

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

#### **Август 2017**

### www.testdrive.com.ua







Концепт-кар Skoda Element: в молодежном духе





Премьера
Porsche 911 GT2 RS:
быстрый и экстремальный





Премьера
Jaguar XE SV Project 8:
самый мощный в «семействе»





Премьера
Audi A8:
ставка на передовые технологии



Брязгунов Тарас
Каратаев Вячеслав
Косоголов Александр
Фитисова Юлия



30 Премьера вмw x3: смена поколений



38 Премьера
Seat Arona:
вседорожный брат Ibiza





Премьера Jaguar E-Pace: младший член семьи

#### Главный редактор Краев Василий

Свидетельство о регистрации КВ 7445 от 17.06.03.





Премьера
Audi R8 Spyder Plus:
самый быстрый кабриолет в истории марки





Премьера Jaguar XF Sportbrake: стильная практичность





Премьера
Кіа Stonic:
быстрый и бодрящий





Премьера Hyundai i30 Fastback: стильно и недорого

Ежемесячный автомобильный журнал «Тест-Драйв» распространяется во всех без исключения регионах Украины. 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»





Премьера Cadillac XTS: обновление





Премьера Honda Accord: десятый дубль





Премьера Hyundai i30 N: создан на Нюрбургринге





Премьера
Mercedes-Benz X-Class:
первый пикап немецкой марки





Премьера Kia Sorento: легкое обновление





**Дебютант Volvo XC60:** младший брат XC90





**Тест-драйв Renault Captur:**смешение классов





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





**Сравнительный тест-драйв Ford Fiesta, Kia Rio и Volkswagen Polo:**соревнование в В-классе





Сравнительный тест-драйв Kia Sportage, Mazda CX-5 и Toyota RAV4: поединок дизельных вседорожников





Сравнительный тест-драйв Fiat 500X, Opel Mokka X и Suzuki SX4: маленькие вседорожники для большого города





Страницы истории Dodge Viper: прощание с легендой

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.

Skoda Element:











Компания Skoda организовала программу поддержки молодых дизайнеров. Им не только всячески содействуют, но и позволяют самовыражаться через яркие концепт-кары. Молодые стилисты уже создали неординарные Skoda CitiJet, Funstar и Atero. Тперь же представлен новый концепт-кар Skoda Element.

Кабриолет Skoda Element создан на базе 3,6-метрового городского хетчбэка А-класса Citigo. Хотя схожесть двух автомобилей заметна разве что в анфас. У Skoda Citigo не только срезана крыша, но и удалены двери. Кроме того, на бамперах, порогах и колесных арках появи-

лись защитные пластиковые накладки, а дорожный просвет увеличен на 60 мм. Также предусмотрены особые черно-желтые 16-дюймовые диски под цвет кузова.

Во внутренней отделке Skoda Élement преобладают кожа и алькантара. Установлено трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу от Skoda Octavia RS. Заряженный лифтбэк также поделился и спортивными сиденьями с интегрированными подголовниками. К центральной панели крепится дисплей навигационной системы.

Вместо задних сидений – багажник, причем сверху на его крышке расположе-

на солнечная батарея, а снизу – большой телевизор. В добавок здесь размещена 400-ваттная аудиосистема. Таким образом Skoda Element можно превратить в передвижной кинотеатр или дискотеку на колесах.

Концепт-кар оснащен электромотором мощностью 82 л. с. и с максимальным крутящим моментом в 210 Н • м. Он способен разогнаться до 100 км/ч за 13 с и развить 130 км/ч. Литий-ионной аккумуляторной батареи на 18,7 кВт • ч хватит, чтобы проехать до 160 км.





### Porsche 911 GT быстрый и экстремальны



В линейке Porsche 911 всегда хватало мощных заряженных версий. Одна из них – Porsche 911 GT2, известный с 1993 года. Нынешнего поколения модели в кузове 991 откровенно заждались и многие считали, что его и вовсе не будет. Но новый Porsche 911 GT2 все же появился, причем в экстремальном исполнении RS.









Купе Porsche 911 GT2 RS – самый мощный и быстрый Porsche 911 всех времен. Его оснастили 3,8-литровой оппозитной шестеркой с двумя турбинами от Porsche 911 Turbo S, но после доработки ее мощность выросла с 580 до внушительных 700 л. с. максимальный крутящий момент достиг 750 Н м. С 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями разгон до 100 км/ч занимает 2,8 с, а максимальная скорость – 340 км/ч.

Подвеска и рулевое управление перенастрены, а задние колеса впервые стали управляемыми. Заднеприводное купе Porsche также получило карбоново-керамические тормоза.

Отличить Porsche 911 GT2 RS от стандартной 911-ой несложно. У него увеличены воздухозаборники в переднем бампере и боковинах, новый аэродинамический обвес и расширенные крылья. Легкосплавные диски "обули" в широкие шины размером 265/35 ZR20 спереди и 325/30 ZR21 сзади. Установлено и огромное антикрыло, а из заднего бампера выглядывают две широких выхлопных трубы.

Крылья и капот изготовлены из карбона, а крыша – магниевая. Автомобиль весит 1470 кг, но его можно сделать еще на 30 кг легче, выбрав пакет Weissach, включающий магниевые диски и крышку переднего багажника из углеволокна.

Во внутренней отделке сочетаются кожа, алькантара и карбон. Установлены новое рулевое колесо и спортивные ков-

шеобразные передние сиденья. От задних кресел отказались в пользу каркаса безопасности, а дверные ручки заменили петлями. Мультимедийная система пополнилась функцией записи телеметрии параметров автомобиля во вреям прохождения круга по гоночному треку.

Новый Porsche 911 GT2 RS представили на Фестивале скорости в Гудвуде (Великобритания). Продажи модели уже стартовали, а цена Porsche в Европе составляет 285 тыс. евро. Большинство автомобилей из лимитированной серии в 1000 единиц уже раскуплены.



Технические характеристики Porsche 911 GT2 RS		
Тип кузова	купе	
Количество дверей/мест, шт.	2/2	
Снаряженная масса, кг	1470	
Длина/ширина/высота, мм	4549/1880/1297	
Колесная база, мм	2453	
Колея передняя/задняя, мм	1587/1557	
Объем багажника мин./макс., л	125	
Диаметр разворота, м	11,1	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	3800	
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	
Расположение	сзади, продольно	
Расположение и количество цилиндров	6, оппозитно	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	700 при 7000	
Макс. крутящий момент, Н⋅м при об/мин	750 при 2500-4500	
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/64	
Транс	миссия	
Тип привода	задний	
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	
Ход	овая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная со стабилизатором поперечной устойчивости	
	-	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза передние  Тормоза задние	дисковые, вентилируемые дисковые вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые вентилируемые	
Тормоза задние  Сервисные и тормозные системы	дисковые вентилируемые  ABS, EBD, PSM	
Тормоза задние  Сервисные и тормозные системы  Количество подушек безопасности, шт.  Размер шин	дисковые вентилируемые  ABS, EBD, PSM  6	
Тормоза задние  Сервисные и тормозные системы  Количество подушек безопасности, шт.  Размер шин	дисковые вентилируемые  ABS, EBD, PSM  6  265/35 ZR20 спереди, 325/30 ZR21 сзади	
Тормоза задние  Сервисные и тормозные системы  Количество подушек безопасности, шт.  Размер шин  Эксплуатацион	дисковые вентилируемые  ABS, EBD, PSM  6  265/35 ZR20 спереди, 325/30 ZR21 сзади  ные показатели	
Тормоза задние  Сервисные и тормозные системы  Количество подушек безопасности, шт.  Размер шин  Эксплуатацион  Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	дисковые вентилируемые  ABS, EBD, PSM  6  265/35 ZR20 спереди, 325/30 ZR21 сзади  ные показатели  2,8	
Тормоза задние  Сервисные и тормозные системы  Количество подушек безопасности, шт.  Размер шин  Эксплуатацион  Время разгона от 0 до 100 км/ч, с  Максимальная скорость, км/ч	дисковые вентилируемые  ABS, EBD, PSM  6  265/35 ZR20 спереди, 325/30 ZR21 сзади  ные показатели  2,8	
Тормоза задние  Сервисные и тормозные системы  Количество подушек безопасности, шт.  Размер шин  Эксплуатацион  Время разгона от 0 до 100 км/ч, с  Максимальная скорость, км/ч  Расход топлива, л/100 км	дисковые вентилируемые  ABS, EBD, PSM  6  265/35 ZR20 спереди, 325/30 ZR21 сзади  ные показатели  2,8  340	
Тормоза задние  Сервисные и тормозные системы  Количество подушек безопасности, шт.  Размер шин  Эксплуатацион  Время разгона от 0 до 100 км/ч, с  Максимальная скорость, км/ч  Расход топлива, л/100 км  – смешанный цикл	дисковые вентилируемые  ABS, EBD, PSM  6  265/35 ZR20 спереди, 325/30 ZR21 сзади  ные показатели  2,8  340	

# Jaguar XE SV

самый мощный в "семейс







Компания Special Vehiles Operation (SVO) создана недавно, чтобы проектировать заряженные версии Jaguar и Land Rover. Британские инженеры уже подготовили несколько интересных моделей, а теперь создали ураганный спортивный седан Jaguar XE SV Project 8. Представили его на Фестивале скорости в британском Гудвуде.

Главная особенность Jaguar XE SV Project 8 – 5,0-литровый компрессорный V8 – первая "восьмерка" в линейке XE. Двигатель развивает 600 л. с. и обладает максимальным крутящим моментом в 700 Н⋅м. С ним автомобиль разгоняется до 100 км/ч всего за 3,7 с и способен развить 322 км/ч. Это самый динамичный автомобиль в истории марки.

Чтобы совладать с такой мощью новый Jaguar XE SV Project 8 получил полный привод с активным задним дифференциалом и системой векторизации тяги. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия переключает передачи всего за 0,2 с.

У автомобиля полностью новая подвеска. Установлены более жесткие пружины и доработанные адаптивные амортизаторы, а дорожный просвет теперь регулируется. Появились и карбоново-керамические тормоза диаметром 400 мм спереди и 396 мм – сзади.

Отличить заряженный седан Jaguar очень легко по карбоновому аэродинамическому обвесу, массивному переднему бамперу и огромному заднему антикрылу. Кроме того, крылья серьезно расширены,

а в колесных арках видны 20-дюймовые легкосплавные диски с шинами размером 265/35 R20 спереди и 305/30 R20 сзади. Из заднего бампера выглядывают четыре широких выхлопных трубы.

В отделке салона сочетаются кожа, алькантара и алюминий. Установлены особые спортивные передние сиденья с карбоновым каркасом и интегрированными подголовниками. При желании от задних кресел можно отказаться и установить вместо них трубчатый каркас безопасности. Комплектация пополнилась 380-ваттной аудиосистемой и Wi-Fi.

Всего выпустят только 300 Jaguar XE SV Project 8, так что он сразу станет коллекционным раритетом. Наверное, поэтому цена Jaguar очень высокая – 170 тыс. евро.







Технические характеристики Jaguar XE SV Project 8		
Тип кузова	седан	
Количество дверей/мест, шт.	4/5	
Снаряженная масса, кг	1745	
Длина/ширина/высота, мм	4713/1954/1436	
Колесная база, мм	2835	
Объем багажника мин./макс., л	455	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	5000	
Тип	Бензиновый, с механическим компрессором	
Расположение	спереди, продольно	
Расположение и количество цилиндров	V8	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	600 при 6500	
Макс. крутящий момент, H⋅м при об/мин	700 при 3500-5000	
Топливо/емкость бака, л	A-98/70	
Транс	миссия	
Тип привода	подключаемый полный	
Коробка передач	8-ст. автоматическая	
Ход	овая	
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, DSC, Traction control	
Количество подушек бзопасности, шт.	6	
Размер шин	265/35 ZR20 спереди, 305/30 ZR20 сзади	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,7	
Максимальная скорость, км/ч	322	
Стоимость автомобиля, евро	170 000	
Первое техобслуживание, км	15 000	
Периодичность техобслуживания, км	15 000	











Седан Audi A8 впервые появился в 1994 году и с того времени является неизменным флагманом в линейке немецкой марки. Третье поколение модели оказалось настоящим долгожителем: его выпускали с 2006 года. Теперь ему наконец на смену пришел новый Audi A8.

Audi A8 построен на новой модульной платформе MLB Evo, а в его конструкции использованы алюминиевые сплавы, магний и даже карбон. Автомобиль стал крупнее и теперь достигает 5172 мм в длину при колесной базе в 2998 мм. Предложен и удлиненный 5,3-метровый вариант.

Новичок сохраняет знакомый граненый дизайн Audi, хотя есть и определенные новшества. Широкая решетка радиатора и узкие фары – черты нового стиля марки, дебютировавшего на концепт-карах Audi Prologue. Оптика, кстати, светодиодная и с активной матрицей, управляющей пучком света. В крышку багажника интегрирован спойлер, а фонари растянуты на всю ширину кузова.

Во внутренней отделке сочетаются кожа, дерево и полированный алюминий. Очень необычно выглядит четырехспицевое рулевое колесо. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый экран и могут проецироваться на лобовое стекло. На центральной панели установлены сразу два сенсорных дисплея: верхний отображает карту спутниковой навигации и меню мультимедийной системы, а нижний – заменяет клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля.

У задних пассажиров Audi A8 есть свой съемный планшет для управления настройками климата. Кроме того, можно выбрать отдельные сиденья с регулировками, подогревом, вентиляцией и выдвижными подставками под ноги. Объем багажника составляет 505 л.

В перечне дополнительного оборудования – четырехзонный климат-контроль, камеры кругового обзора, Wi-Fi, функция массажа передних и задних сидений, парковочный автопилот с дистанционным управлением. Так-

же появились система распознавания дорожных знаков и автопилот для пробок.

Отныне все Audi A8 являются гибридами, ведь их бензиновые и дизельные двигатели дополнены небольшими электромоторами с 48-вольным электрооборудованием. На первых порах предложат на выбор два 3,0-литровых турбированных V6: бензиновый 340-сильный и дизельный 286-сильный. Позже появятся 4,0-литровый V8 мощностью 460 л. с., 585-сильный W12 и 450-сильный гибрид Audi A8 E-Tron. Будет в линейке и заряженный седан Audi S8 мощностью около 600 л. с.

Все модификации получили 8-ступенчатый "автомат", будут версии с передним и полным приводом. Впервые автомобиль получил поворачиваемые задние колеса. Активная пневмоподвеска способна сканировать дорогу впереди автомобиля и подстариваться под выбоины.

Новый Audi A8 поступит в продаже с ноября. Цены в Европе начинаются с отметки в 83 тыс. евро.



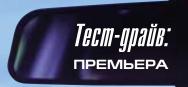




Технические характеристики Audi A8		
Тип кузова	седан	
Количество дверей/мест, шт.	4/5	
Длина/ширина/высота, мм	5172/1945/1473	
Колесная база, мм	2998	
Объем багажника, л	505	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	2995	
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	
Расположение	спереди, продольно	
Расположение и количество цилиндров	V6	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	340 при 5400	
Макс. крутящий момент, Н⋅м при об/мин	500 при 1370-4500	
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/58	
Трансмиссия		
Тип привода	постоянный полный	
Коробка передач	8-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	
Эксплуатационные показатели		
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	83 000 – 150 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	







## мена поколений



Первый BMW X3 появился в 2003 году и стал первым компактным вседорожником премиум-сегмента. С того времени выпущено свыше 1,5 млн. вседорожников двух генераций, а теперь дебютировал новый BMW X3 третьего поколения. Представили его в США, ведь именно здесь расположено сборочное предприятие.

Новый ВМW X3 подрос до 4708 мм в длину, а колесная база увеличена до 2864 мм, но масса при этом снижена на 55 кг. Дизайн вседорожника радикально не изменился, но автомобиль стал солиднее и немного элегантнее. В духе новых ВМW 5 Series и 7 Series решетка радиатора увеличена в размерах, а передние фары стали светодиодными. Линии кузова стали более плавными и элегантными, хотя сохранены и фирменные рельефные боковины, и крупные фонари, и спойлер

на крыше. Заряженный BMW X3 M40i получил аэродинамический обвес и 18-дюймовые легкосплавные диски.

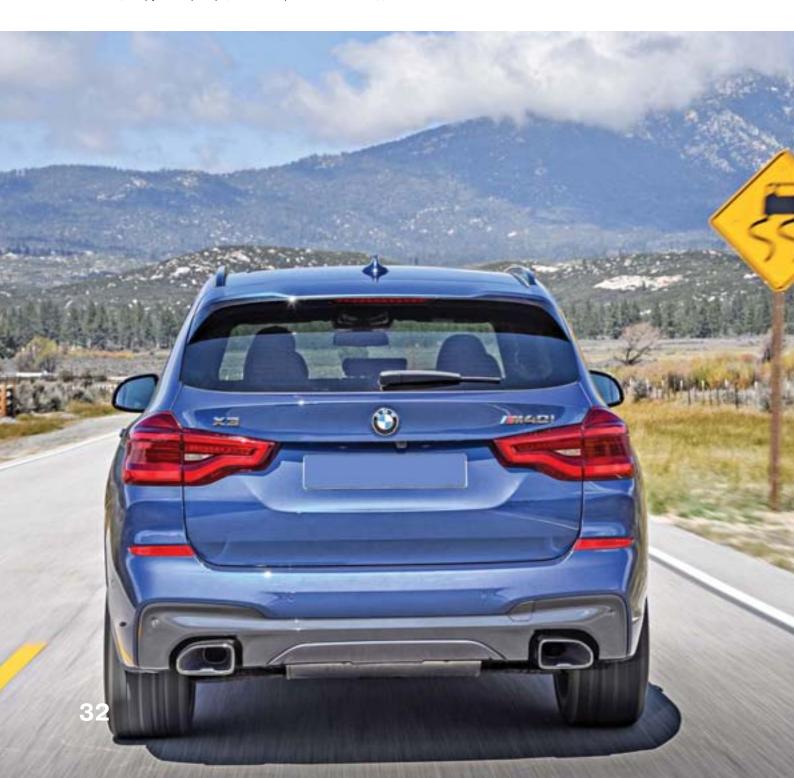
В салоне также заметны черты BMW 5 Series. В частности, у него позаимствованы рулевое колесо и повернутая к водителю центральная панель с 10,25-дюймовым дисплеем. Впервые за доплату доступна цифровая комбинация приборов, данные могут проецироваться и на лобовое стекло. Салон стал просторнее, а вот объем багажника остался на прежнем уровне – 550-1600 л. Зато пятая дверь теперь может быть оснащена электроприводом с сенсором открытия.

Среди других новых опций BMW X3 – трехзонный климат-контроль, вентиляция передних сидений, парковочный автопилот с дистанционным управлением, камеры кругового обзора, Wi-Fi, система полуавтономного движения.

Вседорожник ВМW будут оснащать бензиновыми турбомоторами объемом 2,0 л (184 и 252 л. с.) и 3,0 л (360 л. с.), а также турбодизелями объемом 2,0 л (190 л. с.) и 3,0 л (265 л. с.). Самый мощный двигатель установлен на X3 М40і: с ним разгон до 100 км/ч занимает 4,8 с. Позже линейку двигателей расширят, появится и гибридная версия.

Все варианты получили 8-ступенчатую автоматическую трансмиссию, а вот привод может быть как задним, так и полным. За доплату можно выбрать адаптивные амортизаторы.

Новый BMW X3 поступит в продажу с осени. Цена BMW в Европе составит от 44 тыс. евро.













Технические характеристики BMW X3		
Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Длина/ширина/высота, мм	4708/1891/1676	
Колесная база, мм	2864	
Клиренс (дорожный просвет), мм	204	
Объем багажника, л	550/1600	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	2979	
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	
Расположение	спереди, продольно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 6	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	360 при 5500	
Макс. крутящий момент, Н⋅м при об/мин	500 при 1500	
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/67	
Трансмиссия		
Тип привода	постоянный 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, DSC, ASR	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Размер шин	245/50 R18	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,8	
Максимальная скорость, км/ч	250	
Расход топлива, л/100 км		
– смешанный цикл	8,4	
Стоимость автомобиля в Европе, евро	44 000 – 70 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	

# Seat Arons Beegopoxhый брам Ib









Долгое время в линейке Seat не было вседорожных моделей, однако теперь они стали появляться одна за другой. Сначала в 2016 году показали первенца Seat Ateca, а теперь за ним последовал и младший брат Seat Arona. Презентовали новинку в Барселоне.

Новый Seat Arona достигает 4138 мм в длину при колесной базе в 2564 мм. Вседорожник построен на модульной платформе MQB-A0, как и Seat Ibiza пятого поколения. Два автомобиля очень схожи, ведь у обоих во внешнем виде преобладают грани и углы. Скромная траециевидная решетка радиатора сочетается с огромным воздухозаборником в бампере. Треугольные фары могут быть полностью светодиодными. Боковины и пятая дверь профилированы, а на крыше установлен спойлер. Появилась и версия FR с аэродинамическим обвесом.

Черты Seat Ibiza заметны и в салоне вседорожника. У него заимствованы и трехспицевое рулевое колесо, и крупные циферблаты приборов. Внутри спидометра установлен указатель топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. Центральная панель повернута к водителю, а сверху на ней установлен 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Объем багажника один из самых больших в классе – 400 л.

Список опций включает систему доступа без ключа, двухзонный климат-контроль, датчики освещения и дождя, беспроводную зарядку для смартфонов. Также доступны адаптивный круиз-контроль с режимом для пробок, технологии автоматического торможения, мониторинга "слепых" зон и слежения за усталостью водителя. Автомобиль можно персонализировать с помощью двухцветной окраски.

На выбор будут предложены бензиновые турбомоторы объемом 1,0 л 95 и 115 л. с.) и 1,5 л (150 л. с.), а также 1,6-литровые турбодизели мощностью 95 и 115 л. с. Для некоторых стран позже предложат 1,6-литровый бензиновый двигатель на 110 л. с.

Seat Arona можно будет оснастить механической трансмиссией или "роботом" с двумя сцеплениями. Привод на первых порах – только передний. За доплату можно выбрать адаптивные амортизаторы.

Новый Seat Arona покажут публике на Франкфуртском автосалоне в сентябре. Вскоре после презентации вседорожник поступит в продажу по цене примерно 15 тыс. евро.



















На протяжении 80 лет в модельном ряду Jaguar не было вседорожников. Однако в прошлом году поступил в производство первенец Jaguar F-Pace, вскоре к нему присоединится и вседорожный электромобиль Jaguar I-Pace. Теперь же представили и третью модель – новый Jaguar E-Pace.

Компактный Jaguar E-Расе достигает всего 4395 мм в длину при колесной базе в 2681 мм. Платформой с ним поделился Range Rover Evoque. Часть кузовных панелей выполнены из алюминиевых сплавов. Новинку позиционируют, как вседорожное купе, поэтому у него аркообразная форма крыши и высокая оконная линия. Фирменная широкая "пасть" решетки радиатора сочетается с каплевидными светодиодными фарами. В переднем бампере – сразу три воздухозаборника, а в боковинах – традиционные отверстия. На крыше установлен спойлер, а расширенные "плечи" задних крыльев подчеркнуты узкими фонарями.

Во внутренней отделке сочетаются кожа и полированный алюминий, а некоторые детали знакомы по седанам Jaguar XE и XF. В более дорогих версиях показания приборов выведены на 12,3-дюймовый дисплей и могут проецироваться на лобовое стекло. Центральная панель наклонена, а сверху на ней установлен 10,2-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Объем багажника равен 577 л.

Начальная комплектация включает Wi-Fi, а также системы автоматического торможения, мониторинга "слепых" зон, соблюдения полосы движения, распознавания дорожных знаков и определения усталости водителя. Среди опций есть парковочный автопилот и электропривод пятой двери с сенсорным открытием.

Jaguar E-Расе будут оснащать 2,0-литровыми четырехцилиндровыми двигателями с турбонаддувом нового "семейства" Ingenium. Это бензиновые моторы мощностью 250 и 300 л. с., а также турбодизели на 150, 180 и 240 л. с. Самая мощная версия разгоняется до 100 км/ч за 6,4 с и развивает 243 км/ч.

На выбор предложат 6-ступенчатую механическую или 9-ступенчатую автоматическую трансмиссию, передний либо полный привод. Версии с четырьмя ведущими колесами получили систему векторизации тяги, а ради улучшения управляемости больше тяги передается на заднюю ось. Для бездорожья предусмотрены несколько режимов для разных типов поверхности и особый вседорожный круиз-контроль ASPC. Автомобиль также получил систему изменения настроек шасси, а за доплату доступны адаптивные амортизаторы.

Новый Jaguar E-Расе поступит в продажу с начала 2018 года. Цены стартуют с отметки в 35 тыс. евро.







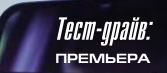


Технические характеристики Jaguar E-Pace		
Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Длина/ширина, мм	4395/1890	
Колесная база, мм	2681	
Объем багажника, л	577/1234	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1999	
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	
Расположение	спереди, поперечно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	300 при 5500	
Макс. крутящий момент, Н⋅м при об/мин	400 при 1500-4500	
Трансмиссия		
Тип привода	подключаемый полный	
Коробка передач	9-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, EBA, DSC, Terrain Response, TPMS, HDC	
Размер шин	235/50 R19	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,4	
Максимальная скорость, км/ч	243	
Стоимость автомобиля в Европе, евро	35 000 – 60 500	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

## Audi R8 Spy

самый быстрый кабриол





#### der Plus:

т в истории марки





Audi R8 стал одним из самых успешных среднемоторных спортивных моделей. Всего выпущено уже почти 30 тыс. купе и кабриолетов, а в 2015 году появилась модель второго поколения. Сначала показали купе, а затем – и кабриолет Audi R8 Spyder. Теперь же появился заряженный вариант версии с мягкой крышей – Audi R8 Spyder Plus.

Audi R8 Spyder Plus сохраняет знакомый дизайн со сдвинутым вперед салоном и немаленькими воздухозаборниками в боковинах. Впрочем, как и у купе, во внешнем виде преобладают граненые линии. Широкая решетка радиатора сочетается с продолговатыми светодиодными фарами. Отличить новичка можно по заостренному

заднему спойлеру. Также у кабриолета часть кузовных панелей карбоновые, что позволило сделать автомобиль легче на 25 кг – до 1695 кг. Мягкая тканевая крыша складывается с помощью электропривода за 20 с на скорости до 50 км/ч.

В салоне создан своеобразный кокон вокруг водителя, отделяющий его от переднего пассажира. В отделке использованы кожа, алькантара, углеволокно и полированный алюминий. На руле установлена клавиша запуска двигателя, а его обод плоский снизу. Показания приборов выведены на дисплей, он же отображает и данные мультимедийной системы, поэтому на компактной центральной панели экрана нет.

Audi R8 Spyder Plus оснащен доработанным 5,2-литровым V10 с увеличенной до 610 л. с. мощностью. В паре с ним работает 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Разгон до 100 км/ч занимает 3,3 с, а максимальная скорость составляет 328 км/ч. Это самый быстрый кабриолет Audi в истории.

Как и все R8 Spyder, новый кабриолет получил полный привод, электроусилитель руля и адаптивные амортизаторы. Оснащение пополнили карбоново-керамические тормозные диски.

Новый Audi R8 Spyder Plus поступит в продажу с августа по цене от 207 500 евро.









#### Jaguar XF Spoi

стильная практичносі





#### tbrake:

b





Марка Jaguar стала известна своими седанами и купе, но в XXI веке начала выпускать и универсалы. В 2012 году появилась подобная версия и у модели XF. В 2015 году показали новый Jaguar XF второго поколения, однако появление универсала долгое время было под вопросом. Дело в том, что руководство компании сделало ставу на вседорожник Jaguar F-Pace. Но в конце концов универсал Jaguar XF Sportbrake увидел мир.

Новый Jaguar XF Sportbrake немного короче предшественника (4954 мм), но его колесная база выросла до 2960 мм. Массу уалось снизить на 190 кг за счет использования алюминиевых сплавов. Автомобиль сохраняет элегантный стиль предшественника. У него плавные обводы кузова и большой угол наклона задних стоек кры-

ши. Фирменная хромированная "пасть" решетки радиатора сочетается с узкими светодиодными фарами. Боковины традиционно украшены воздухозаборниками, а на крыше установлен спойлер. Продолговатые фонари соединены хромированной накладкой.

Уже в базовой версии салон декорирован кожей. Показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей а на центральной панели установлен 10,2-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Универсал Jaguar XF просторнее предшественника, а объем его багажника вырос до 565 л в обычном состоянии и 1700 л – со сложенными задними сиденьями. Пятая дверь оснащена электроприводом с сенсорным открытием. Среди других новых опций – парковочный

автопилот и система полуавтономного движения.

На первых порах на выбор предложат 2,0-литровый 250-сильный бензиновый турбомотор, а также турбодизели объемом 2,0 л (163, 180 и 240 л. с.) и 3,0 л (300 л. с.). Все версии оснащены 8-ступенчатой автоматической трансмиссией, а за доплату доступен полный привод. Задняя подвеска – с пневмоэлементами, а среди опций есть адаптивные амортизаторы.

Новый Jaguar XF Sportbrake поступит в продажу с осени. Цена универсала Jaguar – от 48 тыс. евро.











Совсем недавно представили компактный вседорожник Hyundai Kona. Теперь же появилась родственная модель от Kia – Stonic. Компактный вседорожник построен на той же платформе, а его название получено путем слияния слов Speedy ("быстрый") и Tonic ("бодрящий").

Новый Кіа Stonic достигает около 4,2 м в длину. Автомобиль выглядит не столь вызывающее, как его собрат от Hyundai. Фирменная решетка радиатора в виде пасти сочетается с продолговатыми фарами. Капот и боковины выполнены профилированными, а колесные арки расширены. На крыше установлен немаленький спойлер. Сзади по краям кузова раз-

мещены узкие фонари. Автомобиль можно сделать ярче с помощью двухцветной окраски.

Во внутренней отделки можно заметить немало деталей от нового Kia Rio. Это и трехспиевое рулевое колесо, и приборы, и 7,0-дюймовый дисплей мультимедийной системы, прикрепленный к центральной панели. Объем багажника составляет 352 л.

Список доступных опций для Kia Stonic включает камеру заднего вида, системы автоматического торможения, соблюдения полосы движения, мониторинга "слепых" зон и определения усталости водителя.

Линейка двигателей Kia Stonic несколько иная, чем у Hyundai Kona. Вседорожник получит бензиновые двигатели объемом 1,2 л (86 л. с.), 1,4 л (100 л. с.) и 1,0 л турбо (120 л. с.), а также 1,6-литровый турбодизель мощностью 110 л. с. На выбор предложат 6-ступенчатые механическую или автоматическую коробку переключения передач, а вот привод будет только передним.

Новый Kia Stonic поступит в продажу в Европе с третьего квартала 2017 года. Цена вседорожника в базовой версии составит около 18 тыс. долларов.





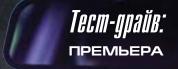






# Hyundai i30 cmuльно и недорого



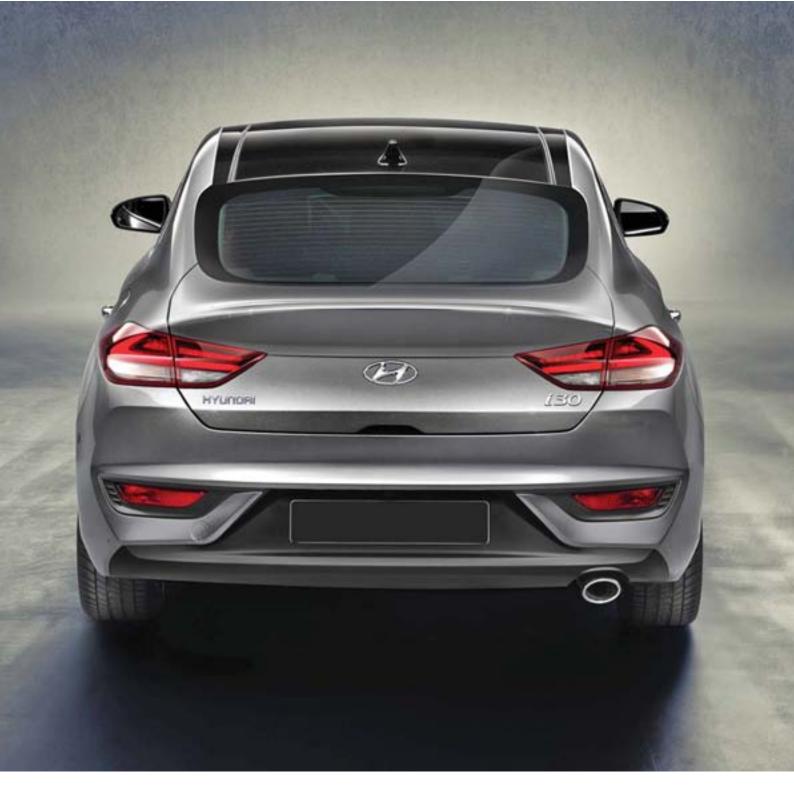


### asthack









Прошлое поколение Hyundai i30 предлагали не только с кузовами пятидверный хетчбэк и универсал, но и в более спортивном трехдверном исполнении. Однако у новой модели трехдверной версии не будет. Но не стоит расстраиваться: вместо нее предложат не менее яркий Hyundai i30 Fastback.

Новый Hyundai i30 Fastback длиннее хетчбэка на 115 мм (4455 мм) и ниже на 30 мм (1425 мм). Аркообразная линия крыши сделала лифтбэк похожим на купе, а динамизма прибавляет заостренный задний спойлер. Кроме того, у автомобиля несколько иной передний бампер и бо-

лее мускулистые рельефные боковины. Сзади бросаются в глаза каплевидные фонари. Кстати, оптика автомобиля может быть полностью светодиодной.

Внутри Hyundai i30 Fastback мало чем отличается от хетчбэка. Передняя панель профилирована, а приборы разделены цветным дисплеем бортового компьютера. Наклоненная центральная панель увенчана 8,0-дюймовым сенсорным экраном мультимедийной системы. Базовое оснащение включает системы автоматического торможения, соблюдения полосы движения и слежения за усталостью водителя.

На выбор предложат бензиновые турбомоторы объемом 1,0 л (120 л. с.) и 1,4 л (140 л. с.), а также турбодизели объемом 1,6 л и мощностью 110 и 136 л. с. Позже линейку расширит заряженный вариант Hyundai i30 N Fastback с 2,0-литровым 270-сильной "четверкой" с турбонаддувом.

Лифтбэк получил более жесткие пружины подвески, а его центр тяжести понижен. Это способствует улучшению управляемости.

Hyundai i30 Fastback поступит в продажу с начала 2018 года. Цена модели еще не объявлена, но она будет не намного дороже хетчбэка, который стоит от 17 500 евро.











Седан Cadillac XTS появился в 2012 году и на некоторое время даже стал флагманом американской марки. Теперь это звание перешло к Cadillac CT6, но его предшественник по-прежнему остается в производстве. Автомобиль даже прошел серьезное обновление.

Cadillac XTS обновляли с оглядкой на CT6, который является носителем нового фирменного стиля. В частности, автомобиль получил такие же стреловидные светодиодные фары и увеличенную хромированную решетку радиатора. У автомобиля полностью новые крылья, бамперы, капот и крышка багажника. Сзади заметны более элегантные L-образные фонари.

Стандартными теперь являются 19-дюймовые легкосплавные диски, а 20-дюймовые колеса предложены за доплату.

В салоне Cadillac XTS изменений поменьше и они не так заметны. Предложены новые схемы отделки, немного доработана цифровая панель приборов, установлены новые передние сиденья. Кресла, кстати, оснащены электроприводом, подогревом, вентиляцией и функцией массажа. Новая и мультимедийная система с 8,0-дюймовым сенсорным дисплеем. Стандартными теперь являются трехзонный климат-контроль, аудиосистема Bose с 8 динамиками и Wi-Fi. Кроме того, установлена новая система автоматического торможения.

От базового 2,0-литрового турбомотора было решено отказаться. Новый Cadillac XTS оснащают исключительно 3,6-литровыми V6: атмосферным двигателем мощностью 308 л. с. и турбированным – на 410 л. с. Обе версии комплектуются 6-ступенчатой автоматической трансмиссией, а привод может быть передним либо полным. Список опций пополнили адаптивные магнитологические амортизаторы.

Обновленный седан Cadillac XTS покажут на автошоу в Пекине, а в продажу он поступит с осени. В США автомобиль будет стоить от 46 тыс. долларов.

















Седан Honda Accord представляет японскую марку в D-классе с 1976 года. Четыре десятилетия спустя пришло время для юбилейного, десятого поколения модели.

Новый Honda Accord построен на современной платформе, которую также используют Honda Civic и CR-V. Она позволила снизить массу авто на 80 кг. Седан немного меньше предшественника (4850 мм в длину). Но зато его колесная база выросла до 2830 мм.

В дизайне просматриваются черты того же Civic, а еще водородного Honda Clarity. Широкая решетка радиатора дополнена хромированной балкой, образующей своеобразные "брови" над продолговатыми фарами. Оптика, кстати, полностью светодиодная во всех версиях. Аркообразная

форма крыши прибавляет автомобилю динамичности, оригинально выглядит и излом оконной линии. Сзади бросаются в глаза C-образные фоанри.

В салоне улучшены материалы отделки. Разработчики отказались от цифровой панели приборов, как у CR-V, но между спидометром и тахометром появился большой 8,0-дюймовый дисплей бортового компьютера. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло. На центральной панели установлен 7,0-дюймовый экран мультимединой системы. Водительское сиденье теперь оснащено электроприводом уже в базовой версии.

Начальное оснащение также пополнилось адаптивным круиз-контролем, камерой заднего вида, системами автоматического торможения, распознавания дорожных знаков и соблюдения полосы движения. Среди новых опций – Wi-Fi и система определения усталости водителя.

Отныне Honda Accord оснащают бензиновыми четырехцилиндровыми турбомоторами. Базовый 1,5-литровый двигатель развивает 192 л. с., а 2,0-литровый – 252 л. с. Более мощная версия доступна с новой 10-ступенчатой автоматической трансмиссией тогда, как 1,5-литровый вариант идет с 6-ступенчатой "механикой" или вариатором. За доплату теперь можно заказать адаптивные амортизаторы.

Новый Honda Accord поступит в продажу в Японии и США с осени. Цена модели составит около 25 тыс. долларов в базовой версии. Позже линейку расширит гибридная версия.









## создан на Нюрбургринге



В Hyundai взялись развивать линейку заряженных моделей. Все они будут нести обозначение N в название. Оно указывает, что разработка "горячих" версий велась на известном автодроме Нюрбургринг. Первым в новом "семействе" стал Hyundai i30 N.

В основе модели лежит пятидверный хетчбэк Hyundai i30. Главное отличие новинки прячется под капотом. Там установлен 2,0-литровый бензиновый турбомотор. В стандартной версии он развивает 250 л. с., а с опционным пакетом Performance – 275 л. с. максимальный крутящий момент в обоих вариантах одинаковый – 353 Нм. При резком старте помогает с пробуксовкой борется технология Launch control.

С 6-ступенчатой механической трансмиссией начальный вариант разгоняется до 100 км/ч за 6,4 с, а Performance – за 6,2 с. Максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч.

Оснащение включает электронный дифференциал повышенного трения, призванный побороть недостаточную поворачиваемость. Также перенастроено рулевое управление и установлены новые рычаги подвески. Предусмотрены и более эффективные тормозные механизмы.

Отличить новый Hyundai i30 N рот стандартной модели несложно. Его дорожный просвет уменьшен, появился и аэродинамический обвес. Спойлер на крыше увеличен в размерах, а стандартные колесные диски – 18-дюймовые.

В отделке салона появилась алькантара, руль обшит перфорированной кожей, а педали украшены металлическими накладками. Hyundai i30 N получил новые приборы, а в меню мультимедийной системы появилась информация о боковом ускорении и давлении наддува. Также установлены спортивные сиденья с улучшенной боковой поддержкой.

Заряженный Hyundai i30 N поступит в продажу с конца года. Цена модели в Европе составит 31 тыс. евро

















Пикапы традиционно популярны в США, но в последнее время их начали выпускать и европейские автопроизводители. Довольно успешно проявил себя Volkswagen Amarok, а теперь пикап премиум-класса подготовили и в Mercedes-Benz.

Новый Mercedes-Benz X-Class с виду не слишком отличается от концепт-кара, показанного в прошлом году. Автомобиль достигает 5340 мм в длину при колесной базе в 3150 мм, а основой для него послужил пикап Nissan Navara. Именно у него позаимствовали рамное шасси и часть кузовных панелей. Однако дизайн передней части у Mercedes-Benz самобытный. Широкая решетка радиатора украшена большой трехлучевой звездой, а по бокам размещены продолговатые светодиодные фары. Бампер дополнен немаленьким воздухозаборником. Стандартные колесные диски — 17-дюймо-

вые, а за доплату предложены колеса диаметром до 19 дюймов. Грузоподъемность пикапа – 1042 кг, еще 3,5 тонны он способен буксировать на прицепе.

В присутствуют вставки «под карбон», а трехспицевый руль обшит перфорированной кожей. Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы и разделены цветным дисплеем бортового компьютера. К центральной консоли сверху крепится 8,4-дюймовый дисплей мультимедийной системы Comand. Для навигации в меню предусмотрен джойстик с сенсорной панелью, как у Mercedes-Benz E-Class.

Базовое оснащение включает двухзонный климат-контроль и 7 подушек безопасности, а в самой дорогой версии есть система доступа без ключа, датчики света и дождя. Список опций включает Wi-Fi, камеры кругового обзора, системы автоматического тор-

можения, соблюдения полосы движения и распознавания дорожных знаков.

Единственный бензиновый двигатель — 2,5-литровый 165-сильный. Также предложат турбодизели объемом 2,3 л (160 и 190 л. с.), а позже появится и 3,0-литровый 258-сильный дизельный V6.

Флагманский вариант получит постоянный полный привод, а в других версиях он подключаемый. В любом случае предусмотрены понижающая передача, блокировки межосевого и заднего межколесного дифференциалов. Можно выбрать и вседорожный пакет с увеличенным на 20 мм (с 201 до 221 мм) клиренсом. Он позволяет форсировать броды глубинной 60 см.

Пикап Mercedes-Benz X-Class поступит в продажу с ноября. Версия со 160-сильным дизелем будет стоить в Европе от 37 300 евро.







Kia Sorento: m





Вседорожник Kia Sorento известен с 2002 года и за 15 лет прошел путь от рамной модели до семиместного авто с несущим кузовом. Нынешнее, третье, поколение Kia Sorento представили в 2014 году, а теперь пришло время для его плавного обновления.

Новый Kia Sorento не слишком изменился внешне, однако новые детали сразу бросаются в глаза. В частности, можно заметить измененную хромированную решетку радиатора и новые светодиодные противотуманные фары. Полностью диодная оптика теперь и в фарах головного света, и в освеженных фонарях. Кроме того, немного освежен

передний бампер и предложены колесные диски нового дизайна. Появилась и спортивная версия Sorento Tuon с аэродинамическим обвесом и 19-дюймовыми легкосплавными дисками.

В салоне сразу бросается в глаза новое четырехспицевое рулевое колесо, заменен и селектор автоматической трансмиссии. Рулевая колонка, кстати, теперь может быть дополнена электроприводом регулировок. Также немного обновлены переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля на центральной панели.

Линейка двигателей также претерпела

изменения. На выбор для Kia Sorento предложены 2,0-литровый бензиновый турбомотор мощностью 240 л. с. или турбодизели объемом 2,0 л (186 л. с.) и 2,2 л (202 л. с.). На смену 6-ступенчатой автоматической трансмиссии пришла новая 8-ступенчатая. Как и прежде, предложены варианты с передним и полным приводом.

Обновленный Kia Sorento представили на родине, в Южной Корее. Там он уже доступен для заказа по цене от 27,8 млн. вон (25 тыс. долларов). Европейская премьера состоится в сентябре на Франкфуртском автосалоне.











## Volvo XG60:

Volvo XC60 появился в 2008 году и стал первым компактным вседорожником шведской марки. Автомобиль неплохо себя зарекомендовал и оказался настоящим долгожителем. Теперь же в производство поступил новый Volvo XC60 второго поколения и перед ним стоит более сложная задача – укрепить позиции в сегменте, где конкуренция с каждым годом становится все сильнее.

## младший брат хс90





Основоположником современного стиля является вседорожник Volvo XC90. ХС60 позиционируют, как его младшего брата и родство заметно невооруженным глазом. У новичка такой же лаконичный скандинавский дизайн с простыми и чистыми линиями. Особенно сходство заметно при взгляде в анфас. Фирменная перечеркнутая решетка радиатора декорирована хромом, а светодиодные фары дополнены Т-образными ходовыми огнями, которые в Volvo сравнивают с молотом скандинавского бога Тора. Но все же компактная модель более эмоциональная, а потому угол наклона задних стоек у нее больше. Подчеркивают их узкие фонари, а на крыше установлен спойлер. При желании можно выбрать пакет R-Design с аэродинамическим обвесом и 21-дюймовыми легкосплавными дисками вместо стандартных 17-дюймовых.

Новый Volvo XC60 позаимствовал у старшей модели не только стиль, но и платформу SPA. При длине 4688 мм, ширине 1902 мм и высоте 1658 мм автомобиль немного крупнее предшественника. Больше всего прибавила колесная база: она выросла на 90 мм – до 2865 мм. Правда, и масса выросла – до 1926 кг в базовой версии.

Сдержанный шведский стиль преобладает и в салоне вседорожника. Уже в базовой версии кожа в отделке сочетается с тиковым деревом и алюминием, а подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей с изменяемой конфигурацией. Данные могут проецироваться на лобовое стекло.

Центральная панель немного повернута к водителю. Большую ее часть занимает большой сенсорный дисплей мультимедийной системы с диагональю 9,5 дюйма. Благодаря ему тут осталось совсем немного клавиш блока аудиосистемы и ни одного переключателя климат-контроля.

Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине, а передние сиденья оснащены электроприводом. Сами кресла мягкие и комфортабельные, но при этом улучшена и их боковая поддержка. Предусмотрена и функция подогрева. Обзорность назад стала лучше, чем у предшественника. Водителя и пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором размещен оригинальный переключатель запуска двигателя. Подлокотник прячет бокс для мелкой поклажи.

На втором ряду стало больше места для ног, немного вырос и запас пространства над головой. Салон достаточно широкий, чтобы сзади поместились трое пассажиров, однако диван профилирован под два места и сидящий по центру почувствует дискомфорт. Зато объем багажника вырос до 505 л в обычном состоянии и 1432 со сложенными задними сиденьями. Пятая дверь теперь оснащена электроприводом уже в базовой версии.





Вообще начальная комплектация автомобиля расширена и теперь включает систему доступа без ключа, электропакет, двухзонный климат-контроль, аудиосистему, круиз-контроль. Традиционно богатый набор систем безопасности: 8 подушек, системы стабилизации, соблюдения полосы движения и автоматического торможения. Во флагманской версии Inscription добавлены четырехзонный климат-контроль, камера заднего вида, датчики света и дождя, технологии определения усталости водителя и распознавания дорожных знаков. Список опций пополнили парковочный автопилот, система полуавтономного движения, камеры кругового обзора, вентиляция и массаж передних кресел, подогрев задних сидений, 1100-ваттная аудиосистема.

Новый Volvo XC60 предлагают исключительно с 2,0-литровыми моторами с турбонаддувом. Бензиновые "четверки" развивают 254 и 320 л. с. В последнем случае помимо турбины установлен еще и механический компрессор. Это обеспечивает приличный крутящий момент в 400 Н·м

при 2200-5400 об/мин. У двигателя спокойный характер и хорошая тяга в среднем диапазоне оборотов. Он работает тихо и плавно. С ним разгон до 100 км/ч занимает 5,9 с, а максимальная скорость составляет 230 км/ч. В городском цикле он расходует 9,7 л/100 км, а в загородном – 6,6 л/100 км.

Турбодизели предложены в версиях на 190 и 235 л. с. Его главное преимущество – немалая тяга с малых оборотов. У более мощной версии максимальные 480 Н м крутящего момента доступны с 1750 об/мин. Мотор очень тихий и слышен разве что при резком разгоне. Это позволяет легко буксировать прицеп весом 2,7 тонны. Конечно, динамика похуже, чем у бензиновой версии – 7,2 с до 100 км/ч и максимальные 220 км/ч. Но зато двигатель гораздо экономичнее: 6,2 л/100 км в городе и 5,4 л/100 км – на шоссе.

Особняком стоит заряжаемый гибрид с 407-сильной силовой установкой. Он не только разгоняется до 100 км/ч за 5,3 с, но и способен проехать 45 км на электротяге.

Отныне все модификации Volvo XC60 оснащены автоматической 8-ступечнатой трансмиссией. Она работает плавно, пусть и не очень быстро.

Новый вседорожник стал комфортнее и его подвеска плавно поглощает дорожные неровности. При желании теперь можно заказать еще более мягкую пневмоподвеску, которая также позволяет регулировать дорожный просвет в пределах 189-249 мм. Автомобиль не слишком кренится в поворотах, а полный привод обеспечивает хорошее сцепление с дорогой. Руль довольно легкий, хотя в спортивном режиме наполняется тяжестью. Однако обратной связи у него немного. Зато улучшена шумоизоляция, а потому в салоне стало значительно тише.

Новый Volvo XC60 2017 года уже поступил в продажу в Европе. Там он стоит от 48 тыс. евро, а вот самый дорогой гибридный вариант обойдется в 69 тыс. евро. Совсем скоро модель появится и в Украине.









	Технические характеристики Volvo XC60		
Тип кузова	униве	ерсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1990/2520	2002/2490	
Длина/ширина/высота, мм	4688/19	002/1658	
Колесная база, мм	28	865	
Колея передняя/задняя, мм	1655/1659		
Клиренс (дорожный просвет), мм	189-249		
Объем багажника, л	505/1432		
Диаметр разворота, м	11	1,4	
	Двигатель		
Рабочий объем, см3	1969	1969	
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Дизельный, с турбонаддувом	
Расположение	Спереди,	поперечно	
Расположение и количество цилиндров	B ps	яд, 4	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	320 при 5700	235 при 4250	
Макс. крутящий момент, Н-м при об/мин	400 при 2200-5400	480 при 1750-2500	
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/71	Дт/71	
	Трансмиссия		
Тип привода	Подключае	мый полный	
Коробка передач	8-ст. автом	иатическая	
	Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска		лементами, со стабилизатором поперечной ивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSTC, HDC		
Количество подушек безопасности, шт.	8		
Размер шин	235/60 R18		
	Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,9	7,2	
Максимальная скорость, км/ч	230	220	
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	9,7	6,1	
– загородный цикл	6,6	5,2	
– смешанный цикл	7,7	5,5	
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	48 000 – 69 200		
Первое техобслуживание, км	20 000		
Периодичность техобслуживания, км	20 000		







Представленный в 2013 году Renault Сарtur оказался на удивление популярной моделью не только в Европе, но и в наших краях. Уже выпущено свыше полумиллиона Renault Captur. Мы решили узнать, в чем секрет интересного автомобиля, сочетающего в себе черты мини-вэна и вседорожника.

Renault Captur выглядит весьма привлекательно и не только благодаря стильной двухцветной окраске (можно выбрать из нескольких ее вариантов). С виду он напоминает компактный вседорожник, хотя и предложен только в переднеприводном исполнении. У него увеличенный (170 мм) дорожный просвет и защитные пластиковые накладки на порогах, бамперах и колесных арках. В профиль автомобиль выглядит стремительно благодаря приподнятой задней части и клиновидной оконной линии. Радиаторная решетка напоминает улыбку, а по центру ее - крупный логотип Renault. Каплевидные фары дополнены светодиодными ходовыми огнями. В переднем бампере заметен немаленький воздухозаборник. Боковины выполнены рельефными и украшены хромированными молдингами. Панорамное заднее стекло сверху прикрыто спойлером, а на пятой двери - установлен хромированный молдинг. По краям кузова установлены каплевидные фонари. Комплектация включает 17-дюймовые легкосплавные лиски.

По размерам Renault Captur сопоставим

с моделями В-класса: 4122 мм в длину, 1778 мм в ширину и 1566 мм в высоту при колесной базе в 2606 мм. Тестируемая дизельная версия весит 1213 кг.

В салоне достаточно много деталей из черного лакированного пластика и накладок "под алюминий". А при желании можно заказать разноцветные вставки на центральную панель и вентиляционные дефлекторы. На ободе трехспицевого рулевого колеса предусмотрены наплывы для хвата рук. Передняя панель по форме напоминает крылья самолета. Среди приборов центральное место занимает узкий экран цифрового спидометра с индикатором переключения передач. По бокам от него – циферблаты тахометра и указателя остатка топлива в баке, помещенные в два отдельных желоба.

Компактная центральная панель увенчана 7-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы R-Link. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля не слишком много, однако некоторые клавиши достаточно мелкие, что затрудняет пользование ими на ощупь. Интересно, что вместо традиционного "бардачка" в салоне установлен выдвижной яшик с подсветкой.

У рулевой колонки изменяются угол наклона и глубина. Посадка в Captur довольно высокая, но толстые передние стойки несколько ограничивают обзор по сторонам. Передние сиденья Renault Captur широкие и мягкие, хотя в поворотах

ощущается недостаточная их боковая поддержка. Они покрыты специальными съемными чехлами, то есть при желании всегда можно заменить износившуюся ткань или изменить цвет отделки. Предусмотрена и функция подогрева.

На втором ряду очень просторно, по меркам автомобиля такого размера. К тому же, места для ног станет больше, если сдвинуть кресла назад (они оснащены горизонтальной регулировкой). Пространство над головой также вполне приличное.

В зависимости от положения задних кресел объем багажника составляет от 377 до 455 л. Если же кресла сложить, то он увеличится до 1235 л. Пол здесь двухсторонний, причем нижняя его часть прорезинена на тот случай, если придется перевозить грязные или мокрые вещи.

На тест-драйв был предоставлен Renault Captur в комплектации Intense, то есть он оснащен системой доступа без ключа, электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, климат-контролем, аудиосистемой, датчиками света и дождя, круиз-контролем, бортовым компьютером, камерой заднего вида, парктроником, связью Bluetooth. Обязательными являются 4 подушки безопасности и система стабилизации.

Тестируемый автомобиль оснащен 1,5-литровым турбодизелем мощностью 90 л. с. при 4000 об/мин. Главное его пре-имущество – неплохая тяга на малых оборотах. У более мощной версии 220 Н·м

крутящего момента, которые в распоряжении с 1750 об/мин. Поэтому на "низах" ощущается неплохой подхват. Мини-вэн разгоняется до 100 км/ч за 13,5 с и способен развить 170 км/ч. Двигатель на удивление тихий и становится шумным разве что при резком разгоне. При этом он довольно-таки экономичный – наблюдался расход: около 5-5,5 л/100 км. Паспортный расход топлива – 4,8 л/100 км в городском цикле и 3,8 л/100 км – в загородном.

Роботизирована 6-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует быстрые переключения передач, хотя ее реакции не самые лучшие. Например, перед поворотом нередко понижение передачи происходит поздновато.

Ходовая мини-вэна больше настроена на комфорт, чем на управляемость. Мягкая и длинноходая подвеска легко и плавно поглощает даже глубокие выбоины. Однако обратной стороной таких настроек являются серьезно выраженные крены в поворотах. К тому же, у дизельной версии передняя часть весьма тяжелая, а потому выражена недостаточная повора-

чиваемость. Зато диаметр разворота небольшой – 10,8 м. Руль очень легкий, хотя при этом делает всего 2,7 оборота от упора до упора. Немного больше обратной связи ему не помешало бы. На больших скоростях становится слышен шум ветра, хотя в общем шумоизоляция автомобиля выполнена неплохо.

Renault Captur в Украине стоит от 495 тыс. гривен за базовую версию. Вариант с 1,5-литровым 90-сильным турбодизелем в комплектации Intense немного дороже – 537 346 гривен.















Технические характеристики Renault Captur				
Тип кузова	мини-вэн			
Количество дверей/мест, шт.	5/5			
Снаряженная/полная масса, кг	1213/1763			
Длина/ширина/высота, мм	4122/1778/1566			
Колесная база, мм	2606			
Колея передняя/задняя, мм	1531/1516			
Клиренс (дорожный просвет), мм	170			
Объем багажника, л	377/1235			
Диаметр разворота, м	10,8			
Дви	 Гатель			
Рабочий объем, см3	1461			
Тип	Дизельный, с турбонаддувом			
Расположение	спереди, поперечно			
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4			
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2			
Макс. мощность, л. с. при об/мин	90 при 4000			
Макс. крутящий момент, H⋅м при об/мин	220 при 1750			
Топливо/емкость бака, л	Дт/45			
Транс	 МИССИЯ			
Тип привода	Передний			
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями			
Ход	цовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости			
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости			
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые			
Тормоза задние	барабанные			
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP			
Количество подушек безопасности, шт.	4			
Размер шин	205/55 R17			
Эксплуатационные показатели				
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	13,5			
Максимальная скорость, км/ч	170			
Расход топлива, л/100 км	4,8			
Расход топлива, л/100 км - городской цикл	4,8			
,	4,8 3,8			
– городской цикл				
<ul><li>городской цикл</li><li>загородный цикл</li></ul>	3,8			
<ul><li>городской цикл</li><li>загородный цикл</li><li>смешанный цикл</li></ul>	3,8 4,1			

## Современный D-класс



## Ford Mondeo

Узкие фары Ford Mondeo светодиодные



#### Mazda 6

Широкая решетка радиатора Mazda 6 напоминает улыбку



#### Volkswagen Passat

Фары Volkswagen Passat прикрыты хромированными "бровями"

*Тест-урайв:* сравнительный тест-драйв

В наши дни большим спросом пользуются компактные автомобили и вседорожники. Тем не менее, модели D-класса ежегодно также находят сотни тысяч покупателей в мире. Их, как правило, выбирают за их вместительность и комфорт. Недавно на украинском рынке состоялось пополнение в этом сегменте — появились новые Ford Mondeo и Volkswagen Passat. Именно они, а также проверенный Mazda 6, и будут героями нашего сравнительного тест-драйва.

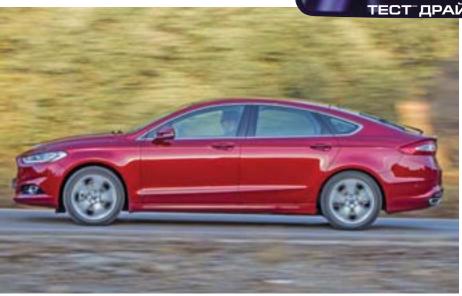
Ford Mondeo пятой генерации, в отличие от соперников-седанов, предложен с пятидверным кузовом лифтбэк. Его дизайн стремительный и элегантный. У него аркообразная форма крыши и высокая оконная линия. Изящная хромированная решетка радиатора сочетается небольшим воздухозаборником в бампере и продолговатыми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

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

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

Раssat несколько компактнее соперников: достигает 4767 мм в длину против достигает 4871 мм у Mondeo и 4870 мм у Mazda 6. А вот колесная база самая большая у Ford – 2850 мм тогда, как у "шестерки" – 2830 мм, а вот у Volkswagen она самая маленькая – 2791 мм. м, правда, и потяжелее – 1564 кг тогда, как масса Passat – 1480 кг, а Mazda – всего 1410 кг.

Во внутренней отделке Ford можно заметить черные лакированные поверхности и хромированные накладки. Многофункциональное четырехспицевое рулевое колесо декорировано кожей. На приборной панели между спидометром и тахометром установлен большой цветной экран, на который не только выводятся данные бортового компьютера, но и дуб-



У Ford самая большая колесная база - 2850 мм



Mazda самый легкий в тройке – 1425 кг



Volkswagen компактнее соперников – 4767 мм в длину



Крупные фонари Mondeo напоминают лепестки цветов



Фонари Mazda 6 соединены хромированным молдингом



В бампер Passat интегрированы прямоугольные наконечники выхлопных труб

лируются показания мультимедийной системы. Наклоненная центральная панель увенчана 4-дюймовым дисплеем. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля немногочисленны, но и не слишком крупные. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету. Сиденья первого ряда комфортабельные и обладают неплохой боковой поддержкой. Кресло водителя оснащено электроприводом. Предусмотрена функция подогрева. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлены пара подстаканников и подлокотник с боксом внутри. Обзор назад несколько ограничен из-за слегка приподнятой "кормы".

Внутри Mazda 6 господствует спортивный стиль, а в отделке преобладает кожа. На передней панели заметна красная накладка. Трехспицевое рулевое колесо небольшое, а в районе хвата рук на нем предусмотрены наплывы. Циферблаты приборов установлены в трех отдельных колодцах. По центру находится спидометр, слева от него - тахометр, а справа весьма необычный круглый указатель остатка топлива в баке с экраном бортового компьютера внутри. На широкой центральной панели размещен новый 7,0-дюймовый экран навигационной системы, а навигация осуществляется с помощью круглого джойстика. Кнопок аудиосистемы и климат-контроля не слишком много и они удобные в пользовании. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья получили электропривод регулировок и подогрев, обогревается и обод руля. Кресла отлично удерживают спину, хотя не самые мягкие. На центральном тоннеле установлен подлокотник с боксом внутри. Приподнятая "корма" несколько ограничивает обзор назад.

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

На втором ряду места для ног во всех трех автомобилях приблизительно одина-

ково. А вот пространство над головой в Mondeo и Passat несколько большее, чем в Mazda 6. Кроме того, их салон немного шире в районе плеч, поэтому троим пассажирам сзади просторнее. Преимущество Ford – очень большой багажник: его объем составляет 645 л тогда, как у Volkswagen – 586 л, а в Mazda – 489 л. Кроме того, в Mondeo можно сложить задние сиденья, что создаст 1446-литровый отсек.

Для сравнения выбраны версии моделей с приблизительно схожей ценой - Ford Monde 2,0 Titanium, Mazda 6 2,5 Premium и Volkswagen Passat 1,8 Comfortine. Все они оснащены системой доступа без ключа, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, раздельным климат-контролем, датчиками света и дождя, круиз-контролем (Mazda и Volkswagen адаптивным), магнитолой с СD-плеером, связью Bluetooth, легкосплавными дисками и системой стабилизации. Mondeo также оснащен подогревом лобового стекла и рулевого колеса, а "шестерка" - камерой заднего вида и навигационной системой. У Ford 7 подушек безопасности, а у Mazda и Volkswagen – по 6. Зато Mazda 6 получил навигационную систему, технологии автоматического замедления и соблюдения полосы движения, а Passat - технологию определения усталости водителя.

Под капотами седанов - бензиновые четырехцилиндровые двигатели с непосредственным впрыском топлива. Мотор Mondeo оснащен еще и турбонаддувом, что помогает с 2,0 л снимать 203 л. с. при 6000 об/мин. То есть, он наиболее мощный в тройке. Кроме того, "четверка" обладает еще и самым большим крутящим моментом - 300 Н • м при 1750 об/мин, - что делает ее очень тяговитой в среднем диапазоне оборотов. Она работает плавно, хотя и несколько шумновата при разгоне. Передачи в 6-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями переключаются молниеносно быстро. Ford разгоняется до 100 км/ч за 8,7 с и способен развить 232 км/ч. При этом в городском цикле он расходует 10.5 л/100 км, а в загородном - 5.7 л/100 км.Лифтбэк также можно выбрать с 240-сильной версией этого двигателя, а также 1,5-литровым 180-сильным бензиновым турбомотором, турбодизелями объемом 1,6 л (115 л. с.) и 2,0 л (150 и 180 л. с.).

У Passat также в распоряжении турбомотор: его объем - 1,8 л, а мощность -180 л. с. при 5100 об/мин. Он отличается бодрым характером и неплохо проявляет себя в среднем диапазоне оборотов. Максимальные 250 Н • м крутящего момента достигаются всего при 1250 об/мин. Двигатель работает тихо и плавно. Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями DSG демонстрирует очень быструю смену передач. Разгон до 100 км/ч занимает 8,1 с, а максимальная скорость - 230 км/ч. Volkswagen самый экономичный из трех автомобилей -7,1 л/100 км в городе и 5,0 л/100 км – на трассе. Седан также предложен с бензиновыми турбомоторами объемом 1,4 л (150 л. с.) и 2,0 л (220 л. с.), а еще с



На приборной панели Ford находится немаленький дисплей



Циферблаты приборов Mazda установлены в трех отдельных колодцах



На центральной панели сверху установлены аналоговые часы



В Mondeo сзади довольно много места над головой и для ног



В Mazda 6 ограниченное пространство над головой



В Passat щедрое пространство для ног сзади

2,0-литровым 150-сильным турбодизелем.

Mazda 6 получил 2,5-литровый атмосферный двигатель мощностью 192 л. с. при 5700 об/мин. Он лучше проявляет себя на высоких оборотах, ведь при 3250 об/мин доступен приличный крутящий момент в 256 Н • м. "Четверка" отличается тишиной работы, хотя при этом у него бодрый характер. Седан демонстрирует лучшую динамику в тройке - разгоняется до 100 км/ч за 7,8 с и развивает 223 км/ч. Передачи в 6-ступенчатом "автомате" переключаются быстро и плавно. А благодаря системе глушения мотора при остановках расход топлива небольшой: 8,7 л/100 км в городском цикле и 5,2 л/100 км – на шоссе. "Шестерка" еще может быть оснащена 2,0-литровым 165-сильным бензиновым двигателем.

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

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

Магда – пожалуй, самый интересный в управлении. Его руль – острый и приятно наполнен тяжестью, да и обратная связь у него неплохая. Недостаточная поворачиваемость редко дает о себе знать. Седан мало кренится в поворотах, но на дорогах плохого качества езда становится довольно жесткой. Причиной этого являются не только специфические настройки подвески, но и 19-дюймовая низкопрофильная резина (у конкурентов она 16-дюймовая). На скорости 130 км/ч становятся слышны шумы ветра и шин. Зато тормоза очень эффективные: замедление со 100 км/ч происходит на отрезке в 36,9 м.

Ford Mondeo 2,0 Titanium является самым доступным из трех седанов – 802 тыс. гривен. Его козырь – вместительный багажник. Mazda 6 2,5 Premium стоит 849 тыс. гривен, а его преимуществами являются богатое оснащение и хорошая динамика. Volkswagen Passat 1,8 Comfortine несколько дороже – 889 тыс. гривен, он привлекает экономичностью.



Багажник Ford самый вместительный — 645 л

Объем багажника Mazda – 489 л

У Volkswagen в распоряжении – 586 л

Технические характеристики			
Модель	Ford Mondeo	Mazda 6	Volkswagen Passat
Тип кузова	лифтбэк	седан	седан
Количество дверей/мест, шт.	5/5	4/5	4/5
Снаряженная масса, кг	1564	1410	1480
Длина/ширина/высота, мм	4871/1852/1482	4870/1840/1450	4767/1832/1456
Колесная база, мм	2850	2830	2791
Колея передняя/задняя, мм	1593/1585	1595/1585	1584/1568
Клиренс (дорожный просвет), мм	150	165	145
Объем багажника мин/макс, л	645/1446	489	586
Диаметр разворота, м	11,2	12,0	11,7
	Двигатель		
Рабочий объем, см3	1999	2488	1798
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	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	203 при 6000	192 при 5700	180 при 5100
Макс. крутящий момент, Н⋅м при об/мин	300 при 1750	256 при 3250	250 при 1250-5000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/62	Аи-95/62	Аи-95/66
	Трансмиссия		
Тип привода		передний	
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	6-ст. автоматическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
	Ходовая		
Передняя подвеска	Hезависимая типа McPh	erson, со стабилизатором пог	еречной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт	7	6	6
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, BA, ESP	ABS, EBD, EBA, DSC	ABS, EBD, EBA, DSC
Размер шин	215/60 R16	225/45 R19	215/60 R16
	Эксплуатационные пок	азатели	1
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,7	7,8	8,1
Максимальная скорость, км/ч	232	223	230
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	10,5	8,7	7,1
– загородный цикл	5,7	5,2	5,0
– смешанный цикл	7,5	6,5	5,7
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	802 00	849 000	889 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания. км	10 000		

## Соревнование в В-классе



### Ford Fiesta

Радиаторная решетка Ford Fiesta декорирована хромом



#### **Kia Rio**

Узкая решетка радиатора Kia Rio сочетается с огромным воздухозаборником в бампере



#### Volkswagen Polo

В переднем бампере Volkswagen Polo — широкий воздухозаборник

*Тест-урайв:* сравнительный тест⁻драйв

Хетчбэки В-класса – одни из самых популярных автомобилей в мире в последние годы. Они экономичные, маневренные в городских условиях и не занимают много места на парковке. К тому же, не следует забывать и о еще одном факторе – доступной цене, что актуально в Украине в нынешних условиях. Время от времени на отечественном рынке появляются новые модели – такие, как Кіа Rіо следующего поколения. Мы решили проверить, сможет ли он составить конкуренцию старожилам В-класса Ford Fiesta и Volkswagen Polo.

Новый Кіа Rio четвертого поколения стал солиднее и серьезнее. Уменьшен наклон стоек крыши (особенно задних), а капот стал длиннее. Ушла в прошлое и клиновидная оконная линия. Фирменная фальшрадиаторная решетка сочетается со слегка раскосыми фарами, растянутыми на крылья. Стандартными стали светодиодные ходовые огни. В переднем бампере заметен огромный воздухозаборник. Боковины стали менее рельефными, а колесные арки расширены. Пятая дверь, наоборот более профилирована и прикрыта спойлером. Заднюю часть подчеркивают крупные фонари.

В Европе уже продается новый Ford Fiesta, но у нас пока доступна только нынешняя модель. Хетчбэк отличается яркостью и воплощает собой динамизм. У него рельефные боковины, расширенные колесные арки и стремительный профиль с большим углом наклона лобового стекла. Автомобиль получил фирменную хромированную решетку радиатора и узкие фары. Панорамное заднее стекло сверху прикрыто большим спойлером, а по бокам в стойках размещены крупные каплевидные фонари.

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

По меркам В-класса Кіа достаточно крупный – достигает 4065 мм в длину при колесной базе в 2580 мм. Длина Ford – 3969 мм, а расстояние между осями – 2489 мм, а у Volkswagen эти показатели составляют 3972 и 2470 мм, соответственно. Fiesta несколько легче конкурентов: его масса равна 1089 кг, тогда как Rio весит 1110 кг, а Polo – 1139 кг.

В салоне Fiesta преобладает спортивный дух. Пластик щедро разбавлен серебристыми вставками, а теперь к ним добавлены и черные лакированные поверхности. Обод трехспицевого рулевого колеса обшит кожей, а в районе хвата рук на нем предусмотрены наплывы. Циферблаты спидометра и тахометра находятся



У лобового стекла Fiesta большой угол наклона



**Rio крупнее соперников – 4065 мм в длину** 



Polo несколько тяжелее конкурентов - 1139 кг



На крыше Ford – большой спойлер



Фонари Кіа высоко посажены



По краям кузова Volkswagen – большие четырехугольные фонари

в отдельных желобах, а между ними экран бортового компьютера. Центральная панель по дизайну напоминает мобильный телефон. Венчает ее монохромный дисплей, на который выведены показания часов, термометра и магнитолы. Клавиши здесь рационально упорядочены и четко разделены. Весьма оригинально выглядит круглый блок кнопок климатической установки. Для мелкой поклажи предусмотрены вместительный перчаточный ящик, карманы в дверях и отделения в центральной консоли. У рулевой колонки изменяются высота и глубина, можно отрегулировать высоту и у водительского сиденья. Спортивные передние кресла комфортабельные и обладают лучшей в тройке боковой поддержкой. Они, а также лобовое стекло, оснащены подогревом. Высокая посадка и большие зеркала заднего вида обеспечивают хорошую обзорность.

Внутри Kia Rio преобладают прямые линии. В отделке присутствуют черные лакированные вставки, а педали украшены металлическими накладками. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по Кіа Sportage, а его обод обшит кожей. Циферблаты приборов крупные, а потому их показания лучше считываются. Внутри спидометра находится указатель уровня топлива в баке, а в тахометре расположен датчик температуры двигателя. По центру расположен экран бортового компьютера. Центральная панель Kia Rio теперь немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен 5,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиши блоков аудиосистемыц и климат-контроля крупные, а потому пользоваться ими удобно. Рулевая колонка регулируется по углу наклона и глубине, а у водительского сиденья уже в базовой версии можно изменить высоту. Передние сиденья несколько упругие и немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Они оснащены подогревом. Обзорность во всех направлениях хорошая.

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

На втором ряду пространство для ног в Ford и Кіа немного больше, чем в Volkswagen. Зато в Polo самый солидный запас места над головой, хотя Rio не слишком ему уступает. Сзади комфортнее двоим пассажирам, но при надобности поместится и третий. Объем багажника Rio больше, чем у соперников: он составляет 325 л тогда, как у Fiesta – 295 л, а у Polo – 280 л. Со сложенными задними сиденьями он возрастает до 980, 979 и 952 л, соответственно.

Для сравнения выбраны версии моделей со схожим оснащением - Ford Fiesta 1,0 Comfort Plus, Kia Rio 1,4 Prestige и Volkswagen Polo 1,2 TSI Life. Все они получили центральный замок, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, бортовой компьютер, систему стабилизации. У Ford и Kia установлен климат-контроль, а y Volkswagen - механический кондиционер. Fiesta и Rio также оснащены аудиосистемой, связью Bluetooth, легкосплавными дисками. Корейский хетчбэк укомплектован системой доступа без ключа, датчиками света и дождя, парктроником, круиз-контролем, обогревом руля. Зато Volkswagen укомплектован системой контроля давления в шинах и технологией Multi-collision brake, автоматически применяющей торможение после столкновения, чтобы нейтрализовать кинетическую энергию.

Под капотом Fiesta – 1,0-литровый трехцилиндровый турбомотор EcoBoost мощностью 100 л. с. У него бодрый нрав, хотя он довольно шумный. Мотор очень тяговитый на низких оборотах, ведь пиковые 170 Н м крутящего момента в распоряжении уже с 1400 об/мин. А 6-трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует быструю смену передач. Разгон до 100 км/ч занимает 10,8 с до 100 км/ч, а максимальная скорость составляет 180 км/ч. Да и расход топлива у него небольшой -6,6 л/100 км в городском цикле и 3,9 л/100 км в загородном. Также для Fiesta можно выбрать 1,25-литровый бензиновый мотор мощностью 82 л. с.

Атмосферная 1,4-литровая "четверка" Rio развивает 100 л. с. при 6000 об/мин. Это высокооборотистый двигатель, который приходится постоянно раскручивать. Максимальный крутящий момент достигается только при 4000 об/мин и он меньше, чем у соперников – 133 Н • м. По мере роста оборотов мотор становится довольно-таки шумным. Автоматическая 4-ступенчатая коробка переключения передач работает плавно, но не слишком быстро. Поэтому по динамике Кіа уступает двум другим хетчбэкам - 13,9 с до 100 км/ч и максимальные 166 км/ч. Да и "аппетит" у него побольше – 8,2 л/100 км в городе и 4,9 л/100 км - на трассе. Rio также предлагают у нас с 1,2-литровым 84-сильным двигателем.

Мотор Polo также оснащен турбонаддувом, но он четырехцилиндровый, а его объем – 1,2 л. Он развивает 90 л. с. при 4800 об/мин, а максимальный крутящий



Циферблаты приборов Fiesta помещены в отдельные колодцы



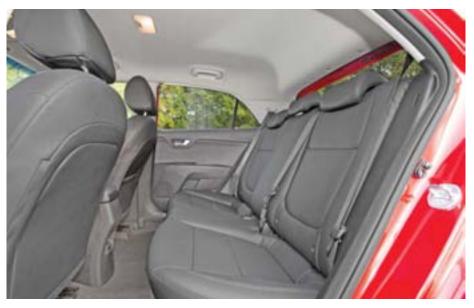
Центральная панель Rio немного повернута к водителю



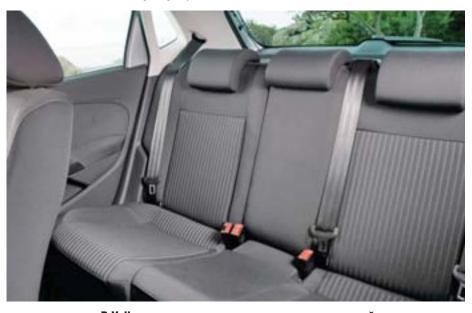
Обод руля Polo плоский снизу



Сзади в Ford достаточно места для двоих взрослых



На втором ряду Кіа больше всего места для ног



В Volkswagen приличное пространство над головой

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

Преимущество Ford – отличная управляемость, этот хетчбэк несомненно создавали для активных водителей. Его рулевое управление оснащено адаптивным электроусилителем, а потому очень легкое при парковке, но приятно наполняется тяжестью по мере роста скорости. Руль точный и острый - делает всего 2,6 оборота от упора до упора. Повороты - стихия Fiesta, автомобиль отлично держит траекторию и демонстрирует хорошее сцепление с дорогой. Диаметр разворота у него самый маленький - 10,1 м против 10,2 м у Кіа и 10,6 м y Volkswagen. Кузов мало кренится в виражах, хотя подвеска немного жестковата, хотя и энергоемкая. Неплохая и шумоизоляция: ветер и шины становятся слышны лишь после 120 км/ч.

Кіа также неплохо маневрирует, но настройки его ходовой являют собой компромисс между комфортом и управляемостью. Крены кузова в поворотах значительно уменьшены, хотя за это приходится расплачиваться весьма жесткой ездой. Недостаточная поворачиваемость проявляется мало, да и сцепление с дорогой улучшено. Рулевое управление стало точнее, однако информативности в околонулевой зоне у него немного. Широкая колея способствует хорошей курсовой устойчивости. Сцепление с дорогой также неплохое. Также у автомобиля качественная шумоизоляция, а потому ветер при 110-120 км/ч почти не слышен.

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

Кіа Rio 1,4 Prestige самый доступный в тройке – 453 тыс. гривен. При этом у него самое богатое оснащение. Цена Ford Fiesta 1,0 Comfort Plus – 457 тыс. гривен, он привлекает хорошей управляемостью. Volkswagen Polo 1,2 TSI Life самый дорогой – 512 тыс. гривен, а его преимущество – экономичность.



Объем багажника – 295 л

Багажник Rio самый большой – 325 л

У Polo в распоряжении 280 л

Технические характеристики			
Модель	Ford Fiesta	Kia Rio	Volkswagen Polo
Тип кузова	хетчбэк		
Число дверей/мест	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1089	1120	1139
Длина/ширина/высота, мм	3969/1722/1481	4065/1725/1450	3972/1682/1453
Колесная база, мм	2489	2580	2470
Колея передняя/задняя, мм	1473/1493	1518/1524	1463/1456
Клиренс (дорожный просвет), мм	150	150	143
Объем багажника мин/макс, л	295/979	325/980	280/952
Диаметр разворота, м	10,1	10,2	10,6
	Двигатель		
Рабочий объем, см3	998	1396	1197
Тип	E	ьензиновый, с турбонаддувом	
Расположение		спереди, поперечно	
Расположение и число цилиндров	3, в ряд	4, в ряд	4, в ряд
Количество клапанов/распредвалов	12/2	16/2	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	100 при 6000	100 при 6000	90 при 4800
Макс. крутящий момент, Н⋅м при об/мин	170 при 1400	133 при 4000	160 при 1400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/45	Аи-95/45	Аи-95/45
	Трансмиссия		
Тип привода		Передний	
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	4-ст. автоматическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
	Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности	7	6	6
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, ESC	ABS, EBD, ESP, TPMS, MCBS
Размер шин	195/50 R15	195/55 R16	185/60 R15
	Эксплуатационные по	казатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,8	13,9	10,8
Максимальная скорость, км/ч	180	166	184
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	6,6	8,2	5,8
– загородный цикл	3,9	4,9	4,1
- смешанный цикл	4,9	6,1	4,7
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	457 000	453 000	512 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания. км	10 000		

#### Поединок дизельных вседорожников



## Kia Sportage

Фары Kia Sportage высоко посажены



## Mazda CX-5

Широкая радиаторная решетка Mazda CX-5 напоминает улыбку



## Toyota RAV4

Тоненькая решетка радиатора Тоуоtа RAV4 сочетается со светодиодными фарами

*ТесШ-уµайв:* сравнительный тест⁻драйв

Вседорожники уже не первый год пользуются огромной популярностью в нашей стране. Высокий дорожный просвет, полный привод и вместительный салон играют свою роль при выборе подобной модели. Нередко автолюбители обращают внимание на небольшие вседорожники, которые более маневренные, а с дизельными двигателями – еще и весьма экономичные. Среди подобных автомобилей – и герои нашего сравнительного тест-драйва Кіа Sportage, Toyota RAV4 и новая Mazda CX-5.

Кіа Sportage – самая популярная модель в Украине. У него стремительный 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.

Маzda СX-5 второго поколения толькотолько начали продавать в Украине. Автомобиль сохраняет знакомый динамичный дизайн с аркообразной формой крыши и выпуклыми колесными арками, но, вместе с тем, стал солиднее на вид. Передняя часть выдержана в стиле старшего брата Маzda СX-9. Фирменная решетка радиатора в виде улыбки стала еще шире, а вот светодиодные фары теперь узкие. Капот стал длиннее, а лобовое стекло немного сдвинуто назад. Задняя часть немного приподнята, а на крыше установлен спойлер. Узкие фонари по форме напоминают лепестки.

Тоуота RAV4 четвертой генерации также был представлен в конце 2012 года, а недавно прошел обновление. В его дизайне преобладают углы и строгие прямые линии. 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 растянуты на крылья.

Sportage немного компактнее соперников – достигает 4480 мм в длину против 4550 мм у СХ-5 и 4605 мм – у RAV4. У Маzda самая большая колесная база – 2700 мм против 2670 мм у Кіа и 2660 мм – у Тоуоta. Sportage также ощутимо легче своих соперников – 1615 кг против 1705 кг – у RAV4 и 1756 кг у СХ-5.

Салон Кіа декорирован кожей, присутствуют в отделке и черные лакированные вставки, а на педалях заметны металлические накладки. Обод трехспицевого рулевого колеса плоский снизу. Циферблаты приборов разделены цветным дисплеем бортового компьютера. Внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре установлен датчик температуры двигателя. Широкая цен-



Кіа самый легкий в тройке - 1615 кг



У Mazda самая большая колесная база — 2700 мм



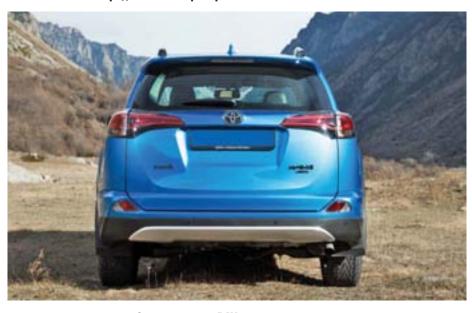
Toyota крупнее соперников - 4605 мм в длину



Узкие фонари Sportage соединены хромированным молдингом



Продолговатые фонари СХ-5 напоминают лепестки



Задняя оптика RAV4 высоко посажена

тральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен 8,0-дюймовый 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 электроприводом, подогревом и вентиляцией. Кресла разделены высоким трансмиссионным тоннелем, на котором установлены подстаканники и подлокотник с боксом внутри. Толстые задние стойки крыши несколько ограничивают обзорность.

Внутри СХ-5 господствует спортивный стиль. В отделке преобладает кожа, наряду с ней присутствуют черные лакированные вставки и хромированные накладки. Эмоциональности добавляет ярко-красная подсветка. Трехспицевое рулевое колесо компактное, а в районе хвата рук на ободе предусмотрены наплывы. Циферблаты приборов помещены в три отдельных колодца с серебристыми ободками. По центру размещен спидометр, слева тахометр, а справа - цветной дисплей бортового компьютера. К компактной центральная панели сверху прикреплен 7-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Переключателей аудиосистемы и климатической установки немного, но некоторые из них слишком мелкие. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, а у передних сидений предусмотрен электропривод. Они несколько упругие, зато обладают лучшей в тройке боковой поддержкой. Оснащены кресла и подогревом. На трансмиссионном тоннеле Mazda - пара подстаканников и подлокотник с боксом. Обзорность вперед и по сторонам хорошая, а вот при парковке она ограничена из-за небольшого заднего стекла.

Салон RAV4 обшит синтетической кожей и алькантарой. На трехспицевом рулевом колесе кожа натуральная, достаточно много внутри вставок, имитирующих алюминий и карбон. У приборов - нежно-синяя оптитронная подсветка. Внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре установлен датчик температуры двигателя. По центру размещен цветной дисплей бортового компьютера. Центральная панель небольшая и выполнена рельефной. Сверху на ней установлен 7-дюймовый сенсорный монитор мультимедийной системы Toyota Touch. Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля рационально упорядочены и удобны в пользовании на ощупь. Рулевая колонка регулируется по углу наклона и глубине, а водительское кресло получило электропривод. Передние сиденья Toyota мягкие и комфбортабельные, но немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Предусмотрен и их подогрев. Между креслами установлен широкий подлокотник с боксом внутри, а вот подстаканник здесь только один. Обзорность во всех направлениях хорошая.

На втором ряду места для ног у Mazda несколько больше, чем у соперников. Пространство над головой у трех вседорожников приблизительно одинаковое, а у Sportage и СХ-5 салон шире в районе плеч, чем у RAV4. Задние сиденья всех трех автомобилей оснащены изменяемым углом наклона спинок. RAV4 и Sportage получили подогрев задних сидений. Тоуота обладает самым вместительным багажником – 547 л против 466 л у Кіа и 442 л – у Mazda. Со сложенными креслами второго ряда получается 1655, 1455 и 1342 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости - Kia Sportage 2,0 CRDi GT Line, Mazda CX-5 2,2 Style+ и Toyota RAV4 2,2 Style. Все они оснащены системой бесключевого доступа, электропакетом, двухзонным климат-контролем, датчиками освещения и дождя, СD-плеером, камерой заднего вида, легкосплавными дисками, связью Bluetooth, круиз-контролем и системами стабилизации и контроля давления в шинах. Sportage и CX-5 укомплектованы системой мониторинга "слепых" зон и электроприводом пятой двери. Кіа получил люк в крыше и, а у Mazda есть система автоматического замедления, подогрев руля и задних сидений. Зато у Toyota 7 подушек безопасности, а у соперников - по 6.

Все три вседорожника получили четырехцилиндровые турбодизели. Двигатель Кіа самый мощный в этой тройке, развивает 185 л. с. при 4000 об/мин. Максимальный крутящий момент также приличный -400 Н ⋅ м при 1750 об/мин. Тяги достаточно, да и динамика неплохая – 9.5 с до 100 км/ч и максимальные 195 км/ч. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия отличается быстротой реакций. Однако, следует отметить, что этот турбодизель становится чересчур громким по мере того, как увеличиваются его обороты. В городском цикле расход топлива составляет 7,9 л/100 км, а в загородном – 5,3 л/100 км. Sportage также доступен у нас с бензиновыми двигателями объемом 1,6 л (132 л. с.) и 2,0 л (155 л. с.), турбодизелем объемом 1,7 л (115 л. с.).

Под капотом Mazda - знакомая 2,2-литровая "четверка" мощностью 175 л. с. при 4500 об/мин. Она обладает довольно небольшой, как для турбодизелей, степенью сжатия 14,0:1. Это позволило добиться лучшей плавности работы, а также повысить обороты. Мотор спокойно раскручивается до 5200 об/мин. Но максимальные 420 Н • м крутящего момента в распоряжении уже с 2000 об/мин, что делает "четверку" очень эластичной и самой тяговитой в тройке. Динамика СХ-5 остается неплохой: разгон до 100 км/ч занимает 9.5 с, а максимальная скорость – 206 км/ч. А 6-ступенчатый "автомат" демонстрирует быстрые реакции. Да и "аппетит" самый умеренный в трйоке - 6,8 л/100 км в городе и 5,4 л/100 км - на шоссе. Разве что двигатель шумноват. Вседорожник у нас также доступен с бензиновыми двигателями объемом 2,0 л (150 л. с.) и 2,5 л (192 л. с.).

Рабочий объем двигателя Toyota – также 2,2 л, но мощность поменьше, чем у соперников – 150 л. с. при 3600 об/мин



Обод руля Кіа плоский снизу



Циферблаты приборов Mazda помещены в три отдельных колодца



На центральной панели Toyota - 7-дюймовый сенсорный дисплей



Задние сиденья Sportage оснащены подогревом



На втором ряду СХ-5 — самое большое пространство для ног



У задних сидений RAV4 регулируется угол наклона спинки

Пиковый крутящий момент в 340 Н • м достигается в диапазоне 2000-2800 об/мин. Мотор работает довольно тихо и плавно, как для турбодизеля, под стать ему – и характер 6-ступенчатой автоматической трансмиссии. RAV4 разгоняется до 100 км/ч за 10,0 с и развивает 185 км/ч. Расход топлива составляет 8,1 л/100 км в городском цикле и 5,8 л/100 км – на трассе. Тоуота также предложен в Украине с бензиновыми двигателями объемом 2,0 л (146 л. с.) и 2,5 л (180 л. с.).

У всех трех автомобилей полный привод подключаемый. Они лучше чувствуют себя на легком бездорожье, выдающихся способностей от них не стоит ожидать. У СХ-5 дорожный просвет несколько больше – 200 мм против 190 мм у RAV4 и 182 мм – у Sportage. Кіа и Тоуота оснащены системой помощи на крутом спуске.

Настройки ходовой Кіа являют собой баланс между комфортом и управляемостью. Подвеску сделали несколько комфортнее, чем у предшественника, хотя с 19-дюймовой низкопрофильной резиной дорожные 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.

Маzda более ориентирован на динамичную езду. Его рулевое управление порадует остротой и точностью. К тому же, оно более информативное, чем у конкурентов. С недостаточной поворачиваемостью борется новая технология G-Vectoring Control, регулирующая тягу на передние колеса в повороте. Крены в поворотах у СХ-5 небольшие – практически, как у обычной легковушки. Но при этом подвеска автомобиля стала немного мягче, чем у предшественника. Шумоизоляция усилена, хотя при 130 км/ч в салоне все же слышен ветер.

Тоуота – полная противоположность СХ-5, ведь здесь на первом месте – комфорт. Поэтому мягкая подвеска плавно "глотает" даже сложные дорожные неровности. Конечно, обратной стороной таких настроек являются нежелательные движения кузова в поворотах, хотя критическими их и не назовешь. Руль RAV4 очень легкий и его можно вращать несколькими пальцами, хотя информативным его не назовешь. Вседорожник неплохо маневрирует: диаметр его разворота – 10,6 м. Также следует отметить качественную шумоизоляцию, что позволяет на больших скоростях разговаривать, не повышая голоса.

Тоуота RAV4 2,2 Style самый доступный в этой тройке – 956 тыс. гривен. Он привлекает вместительным багажником. Кіа Sportage 2,0 CRDi GT Line стоит 956 000 гривен и при этом у него очень богатая комплектация. Новая Mazda CX-5 2,2 Style+ несколько дороже – 1 035 000 гривен, а его сильные стороны – управляемость и экономичность.





Объем багажника Кіа — 466 л

У Mazda в распоряжении – 442 л

Багажник Toyota самый большой — 547 л

	Технические характе	ристики	
Модель	Kia Sportage	Mazda CX-5	Toyota RAV4
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1615/2250	1756/2143	1705/2190
Длина/ширина/высота, мм	4480/1855/1645	4550/1840/1680	4570/1845/1670
Колесная база, мм	2670	2700	2660
Колея передняя/задняя, мм	1585/1585	1595/1600	1570/1570
Клиренс (дорожный просвет), мм	182	200	190
Объем багажника мин/макс, л	466/1455	442/1342	506/1655
Диаметр разворота, м	10,6	11,0	10,6
	Двигатель		
Рабочий объем, см3	1998	2191	2231
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	185 при 4000	175 при 4500	150 при 3600
Макс. крутящий момент, Н⋅м при об/мин	400 при 1750	420 при 2000	340 при 2000
Топливо/емкость бака, л	Дт/55	Дт/58	Дт/60
	Трансмиссия		
Тип привода		Подключаемый полный	
Коробка передач	6-ст. автоматическая		
	Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа	McPherson, со стабилизатор	ом поперечной устойчивост
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	6	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, HAC	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, VSC, HDC
Размер шин	245/45 R19	225/55 R19	235/55 R18
	Эксплуатационные по	казатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,5	9,5	10,0
Максимальная скорость, км/ч	195	206	185
Расход топлива, л/100 км	1		
– городской цикл	7,9	6,8	8,1
– загородный цикл	5,3	5,4	5,8
– смешанный цикл	6,3	5,9	6,6
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	968 000	1 035 000	956 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

#### Маленькие вседорожники для большого города



## **Fiat 500X**

Круглые фары и молдинг на «носу» Fiat 500X указывают на принадлежность к 500-тому «семейству»



## **Opel Mokka X**

Фары Opel Mokka X украшены изогнутыми ходовыми огнями



### Suzuki SX4

Suzuki SX4 привлекает внимание огромной хромированной решеткой радиатора Компактные вседорожники серьезно прибавили в популярности за последние годы. Эти небольшие автомобили как нельзя кстати в городе. Они не занимают много места на парковке, высокий клиренс позволяет преодолевать бордюры, а подключаемый полный привод очень кстати зимой. Время от времени на рынке появляются и новые модели этого класса. Совсем недавно в Украине появился первый вседорожник Fiat 500X, а теперь стартуют продажи Toyota C-HR. В то же время, обновлен еще один представитель этого класса – Opel Mokka.

Fiat 500X в выглядит очень ярко и необычно. Принадлежность автомобиля к «семейству» Fiat 500 сразу заметна. Во внешнем виде преобладают плавные формы. Четыре большие круглые фары сочетаются с узким хромированным молдингом на «носу». Вместе с тем, у автомобиля раздутые колесные арки и большой воздухозаборник в переднем бампере, а в нижней части кузова предусмотрен пластиковый обвес. «Плечи» задних крыльев расширены, а на крыше установлен спойлер. Овальные фонари дополнены серебристыми ободками.

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

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

Suzuki самый крупный в тройке – достигает 4300 мм в длину против 4278 мм у Opel и 4273 мм у Fiat. У него же и самая большая колесная база – 2600 мм тогда, как у 500Х – 2570 мм, а у Mokka X – 2555 мм. Интересно, что при этом SX4 заметно легче соперников: он весит 1235 кг, итальянский автомобиль – 1430 кг, а немецкий – 1340 кг.

В салоне Fiat 500X просматриваются черты классического стиля 500-ой серии. Пластик на передней панели имитирует голый металл, довольно много и хромиро-



Fiat компактнее соперников - 4273 мм



**Opel привлекает стремительным клиновидным профилем** 



Suzuki самый легкий в тройке – 1235 кг



Фонари 500Х украшены хромированными ободками



Фонари Mokka X растянуты на крылья



Фонари SX4 - треугольные

ванных вставок. Обод трехспицевого рулевого колеса плоский снизу. Приборы помещены в отдельные колодцы. Центральное место занимает цветной экран бортового компьютера, справа от него - тахометр, а слева - спидометр. Рельефная центральная панель увенчана 5-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы UConnect. Клавиш блоков аудиосистемы и климатической установки немного, поэтому разобраться в них несложно. У 500Х два перчаточных ящика, а также вместительные отсеки в дверях и центральной панели. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние сиденья довольно мягкие, но их подушки немного коротковаты. Зато предусмотрена функция подогрева, а у водительского кресла есть электропривод. Стояночный тормоз электромеханический, что позволило освободить больше места для подстаканников и подлокотника с боксом внутри. Тоненькие стойки крыши обеспечивают неплохую обзорность.

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

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

при этом достаточно комфортабельные. Они также оснащены подогревом. Высокая посадка и тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность во всех направлениях.

На втором ряду больше всего места для ног в SX4 и Mokka X, а вот в 500X задние пассажиры почувствуют его недостаток. Зато в Fiat щедрое пространство над головой, а вот в Suzuki задние пассажиры будут стеснены. В Opel салон самый широкий, поэтому троим сзади комфортнее. SX4 также обладает самым вместительным багажником — 430 л против 356 л — у Mokka X и всего 245 л — у 500X. Со сложенными задними креслами он возрастает до 1760, 785 и 910 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей с приблизительно одинаковой стоимостью - Fiat 500X Cross Mid, Opel Mokka X 1,4 Innovation и Suzuki SX4 1,4 GLX. Все они укомплектованы электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, легкосплавными дисками, климат-контролем, датчиками света и дождя, системой стабилизации, круиз-контролем, магнитолой с CD-плеером, связью Bluetooth. У Mokka X и SX4 есть еще и камера заднего вида. Suzuki и Fiat получили систему доступа без ключа. У «итальянца» 6 подушек безопасности тогда, как у «немца» - 4, а у «японца» – 7.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми четырехцилиндровыми турбодвигателями объемом 1.4 л. Мотор Fiat 500X развивает 170 л. с. при 5000 об/мин. «Четверка» бодрая и довольно быстро раскручивается, да и не слишком громкая. У нее приличная тяга на малых оборотах, ведь максимальные 250 Н м крутящего момента доступны при 2500 об/мин. Автоматическая 9-ступенчатая трансмиссия отличается быстротой реакций и работает плавно. Отчасти благодаря ей Fiat демонстрирует хорошую динамику: разгоняется до 100 км/ч за 8,6 с и достигает 200 км/ч. Расход топлива у него умеренный, чем у соперников: 8,5 л/100 км в городском цикле и 5,7 л/100 км – в загородном.

Двигатель Opel Mokka X развивает 152 л. с., а максимальные 200 Н м крутящего момента доступны при 1850-4900 об/мин. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия работает плавно, но не очень быстро. Вот почему вседорожник ощутимо медленнее Fiat: разгоняется до 100 км/ч за 10,9 с и достигает 191 км/ч. При этом расход топлива относительно небольшой – 8,7 л/100 км в городе и 5,7 л/100 км – на шоссе. Такого результата добились благодаря технологии Start/Stop, глушащей двигатель при остановках. Также для модели у нас доступны 1,6-литровые дизели мощностью 110 и 136 л. с.

«Четверка» Suzuki SX4 развивает 140 л. с. У нее больше тяги на малых оборотах, ведь максимальные 220 Н·м крутящего момента доступны уже при 1500 об/мин. При этом двигатель довольно бодрый и



Салон Fiat выполнен в старинном стиле



Передняя панель Opel выполнена обволакивающей



Приборы Suzuki украшены синими ободками



Сзади в 500Х больше всего места над головой



Салон Mokka X не слишком широкий в районе плеч



В SX4 небольшой запас места над головой

быстро набирает обороты. На смену вариатору пришел новый 6-ступенчатый «автомат», работающий быстрее. Разгон до 100 км/ч занимает 10,2 с, а максимальная скорость равна 200 км/ч. При этом Suzuki расходует меньше, чем два других автомобиля — 7,9 л/100 км в городе и 6,3 л/100 км — на трассе. Также можно выбрать 1,6-литровый 120-сильный атмосферный мотор.

У всех трех автомобилей полный привод подключаемый. Дорожный просвет приблизительно одинаковый – 180 мм, поэтому автомобили увереннее чувствуют себя на легком бездорожье.

Fiat демонстрирует уверенную управляемость на уровне легковых моделей. С недостаточной поворачиваемостью борется технология Dynamic Steering Torque, имитирующая дифференциал повышенного трения. Рулевое управление точное, хоть и не очень информативное, а нажав кнопку City можно сделать руль легче, что удобно в городских условиях и при парковке. Подвеска в легко справляется с дорожными неровностями и при этом вседорожник мало кренится в поворотах. На больших скоростях в салоне слышен шум ветра, хотя он и не очень громкий.

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

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

Fiat 500X 1,4 Cross Mid самый доступный в тройке – 669 000 гривен, его преимуществом является динамика. Suzuki SX4 1,4 GLX оценен в 675 тыс. гривен и привлекает экономичностью и большим багажником. Opel Mokka X 1,4 Innovation стоит 688 тыс. гривен и отличается богатым оснащением.



Багажник Fiat самый маленький – 245 л

Объем багажника Opel – 356 л

У Suzuki в распоряжении – 430 л

	Технические характе	ристики	
Модель	Fiat 500X	Opel Mokka X	Suzuki SX4
Тип кузова		универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1430	1340	1235
Длина/ширина/высота, мм	4273/1796/1620	4278/1777/1658	4300/1765/1575
Колесная база, мм	2570	2555	2600
Колея передняя/задняя, мм	1545/1545	1540/1540	1535/1505
Клиренс (дорожный просвет), мм	179	180	180
Объем багажника мин/макс, л	245/910	356/785	430/1269
Диаметр разворота, м	11,1	10,9	10,4
	Двигатель		
Рабочий объем, см3	1368	1364	1373
Тип		Бензиновый, с турбонаддуво	DM
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	140 при 5500	152 при 6200	140 при 5500
Макс. крутящий момент, Н • м при об/мин	250 при 2500	200 при 1850	220 при 1500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/48	Аи-95/53	Аи-95/47
	Трансмиссия		
Тип привода		Подключаемый полный	
Коробка передач	9-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая
	Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, пружин	ная, типа McPherson, со стаб устойчивости	илизатором поперечной
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	4	7
Сервисные и тормозные системы		ABS, EBD, ESP	
Размер шин	215/55 R17	215/55 R16	215/60 R16
	Эксплуатационные пон	казатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,6	10,9	10,2
Максимальная скорость, км/ч	200	191	200
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	8,5	8,7	7,9
– загородный цикл	5,7	5,7	5,3
– смешанный цикл	6,7	6,8	6,3
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	669 00	688 000	675 000
Первое техобслуживание, км	15 000		
Периодичность техобслуживания, км	15 000		



# Dodge Viper: прощание с легендой

Америка славится своими мощными спортивными моделями с огромными двигателями под капотом, которые традиционно называют muscle cars («мускулистые автомобили»). Их расцвет пришелся на 60-е годы, но топливный и экономический кризисы практически уничтожили такой класс машин. С 90-х этот класс постепенно начал возрождаться, а у истоков нового поколения muscle cars стоял знаменитый Dodge Viper. Однако теперь эта легенда уходит: с 31 июля культовую модель снимают с производства.



Идея создания Dodge Viper родилась у президента Chrysler Group Боба Лутца. Он посчитал, что концерн нуждается в имиджевой флагманской спортивной модели и в 1988 году поручил начать ее разработку. К созданию автомобиля решили привлечь легендарного американского гонщика и конструктора Кэрролла Шелби. Он прославился в 60-х годах, как создатель культовых Ford Shelby Cobra и доработанных Ford Mustang. Боб Лутц видел в новой модели своеобразного духовного преемника Cobra.

Первый прототип увидел мир в 1989 году и сразу сотворил фурор. Это был широкий и низкий 4,5-метровый кабриолет с длинным капотом, сдвинутым назад салоном и широкой «пастью» радиаторной решетки. Выхлопные трубы были установлены прямо на порогах кузова. Громким было и имя – Dodge Viper («гадюка»). А на вместо традиционного логотипа Dodge спереди и сзади красовались значки в виде змеи. Это подчеркивало своеобразное родство с Ford Shelby Cobra. Салон отличался довольно-таки спартанским стилем. Внутри бросались в глаза дополнительные приборы на центральной консоли и широкий трансмиссионный тоннель. В общем, концепт-кар стал настоящим воплощением мощи.

Но как раз мощности автомобилю



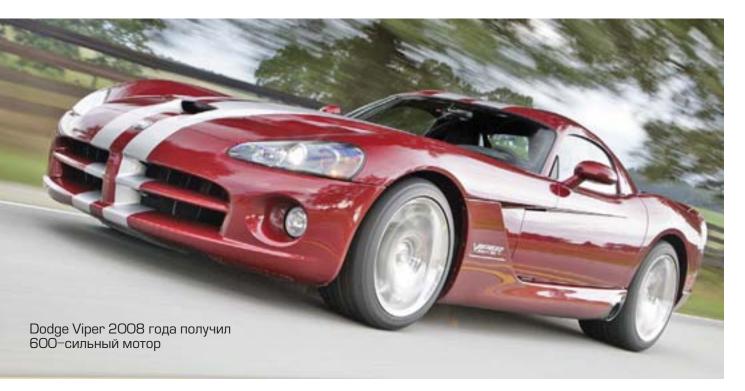
Alfa Romeo TZ3 – итальянская сестра Viper



Bristol Fighter – британское купе на базе Dodge Viper



Dodge SRT Viper 2012 года





SRT Viper ACR 2016 года



SRT Viper GTS-R 2015 года

поначалу и не хватало. Его планировали оснастить проверенным 5,9-литровым V8, но даже после основательной модернизации он развивал не более 300 л. с. И тогда в Dodge обратили взоры на громадный 8,0-литровый V10 от пикапов Ram и Dakota – самый большой мотор, который на то время устанавливали на легковой автомобиль. Доводку его поручили специалистам Lamborghini, ведь итальянская марка на то время принадлежала концерну Chrysler. В результате, мощность двигателя достигла приличных 400 л. с., а максимальный крутящий момент внушительных 630 Н.м. С 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач Viper разгонялся до 100 км/ч за 4,8 с и развивал 265 км/ч.

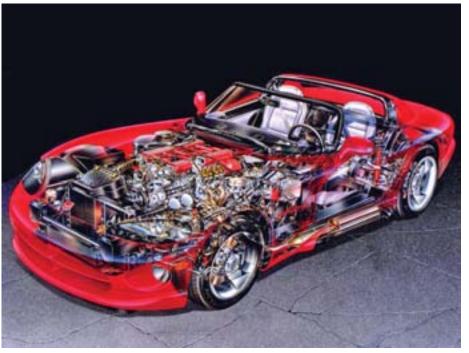
Серийный Viper R/T10 практически не отличался от концепта. Даже кузовные панели решили оставить стеклопластиковыми, а вместо дверных ручек сохранили кнопки. Разве что добавили съемную жесткую крышу. Летом 1991 года, еще до начала производства, Viper удостоился чести стать машиной безопасности в самой известной американской гонке «Инди-500». Сборка же стартовала в январе 1992 года. Учитывая, что кабриолеты собирали вручную, цена была не такой уж и высокой – 50 тыс. долларов. Поэтому спрос был высоким, тем более, что ежегодно выпускали чуть более тысячи Dodge Viper. Интересно, что в Европе модель продавали под маркой Chrysler. Однако, далеко не каждый мог совладать со столь мощным зверем, у которого не было ни системы контроля сцепления,



Гоночный Dodge Viper GTS-R 1996 года



Жесткая крыша Dodge Viper RT10 была съемной



Все кузовные панели выполнены из стеклопластика

ни даже антиблокировочной системы тормозов ABS. Впрочем, Viper и позиционировали, как автомобиль для умелого водителя.

В 1996 году Viper немного обновили. С боковин исчезли выхлопные трубы, что позволило снизить массу на 30 кг (до 1460 кг). Освежили салон и добавили две подушки безопасности. Мощность двигателя кабриолета выросла до 415 л. с. Но главным новшеством стало появление купе Dodge Viper GTS. Оно было не только более обтекаемым, но и получило 450-сильный вариант мотора. Поэтому динамика у него была лучше: 4,5 с до 100 км/ч и максимальные 298 км/ч. Расширение линейки положительно сказалось на продажах и в 1998 году с конвейера сошел 10-тысячный Viper.

Премьера купе позволила специалистам Dodge заняться разработкой гоночной модификации GTS-R. Ее масса была снижена до 1150 кг, а мощность V10 выросла до 620 л. с. Автомобиль стал настоящей грозой в гонках. Он пять раз (в 1997, 1998, 1999, 2001 и 2002 годах) выигрывал чемпионат мира FIA GT, побеждал в 24-часовых гонках на автодромах Нюрбургринг (в 1999, 2001 и 2002 годах) и Дайтона (в 2000 г.). В легендарном Ле-Мане Viper GTS-R трижды (в 1998-2000 гг.) занимал первое место в своем классе GT2.

Автомобиль постоянно модернизировали. Так, в 1999 году появился



Kyne Dodge Viper 2006 года



Kyne Dodge Viper GTS появилось в 1996 году



Кэрролл Шелби - отец Dodge Viper



Первый серийный Dodge Viper RT10 1992 года



Огромный 8,0-литровый V10 позаимствовали у пикапа Dodge Ram



Прототип Dodge Viper, 1989 год

облегченный вариант ACR с 460-сильным мотором и спортивной подвеской. С 2001 года Viper наконец стали оснащать ABS, также стали доступны круиз-контроль и подогрев сидений.

Второе поколение Dodge Viper увидело мир в 2003 году. Оно сохранило знакомый дизайн, хотя во внешнем виде стало больше граней. Вернулись и характерные выхлопные трубы по бокам. Материалы внутренней отделки были улучшены, а среди стандартного дополнительного оборудования появились климат-контроль, датчики освещения и дождя. Объем двигателя вырос до 8,3 л: поначалу он развивал 500 л. с., а с 2008 года - 600 л. с. При этом антипробуксовочная система на Viper так и не появилась! Более мощный вариант разгонялся до 100 км/ч за 3,5 с и развивал 325 км/ч. Цена выросла до 83 тыс. долларов. Ограниченной серией была выпущена и облегченная модификация ACR, причем она установила рекорд круга для серийных машин на автодроме Нюрбургринг, оставив позади более дорогие и эксклюзивные Ferrari, Lamborghini и Porsche.

Интересно, что на базе Dodge Viper ACR в кузовном ателье Zagato создали эксклюзивный Alfa Romeo TZ3. А в Британии он стал основой для мелкосерийного купе Bristol Fighter.

В 2012 году эстафету принял Viper третьей генерации, который решили выпускать под отдельной маркой SRT. Интересно, что в его разработке снова приняли участие итальянские инженеры, но уже не из Lamborghini, а из Ferrari. Оно и неудивительно, ведь после слияния концернов Chrysler и Fiat это дружественная компания для американцев. Автомобиль остается столь же броским и ярким, а в его конструкции применены легкие углеволокно и магниевые сплавы. Салон стал более роскошным, с более качественной кожей, цифровой приборной панелью и дисплеем мультимедийной системы. V10 объемом 8,4 л развивает 640 л. с. и позволяет достичь 330 км/ч. Купе стало лучше в управлении и таки обрело системы стабилизации и контроля сцепления. Но при этом его цена осталась очень даже привлекательной -90 тыс. долларов. Снова появился и трековый вариант ACR, а вот от кабриолета отказались.

Однако в последние годы спрос на «прожорливый» и сложный в управлении автомобиль существенно снизился. Сказалось также отсутствие автоматической или роботизированной трансмиссии даже за доплату. В 2016 году продали всего 630 машин. А с 2017 года в США вступают в силу новые требования по безопасности, заставляющие оснащать все новые автомобили надувными «занавесками». Конструк-



ция крыши Viper не позволяет это сделать и это окончательно поставило крест на модели.

За 25 лет выпущено свыше 32 тыс. Dodge Viper, что неплохо для чистокровной спортивной модели. Это дает все основания надеяться, что в будущем легендарный muscle саг все же будет возрожден.



У Dodge Viper второго поколения объем двигателя достиг рекордных 8,3 л





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