает плавно, но ее реакции не самые быстрые. К тому же, мотор несколько шумноват на высоких оборотах, а после 2800 об/мин тяги становится ощутимо меньше. Правда, "аппетит" побольше, чем у соперников – 8,1 л/100 км в городе и 5,8 л/100 км на шоссе. Кроме того, для Toyota предлагают бензиновые моторы объемом 2,0 л (146 л. с.) и 2,4 л (180 л. с.).

Турбодизель Tiguan объемом 2,0 л также имеет мощность 150 л. с. при 3500 об/мин. Максимальный крутящий момент на уровне RAV4 (340 Н·м), но зато достигается при более низких 1750 об/мин. Более легкий Volkswagen демонстрирует лучшую в тройке динамику: 9,3 с до 100 км/ч и мак-



**Циферблаты приборов Ford установлены в отдельных желобах**



**Центральная панель Toyota выполнена рельефной**



**Показания приборов Volkswagen выведены на дисплей**





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



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



**Задние сиденья Tiguan оснащены горизонтальной регулировкой**

симильные 200 км/ч. Хорошо проявляет себя и 6-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Мотор работает тихо, да и вибрации не проявляются. В городском цикле автомобиль расходует 6,8 л/100 км, а на трассе – 5,1 л/100 км. Вседорожник также доступен с 190-сильным и 240-сильным вариантами этого турбодизеля, бензиновыми турбомоторами объемом 1,4 л (150 л. с.) и 2,0 л (180 и 220 л. с.).

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

Ford – пожалуй, самый увлекательный в управлении. Его рулевое управление точное и информативное, а остроту можно изменять нажатием кнопки. С недостаточной поворачиваемостью борется технология Torque Vectoring Control, имитирующая дифференциал повышенного трения. Поэтому автомобиль отлично маневрирует: диаметр его разворота – 11,1 м против 11,4 м у RAV4 и 11,5 м у Tiguan. Kuga на удивление мало (как для вседорожника кренится в поворотах), но при этом его подвеска остается комфортабельной. На высоте и шумоизоляция. Отличные и тормоза: для замедления со 100 км/ч понадобится отрезок в 35,3 м.

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

Управляемость Volkswagen не настолько интересна, как у Ford, но лучше, чем у Toyota. Рулевое управление легкое, но в то же время точное и довольно информативное. Технология XDS+ имитирует межколесный дифференциал повышенного трения и сводит на нет недостаточную поворачиваемость. Подвеска слегка упругая, хотя и мягче, чем у предшественника. Ощутимы только серьезные дорожные неровности. А нежелательные движения кузова в поворотах не слишком проявляются. Также следует отметить лучшую в тройке шумоизоляцию пассажирского отсека.

Ford Kuga 2,0 Titanium S самый доступный из трех вседорожников – 1 014 000 гривен. Он также привлекает экономичностью. Toyota RAV4 2,2 Premium стоит 1 097 000 гривен, а его преимущество – богатое оснащение. Volkswagen Tiguan 2,0 TDI Highline несколько дороже соперников – 1 126 000 гривен, а его сильные стороны – динамика и вместительный багажник.



**Объем багажника Ford – 456 л, а пятая дверь оснащена электроприводом**

**У Toyota в распоряжении 506 л**

**Багажник Volkswagen самый большой – 615 л**

| Технические характеристики                |                                                                                   |                      |                                             |
|-------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------|---------------------------------------------|
| Модель                                    | Ford Kuga                                                                         | Toyota RAV4          | Volkswagen Tiguan                           |
| Тип кузова                                | универсал                                                                         |                      |                                             |
| Количество дверей/мест, шт.               | 5/5                                                                               |                      |                                             |
| Снаряженная масса, кг                     | 1707                                                                              | 1705                 | 1673                                        |
| Длина/ширина/высота, мм                   | 4524/1840/1684                                                                    | 4570/1844/1661       | 4486/1839/1643                              |
| Колесная база, мм                         | 2690                                                                              | 2660                 | 2681                                        |
| Колея передняя/задняя, мм                 | 1562/1565                                                                         | 1570/1570            | 1582/1572                                   |
| Клиренс (дорожный просвет), мм            | 201                                                                               | 197                  | 200                                         |
| Объем багажника мин/макс, л               | 456/1928                                                                          | 506/1655             | 615/1655                                    |
| Диаметр разворота, м                      | 11,1                                                                              | 11,4                 | 11,5                                        |
| Двигатель                                 |                                                                                   |                      |                                             |
| Рабочий объем, см3                        | 1997                                                                              | 2231                 | 1968                                        |
| Тип                                       | Дизельный, с турбонаддувом                                                        |                      |                                             |
| Расположение                              | спереди, поперечно                                                                |                      |                                             |
| Расположение и количество цилиндров       | В ряд, 4                                                                          |                      |                                             |
| Количество клапанов/распредвалов, шт.     | 16/2                                                                              |                      |                                             |
| Макс. мощность, л. с. при об/мин          | 180 при 3500                                                                      | 150 при 3600         | 150 при 3500                                |
| Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин     | 400 при 2000                                                                      | 340 при 2000         | 340 при 1750                                |
| Топливо/емкость бака, л                   | Дт/57                                                                             | Дт/60                | Дт/60                                       |
| Трансмиссия                               |                                                                                   |                      |                                             |
| Тип привода                               | Подключаемый полный                                                               |                      |                                             |
| Коробка передач                           | 6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями                                       | 6-ст. автоматическая | 7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями |
| Ходовая                                   |                                                                                   |                      |                                             |
| Передняя подвеска                         | Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости |                      |                                             |
| Задняя подвеска                           | Независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости  |                      |                                             |
| Тормоза передние                          | дисковые, вентилируемые                                                           |                      |                                             |
| Тормоза задние                            | дисковые                                                                          |                      |                                             |
| Количество подушек безопасности, шт.      | 7                                                                                 | 7                    | 9                                           |
| Сервисные и тормозные системы             | ABS, EBD, ESP                                                                     | ABS, EBD, VSC, HDC   | ABS, EBD, ESP, TPMS, Attention assist       |
| Размер шин                                | 235/50 R18                                                                        | 225/65 R17           | 235/55 R18                                  |
| Эксплуатационные показатели               |                                                                                   |                      |                                             |
| Время разгона от 0 до 100 км/ч, с         | 10,0                                                                              | 10,0                 | 9,3                                         |
| Максимальная скорость, км/ч               | 200                                                                               | 185                  | 200                                         |
| Расход топлива, л/100 км                  |                                                                                   |                      |                                             |
| – городской цикл                          | 5,5                                                                               | 8,2                  | 6,8                                         |
| – загородный цикл                         | 4,9                                                                               | 5,5                  | 5,1                                         |
| – смешанный цикл                          | 5,2                                                                               | 6,5                  | 5,7                                         |
| Стоимость тестируемого автомобиля, гривен | 1 014 000                                                                         | 1 097 000            | 1 126 000                                   |
| Первое техобслуживание, км                | 10 000                                                                            |                      |                                             |
| Периодичность техобслуживания, км         | 10 000                                                                            |                      |                                             |



# Сравнение компактных вседорожников



## Kia Sportage

Фары Kia Sportage высоко посажены



## Nissan Qashqai

Внешне Nissan Qashqai напоминает старших братьев X-Trail и Pathfinder



## Seat Ateca

Передний бампер Seat Ateca дополнен огромным воздухозаборником

Все больше поклонников вседорожной техники обращает внимание на более компактные модели. В городских условиях удобнее пользоваться небольшим автомобилем. К тому же, такие модели и экономичнее, и доступнее. По результатам 2016 года самый популярный автомобиль в Украине – Kia Sportage. Хотя у него достойные соперники – и проверенные, как Nissan Qashqai, и новые – как Seat Ateca. Эти модели и являются участниками нашего сравнительного тест-драйва.

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

Новый Nissan Qashqai у нас начали продавать в 2014 году. Его дизайн выполнен в стиле старшего брата X-Trail и стал более мускулистым – с профилированными боковинами и капотом. Радиаторная решетка по форме напоминает улыбку, а дополняет ее V-образный хромированный молдинг. В бампере заметен широкий воздухозаборник. Продолговатые фары снабжены стреловидными ходовыми огнями. Расширенные "плечи" задних крыльев подчеркнуты раскосыми фонарями. У задних стоек крыши большой угол наклона, а пятая дверь сверху прикрыта спойлером.

Seat Ateca – первый вседорожник испанской марки. Его дизайн выдержан в традиционном граненном стиле современных Seat. Фирменная трапециевидная решетка радиатора сочетается с огромным воздухозаборником в бампере. Стреловидные фары дополнены светодиодными ходовыми огнями. Боковины выполнены профилированными, также сразу заметны выраженные колесные арки. Нижняя часть кузова по периметру прикрыта защитным пластиковым обвесом. Оригинально смотрятся треугольные задние стойки крыши, а рельефная пятая дверь сверху прикрыта спойлером. Ширину задней части подчеркивают продолговатые фонари.

Sportage немного крупнее своих соперников – достигает 4480 мм в длину против 4377 мм у Qashqai и 4363 мм – у Ateca. У Kia и самая большая колесная база – 2670 мм тогда, как у Seat – 2638 мм, а у Nissan – 2630 мм. Японский вседорожник несколько тяжелее конкурентов: его масса равна 1522 кг, корейский автомобиль весит 1496 кг, а испанский – 1430 кг.

Салон Kia Sportage декорирован тканью и кожей, присутствуют в отделке и черные лакированные вставки. Трехспицевое рулевое колесо очень компактное. Циферблаты приборов разделены цветным диспле-



**Kia самый крупный в тройке – 4480 мм**



**Nissan тяжелее конкурентов, весит 1522 кг**



**Seat самый легкий – 1430 кг**





**Узкие фонари Sportage соединены хромированным молдингом**



**Заднее стекло Qashqai сверху прикрыто спойлером**



**Пятая дверь Ateca выполнена рельефной**

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

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

В салоне Seat Ateca преобладают углы, а отделка разбавлена серебристыми вставками "под алюминий". Рулевое колесо с наплывами на ободке знакомо по хэтчбэку Leon, как и комбинация приборов. Внутри спидометра установлен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре находится датчик температуры двигателя. По центру установлен цветной экран бортового компьютера. Центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и немногочисленные, а потому удобные в использовании. У рулевой колонки изменяются высота и глубина, довольно широкий диапазон регулировок и у водительского кресла. Передние сиденья несколько упругие, зато обладают хорошей боковой поддержкой. Они оснащены подогревом. Обзорность вперед и по сторо-

нам хорошая. Бокс в центральном подлокотнике прячет беспроводное зарядное устройство для мобильных телефонов.

На втором ряду Seat самое большое пространство над головой, а Kia и Nissan немного уступают ему по этому параметру. Зато у Sportage довольно щедрое место для ног, а салон весьма широкий в районе плеч. А вот в Ateca сзади комфортнее двоим взрослым из-за профилированной подушки дивана. У сидений Kia регулируется угол наклона спинки, а у Sportage задние кресла обогреваются. Испанский вседорожник имеет самый вместительный 485-литровый багажник тогда, как у корейской модели его объем – 466 л, а у японской – 430 л. Со сложенными сиденьями получается 1604, 1455 и 1503 л, соответственно.

В сравнительном тест-драйве участвуют приблизительно равноценные варианты моделей – Kia Sportage 2,0 Business, Nissan Qashqai 2,0 SE+ и Seat Ateca 1,4 TSI Style. Все три автомобиля оснащены двухзонным климат-контролем, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, магнитолой с CD-плеером, легкосплавными дисками, связью Bluetooth, системой стабилизации, круиз-контролем, парктроником. Qashqai и Sportage получили камеру заднего вида, датчики света и дождя. Кроме того, у них по 6 подушек безопасности, а у Ateca – 4.

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

Мотор Nissan выдает 144 л. с. при 6000 об/мин, что несколько меньше, чем у соперников. К тому же, его нужно постоянно раскручивать, чтобы добиться лучшей динамики так, как максимальные 200 Н·м крутящего момента доступны только с 4400 об/мин. Также следует отметить, что на высоких оборотах мотор становится чересчур шумным, проявляются и вибрации. Qashqai также оснащен вариатором CVT, который неплохо настроен. Разгон до 100 км/ч занимает 10,5 с, а максимальная скорость – 182 км/ч. При этом расход топлива небольшой – 9,6 л/100 км в городском цикле и 6,0 л/100 км – на шоссе. Nissan также может быть укомплектован 1,2-литровой 115-сильной бензиновой "четверкой" или 1,6-литровым 130-сильным турбодизелем.

Рабочий объем двигателя Seat скром-



**Широкая центральная панель Sportage немного повернута к водителю**



**Салон Nissan отличается весьма лаконичным стилем**



**Центральная панель Seat повернута к водителю**





**Задние сиденья Sportage оснащены подогревом**



**В Qashqai щедрое пространство над головой**



**На втором ряду Ateca комфортнее двоим пассажирам**

нее – 1,4 л. Однако благодаря турбонаддуву "четверка" выдает приличные 150 л. с. и обладает 250 Н·м крутящего момента уже при 1500 об/мин. При этом у турбомотора очень резвый характер и он быстро набирает обороты. Под стать ему – и 6-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями, обеспечивающая очень быстрые переключения передач. Это обеспечивает лучшую в тройке динамику – 8,9 с до 100 км/ч и максимальные 189 км/ч. К тому же, испанский вседорожник еще и самый экономичный – 7,2 л/100 км в городском цикле и 5,8 л/100 км – в загородном. У нас модель также доступна с 1,0-литровым 115-сильным бензиновым турбомотором и турбодизелями объемом 2,0 л (150 и 190 л. с.).

У всех трех вседорожников полный привод – подключаемый, причем в Kia и Nissan при надобности можно принудительно заблокировать муфту. У Qashqai самый высокий дорожный просвет – 200 мм против 189 мм у Ateca и 182 мм – у Sportage.

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

Qashqai приятно удивляет своей управляемостью. Рулевое довольно точное, а его остроту можно регулировать. На малых скоростях руль легкий. С недостаточной поворачиваемостью борется технология Active Trace Control, имитирующая дифференциал повышенного трения. Крены кузова в поворотах относительно небольшие, хотя при этом комфорт езды на высоте и большинство выбоин легко поглощаются. Замедление со 100 км/ч осуществляется на отрезке в 38 м. На больших скоростях дают о себе знать шумы шин.

Козырь Seat – увлекательная управляемость на уровне легковых моделей. Его руль точный и наполняется тяжестью на больших скоростях, по мере роста скорости становится острее. Вседорожник на удивление мало кренится в поворотах, хотя этого добились за счет довольно жесткой подвески. На дорогах низкого качества комфорт езды страдает. Впрочем, подвеска энергоемкая и поглощает выбоины тихо. А вот шум ветра на больших скоростях довольно заметный. Зато сцепление с дорогой хорошее.

Kia Sportage 2,0 Business самый доступный в тройке – 716 500 гривен. Его преимущество – просторный салон. Цена Nissan Qashqai 2,0 SE+ – 750 000 гривен, у него богатая комплектация. Seat Ateca 1,4 TSI Style несколько дороже – 816 тыс. гривен. Зато он самый экономичный и обладает вместительным багажником.



**Kia обладает 466-литровым багажником**

**Объем багажника Nissan – 430 л**

**Багажник Seat самый большой – 485 л**

| Технические характеристики                |                                                                                   |                       |                                             |
|-------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------------|
| Модель                                    | <b>Kia Sportage</b>                                                               | <b>Nissan Qashqai</b> | <b>Seat Ateca</b>                           |
| Тип кузова                                | универсал                                                                         |                       |                                             |
| Количество дверей/мест, шт.               | 5/5                                                                               |                       |                                             |
| Снаряженная масса, кг                     | 1496                                                                              | 1522                  | 1430                                        |
| Длина/ширина/высота, мм                   | 4480/1855/1645                                                                    | 4377/1806/1595        | 4377/1806/1595                              |
| Колесная база, мм                         | 2670                                                                              | 2630                  | 2630                                        |
| Колея передняя/задняя, мм                 | 1585/1585                                                                         | 1560/1560             | 1560/1560                                   |
| Клиренс (дорожный просвет), мм            | 182                                                                               | 200                   | 200                                         |
| Объем багажника мин/макс, л               | 466/1455                                                                          | 430/1503              | 430/1503                                    |
| Диаметр разворота, м                      | 10,6                                                                              | 10,7                  | 10,7                                        |
| Двигатель                                 |                                                                                   |                       |                                             |
| Рабочий объем, см3                        | 1998                                                                              | 1997                  | 1396                                        |
| Тип                                       | Бензиновый                                                                        |                       | Бензиновый, с турбонаддувом                 |
| Расположение                              | спереди, поперечно                                                                |                       |                                             |
| Расположение и количество цилиндров       | В ряд, 4                                                                          |                       |                                             |
| Количество клапанов/распредвалов, шт.     | 16/2                                                                              |                       |                                             |
| Макс. мощность, л. с. при об/мин          | 155 при 6200                                                                      | 144 при 6000          | 150 при 5000                                |
| Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин     | 192 при 4700                                                                      | 200 при 4400          | 250 при 1500-3500                           |
| Топливо/емкость бака, л                   | Аи-95/55                                                                          | Аи-95/60              | Аи-95/60                                    |
| Трансмиссия                               |                                                                                   |                       |                                             |
| Тип привода                               | Подключаемый полный                                                               |                       |                                             |
| Коробка передач                           | 6-ст. автоматическая                                                              | вариатор              | 6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями |
| Ходовая                                   |                                                                                   |                       |                                             |
| Передняя подвеска                         | Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости |                       |                                             |
| Задняя подвеска                           | Независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости  |                       |                                             |
| Тормоза передние                          | дисковые, вентилируемые                                                           |                       |                                             |
| Тормоза задние                            | дисковые                                                                          |                       |                                             |
| Количество подушек безопасности, шт.      | 6                                                                                 | 6                     | 4                                           |
| Сервисные и тормозные системы             | ABS, EBD, BAS, ESC                                                                | ABS, EBD, ASC         | ABS, EBD, Brake Assist, VDC                 |
| Размер шин                                | 225/60 R17                                                                        | 215/60 R17            | 215/55 R17                                  |
| Эксплуатационные показатели               |                                                                                   |                       |                                             |
| Время разгона от 0 до 100 км/ч, с         | 11,6                                                                              | 11,9                  | 8,9                                         |
| Максимальная скорость, км/ч               | 180                                                                               | 188                   | 190                                         |
| Расход топлива, л/100 км                  |                                                                                   |                       |                                             |
| городской цикл                            | 11,2                                                                              | 10,0                  | 7,2                                         |
| загородный цикл                           | 6,7                                                                               | 6,8                   | 5,8                                         |
| смешанный цикл                            | 8,3                                                                               | 7,9                   | 6,3                                         |
| Стоимость тестируемого автомобиля, гривен | 716 500                                                                           | 750 000               | 816 000                                     |
| Первое техобслуживание, км                | 10 000                                                                            |                       |                                             |
| Периодичность техобслуживания, км         | 10 000                                                                            |                       |                                             |





# **Buick Riviera:**

**премиум по-американски**

Автомобили Buick всегда считались начальным премиум-классом в структуре концерна General Motors. Однако некоторые модели по своему уровню превосходили даже аналоги от более престижной марки Cadillac. При этом они были по-настоящему массовыми и популярными. Одна из таких моделей – культовое купе Buick Riviera, один из самых роскошных и высокотехнологичных автомобилей своего времени.

История Buick Riviera началась в 1958 году, когда руководство General Motors пожелало создать большое и роскошное туристическое купе. Новинка должна была быть мощной и быстрой, но при этом комфортабельной и богато оснащенной. Конечно, на то время уже производили Cadillac Eldorado, но он был далеко не всем по карману. Собственно, изначально новинка также должна была выпускаться под маркой Cadillac, но затем выбор производителя пал на Buick. Именно этим объясняется богатое оснащение и премиальность модели.

Разработке купе уделяли большое внимание, ведь его считали имиджевой моделью. В частности, специально для него создали новую платформу, а знаменитый стилист Билл Митчелл (автор классических Chevrolet Corvette) спроектировал авангардный дизайн с зауженной задней частью и заостренными "плавниками" передних крыльев. Огромный 5,3-метровый автомобиль напоминал спортивные модели из Европы. Название также выбрали европейское – Riviera. Хотя американцам оно было знакомо, ведь раньше так назывался самый дорогой вариант оснащения Buick Roadmaster.

Салон выглядел не менее прогрессивно благодаря циферблатам приборов в отдельных желобах и узкой наклоненной центральной консоли. Внутри установили четыре отдельных кресла, разделенных



Buick Riviera 1971 года



Buick Riviera 1974 года

Buick Riviera 1977 года







Buick Riviera 1979 года стал переднеприводным



Buick Riviera 1986 года стал компактнее – 4,8 м



Buick Riviera 1995 года – последнее поколение модели

трансмиссионным тоннелем. Рулевая колонка регулировалась по высоте. В отделке использовали кожу и дерево, установили кондиционер, круиз-контроль, усилитель руля, радио, электроприводы стеклоподъемников и передних кресел. Для начала 60-х это было сродни фантастики.

Начальную версию оснастили 6,6-литровым 325-сильным V8, а за доплату был доступен 7,0-литровый 340-сильный мотор. С 3-ступенчатым "автоматом" более мощный вариант демонстрировал неплохую динамику, учитывая его массу в 1900 кг – разогнался до 100 км/ч за 8 с и развивал 200 км/ч. Конечно, средний расход топлива был огромен – 17,8 л/100 км, – но и бензин в те времена стоил копейки.

Презентация Buick Riviera состоялась в конце 1962 года, а с 1963 года началось его производство. Для своего времени купе было недешевым: стоило 4300 долларов, то есть дороже всех остальных Buick и на уровне Chevrolet Corvette и Jaguar E-Type. На современные деньги это \$35 000. Riviera сразу стал успешным и за первые 12 месяцев выпустили 40 тыс. автомобилей. Примерно столько же машин продали и в 1964 году, включая и ограниченную серию Gran Sport с 360-сильным мотором.

Первое поколение Riviera выпускали на протяжении трех лет и всего собрали свыше 112 тыс. этих купе. В 1966 году увидел мир его наследник. Новичок стал элегантнее на вид, обрел выдвижные фары и большие хромированные бамперы. Он получился длиннее и тяжелее предшественника, поэтому 6,6-литровый V8 ему не предлагали. Зато с 1970 года за доплату начали устанавливать громадный 7,4-литровый 370-сильный мотор, отличавшийся



Buick Roadmaster Riviera 1950 года



Второе поколение Buick Riviera показали в 1966 году



Заостренная задняя часть – черта Buick Riviera 1971 года



тишиной и плавностью работы. Кроме того, Riviera оснастили передними дисковыми тормозами. Покупатели положительно оценили модель, что позволило за пять лет года произвести 227 тыс. машин.

Третье поколение купе, появившееся в 1971 году, снова поразило публику изысканным дизайном. Его длинный капот, панорамное заднее стекло и заостренная (как у лодки) задняя часть сразу привлекли внимание. Появился и собственный логотип модели. Поскольку длина Riviera превысила 5,5 м, а масса составила 2010 кг, то было решено сохранить лишь флагманский 7,4-литровый двигатель. Правда из-за новых экологических норм его мощность снизили до 330 л. с. Зато управляемость улучшилась, ведь купе одним из первых в мире получило антипробуксовочную систему. Однако, спрос на тяжелый и "прожорливый" Riviera существенно снизился с наступлением топливного кризиса. К тому же, постепенно мощность снизили до 260 л. с.

Несмотря на падение популярности больших полноразмерных моделей, в Buick продолжали увеличивать размеры Riviera. Так, новое его поколение в 1974 году достигло 5,7 м в длину и свыше 2 м в ширину. Однако его громадный двигатель развивал всего 205-230 л. с. К тому же, угловатый дизайн стал менее выразительным. Еще хуже ситуация стала в 1977 году: автомобиль окончательно потерял традиционный шарм во внешнем виде, а даже самый мощный 6,6-литровый



Заряженный Buick Riviera GS 1965 года



Зауженная задняя часть – визитная карточка многих Buick Riviera



Кабриолет Buick Riviera 1982 года

Концепт-кар Buick Riviera 2007 года







Модель 1970 года оснастили 7,4-литровым 370-сильным V8

185-сильный V8 не мог обеспечить двух-тонной машине приличную динамику.

В General Motors взяли радикально изменить Riviera. Купе шестой генерации, показанное в 1979 году, построили на переднеприводной платформе Cadillac Eldorado. Это улучшило управляемость и несколько снизило массу автомобиля. Наряду с V8 предложили и даже 3,8-литровый турбированный V6. Он не был мощнее, чем "восьмерки" (185 л. с.), но отличался экономичностью. Еще меньше расход топлива был у 5,7-литрового 140-сильного дизеля. Автолюбители положительно восприняли изменения и за первый год удалось продать 65 тыс. Riviera. А с 1982 года впервые наряду с купе предложили и кабриолет.

Модель 1986 года стала заметно компактнее (4,8 м в длину) и потому легче – 1500 кг. Двигатели V8 окончательно ушли в прошлое, уступив место 3,8-литровому V6 мощностью 140-170 л. с. Riviera получил 4-ступенчатую автоматическую трансмиссию и задние дисковые тормоза. Среди новшеств следует также отметить цифровую приборную панель, сенсорный экран мультимедийной системы, антиблокировочную систему тормозов ABS и подушки безопасности.

Однако, привыкшие к громадным автомобилям американцы не восприняли такой Riviera и популярность модели катастрофически снизилась. Так, в 1993 году удалось продать всего 4500 купе. Поэтому появившийся год спустя Riviera восьмого поколения снова "подрос" до 5,2 м. А компрессорная 240-сильная "шестерка" наконец существенно улучшила динамику (8 с до 100 км/ч) при умеренном расходе топлива. К тому же, автомобиль выглядел весьма элегантно благодаря мягким линиям кузова.



Концептуальный Buick Riviera, 2013 год



Наклоненная центральная консоль – редкость в автомобилях того времени



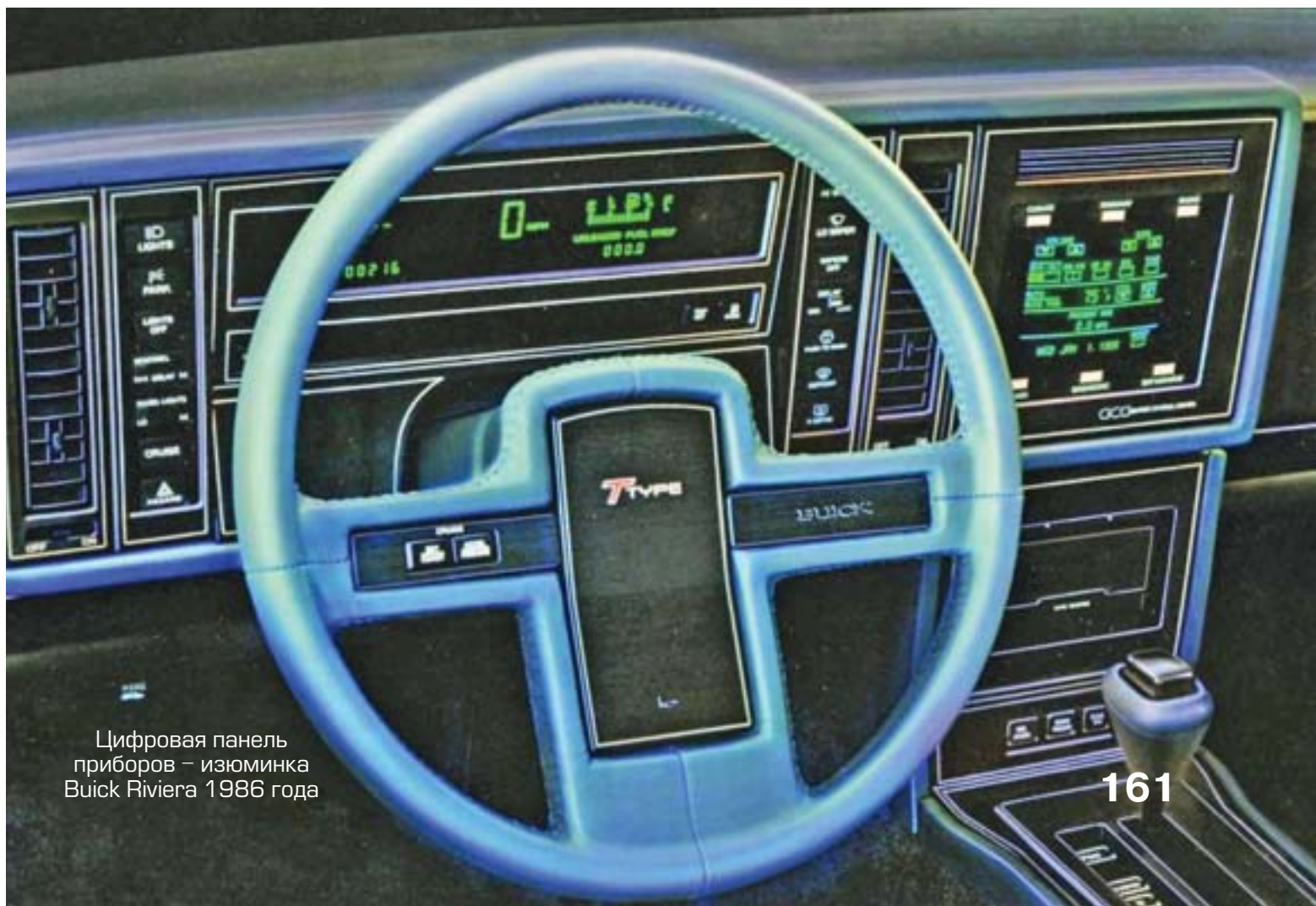
Первый Buick Riviera 1963 года



Buick Riviera восьмого поколения выпускали до 1999 года, а затем было решено отказаться от дальнейшего его раз-

вития. Всего за 36 лет было выпущено 1,1 миллиона Riviera всех поколений, что очень неплохо, как для дорого купе.

Впрочем, в Buick не оставляют надежду возродить модель и подтверждение тому – концепт-кары Buick Riviera 2007 и 2013 годов.



Цифровая панель приборов – изюминка Buick Riviera 1986 года



# COSMOLADY

ЖУРНАЛ ЖИЖИ

№ 4 1 апреля 2017

ТЕМА  
НОМЕРА  
ПО ПРАВИЛАМ  
АПРЕЛЯ

СОЛНЦЕЗАВИСИМЫЕ

СВЕТЛАНА РЕЗНИК  
КЛЕТОЧНАЯ ТЕРАПИЯ —  
ТАЙНЫЙ РЕЦЕПТ  
ВЕЧНОЙ МОЛОДОСТИ

ЖИЗНЬ И ТВОРЧЕСТВО  
ЛОРЫ СУТЕРФИН

«ЦЕЛИТЕЛЬ» —  
МВТ-ПСИХОТИП  
ДЖОННИ ДЕПТА

Катя Козырь

INTELCO



4 820063 950012

СВЯЗЬ БЕЗ ГРАНИЦ!

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