

Тест-Драйв

Октябрь 2017

**АВТОСАЛОН
ВО ФРАНКФУРТЕ IAA-2017:**

**будущее наступает
сейчас**



Автосалон во Франкфурте IAA-2017 • Smart Vision EQ ForTwo • Jaguar Future-Type • TVR Griffith • Volkswagen T-Roc
Porsche Cayenne • Bentley Continental GT • Lamborghini Aventador S Roadster • Nissan Leaf • Mercedes-Benz S-Class Coupe
Ferrari LaFerrari Aperta • Genesis G70 • Volvo XC40 • Honda Civic Type R • Jeep Grand Cherokee Trackhawk • Kia Stinger
Citroen C1 • BMW X4, Jaguar F-Pace и Mercedes-Benz GLC Coupe • Honda CR-V, Subaru Forester, Toyota RAV4 • Kia Cee'd Sportswagon,
Opel Astra Sports Tourer и Skoda Octavia Combi • Ferrari

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

Октябрь 2017

www.testdrive.com.ua



Над номером работали:

Брызгунов Тарас

Каратаев Вячеслав

Косоголов Александр

Фитисова Юлия

Главный редактор

Краев Василий

Свидетельство о регистрации КВ 7445 от 17.06.03.

Ежемесячный автомобильный журнал «Тест-Драйв» распространяется во всех без исключения регионах Украины. 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: booker.afp@gmail.com

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



4

Автосалон
Автосалон во Франкфурте IAA-2017:
будущее наступает сейчас



34

Концепт-кар
Smart Vision EQ ForTwo:
заглянул в 2030 год



42

Концепт-кар
Jaguar Future-Type:
взгляд в будущее



48

Премьера
TVR Griffith:
возвращение



54

Премьера
Volkswagen T-Roc:
младший брат Tiguan



60

Премьера
Porsche Cayenne:
третье пришествие



66

Премьера
Bentley Continental GT:
смена поколений



74

Премьера
Lamborghini Aventador S Roadster:
прибавка в мощности



82

Премьера
Nissan Leaf: второй дубль



90

Премьера
Mercedes-Benz S-Class Coupe:
обновление



96

Премьера
Ferrari LaFerrari Aperta:
юбилейный кабриолет



102

Премьера
Genesis G70:
спорт-седан по-корейски



108

Премьера
Volvo XC40:
младший в "семействе"



114

Дебютант
Honda Civic Type R:
юбилейная ракета



122

Дебютант
Jeep Grand Cherokee Trackhawk:
американская мощь



130

Дебютант
Kia Stinger:
предвестник перемен



140

Тест-драйв
Citroen C1:
оригинальный малый



148

Сравнительный тест-драйв
BMW X4, Jaguar F-Pace и Mercedes-Benz GLC Coupe:
вседорожники с душой купе



154

Сравнительный тест-драйв
Honda CR-V, Subaru Forester, Toyota RAV4:
соревнование японских вседорожников



160

Сравнительный тест-драйв
Kia Cee'd Sportswagon, Opel Astra Sports Tourer и Skoda Octavia Combi:
много пространства за разумные деньги



166

Страницы истории
Ferrari:
70-летие красных жеребцов

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

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

Автосалон во Франкфурте IAA-2017: будущее наступает сейчас



Франкфурт известен в автомобильном мире как место проведения крупного автосалона Internationale Automobil-Ausstellung (IAA). Раз на два года, осенью, город превращается в столицу мирового автопрома. На этот раз автошоу проходит с 12 по 24 сентября.

Как ни странно, впервые IAA провели в 1897 году в Берлине, а Франкфурт принял эстафету с 1951 года. Нынешняя выставка стала уже 67-ой по счету. К слову, открывала ее сама канцлер Германии Ангела Меркель, что говорит о важности Франкфуртского автосалона.

Действительно, событие по-настоящему знаковое. В IAA-2017 приняли участие почти тысяча компаний из 39 стран мира. В общей сложности во Франкфурте зафиксировано свыше 250 мировых и европейских премьер. Все они состоялись в

первые два дня выставки, специально отведенные для прессы и специалистов отрасли.

IAA-2017 проводят под лозунгом Future now ("Будущее уже сейчас"). Этой теме соответствуют и многие новинки выставки. Среди них – немало электромобилей и моделей с автопилотом. Хотя посетители автосалона смогли увидеть и представительские модели, и спортивные авто, и вседорожники.

В соответствии с девизом автошоу, отдельную экспозицию New Mobility World посвятили электронным технологиям будущего. И, конечно же, посетители смогли принять участие в тест-драйвах или насладиться насыщенной шоу-программой.

Audi

На Франкфуртском автосалоне дебютировал новый Audi A8. Автомобиль сохраняет знакомый строгий, но подрос до 5172 мм в стандартной версии и 5302 мм – в удлиненной. Стандартными являются светодиодные матричные фары. В крышку багажника интегрирован спойлер, а фонари теперь растянуты на всю ширину кузова. В салоне A8 обращает на себя внимание необычное четырехспицевое рулевое колесо. Приборной панелью теперь служит жидкокристаллический дисплей, а на центральной панели теперь сразу два сенсорных экрана. Задние сиденья дополнены подставками под ноги. Среди опций появились Wi-Fi, автопилот для пробок и система распознавания дорожных знаков. На первых порах на выбор предложены 3,0-литровые турбомоторы: 340-сильный бензиновый и 286-сильный дизельный. Позже появятся новые версии, в том числе гибрид и вариант с W12. Цена Audi A8 начинается от 83 тыс. евро.



Audi A8



Audi A8



Audi A8

Audi Aicon показывает, каким будет представительский электромобиль будущего. Обтекаемый автомобиль даже крупнее, чем Audi A8 – 5444 мм в длину и 2100 мм в ширину при колесной базе в 3470 мм. Задние двери открываются против движения, а вместо фар – диодные экраны в виде сот. В салоне установлены четыре отдельных сиденья, которые могут поворачиваться и передвигаться. Поскольку автомобиль исключительно беспилотный, то у него нет руля и педалей. На всю ширину салона растянут узкий экран. Четыре электромотора суммарно развивают 354 л. с. и 550 Н•м, а дальность пробега составляет 700-800 км. Audi Aicon также оснащен пневмоподвеской, способной сканировать дорогу на наличие выбоин.

Заряженный Audi RS4 теперь доступен и с кузовом универсал. Как и седан, он оснащен 3,0-литровым V6 Porsche с двумя турбинами мощностью 450 л. с. и с крутящим моментом в 600 Н•м. С 8-ступенчатым "автоматом" разгон до 100 км/ч занимает 4,1 с, а максимальная скорость составляет 280 км/ч. Audi RS4 Avant также стал экономичнее – расходует в среднем 8,8 л/100 км.



Audi Aicon



Audi Aicon



Audi RS4 Avant



Audi RS4 Avant



Audi RS4 Avant

Bentley

Новый Bentley Continental GT использует платформу Porsche Panamera. Дизайн купе стал изящнее – в стиле концепт-кара Bentley EXP Speed 6. Хромированная решетка радиатора увеличена в размерах, изменены и фары, а в них установлена светодиодная оптика. В крышку багажника теперь интегрирован спойлер. Салон, как и прежде, декорирован кожей, деревом и алюминием. Приборной панелью теперь служит жидкокристаллический дисплей, а диагональ экрана мультимедийной системы увеличена до 12,3 дюймов. В неактивном состоянии он прикрывается заслонкой. Под капотом установлен полностью новый 6,0-литровый W12 мощностью 635 л. с., работающий в паре с новой 8-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями. Разгон до 100 км/ч занимает 3,7 с, а максимальная скорость – 333 км/ч. Bentley Continental GT получил новую систему полного привода, а также пневмоподвеску и активные стабилизаторы поперечной устойчивости.



Bentley Continental GT



Bentley Continental GT



Bentley Continental GT

Chery

Китайский автопроизводитель решил выйти на европейский рынок. Первенцем в Старом свете станет вседорожник Chery Exeed TX. Пока это концепт-кар, но серийная модель будет мало отличаться от него.

Автомобиль длиной 4,7 м отличается довольно привлекательным дизайном. Внутри показания приборов выведены на дисплей, а на центральной панели установлен огромный 10-дюймовый сенсорный экран. Chery Exeed TX оснащен гибридной силовой установкой, которая состоит из 1,5-литрового бензинового

турбомотора мощностью и 115-сильного электромотора. Вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 6 с и развивает 200 км/ч. Расход топлива в смешанном цикле составляет 1,8 л/100 км, а еще автомобиль может проехать 70 км на электротяге.



Chery Exeed TX



Chery Exeed TX

BMW

Немецкая марка привезла во Франкфурт сразу несколько интересных новинок. Главная из них – BMW M5 нового поколения. Он сохранил 4,4-литровый V8 с турбонаддувом, но мощность увеличена до 600 л. с. Кроме того, впервые спортивный седан BMW получил полный привод и 8-ступенчатую автоматическую трансмиссию. Эти новшества, а также система помощи при резком старте, существенно улучшили динамику. Разгон до 100 км/ч теперь занимает 3,4 с, а максимальная скорость ограничена на отметке 250 или 305 км/ч. Для любителей заноса остался заднеприводной режим. Узнать новый BMW M5 можно отличить по аэродинамическому обвесу, увеличенным воздухозаборникам и спойлеру на крыше. Масса уменьшена на 90 кг. В салоне установлены спортивные сиденья и руль.

Лифтбэк BMW 6 Series Gran Turismo пришел на смену модели 5 Series GT. Его дизайн стал элегантнее благодаря ниспадающей форме крыши и менее рельефным боковинам. Светодиодные фары теперь часть базового оснащения. Автомобиль подрос до 5091 мм в длину, но стал легче на 150 кг. В салоне появилась цифровая панель приборов, данные проецируются и на лобовое стекло. На центральной панели установлен 10,25-дюймовый экран мультимедийной системы. Автомобиль просторнее предшественника, а объем его багажника вырос до 610 л. На первых порах будут доступны бензиновые турбодвигатели объемом 2,0 л (258 л. с.) и 3,0 л (340 л. с.), а также 3,0-литровый 265-сильный турбодизель. Цены начинаются с отметки в 62 тыс. евро.



BMW M5



BMW M5



BMW 6
Series Gran
Turismo



BMW 6
Series Gran
Turismo

Концептуальный электромобиль BMW i Vision Dynamics – предвестник серийного BMW i5. Это довольно крупный седан с клиновидным силуэтом и открывающимися против движения задними дверями. Традиционная фальшрадиаторная решетка BMW получила светодиодную подсветку. Крыша автомобиля полностью прозрачная. Электромобиль способен разогнаться до 100 км/ч за 4 с и развить 200 км/ч.

Большой концептуальный вседорожник BMW X7 iPerformance вскоре превратится в серийную модель X7. Автомобиль достигает около 5 м в длину и построен на платформе седана BMW 7 Series. Его широкая разделенная решетка радиатора сочетается с узкими светодиодными фарами. На порогах и боковинах заметны многочисленные хромированные накладки. В салоне показания приборов выведены на дисплей и проецируются на лобовое стекло. Внутри установлены шесть отдельных сидений, причем для задних пассажиров предусмотрены мониторы. Гибридная силовая установка состоит из 2,0-литрового бензинового турбодвигателя и электромотора, а ее мощность – 326 л. с.



BMW iVision Dynamics



BMW iVision Dynamics



BMW X7 iPerformance

Citroen

Новый Citroen C3 Aircross сменил мини-вэн C3 Picasso. Теперь это вседорожник с весьма необычным дизайном. У него выпуклые бамперы, высокий капот и "двухэтажная" оптика, а в решетку радиатора интегрирован логотип марки. Задние стойки крыши – прозрачные. В салоне передняя панель профилирована, а на центральной панели установлен 7,0-дюймовый сенсорный экран. Задние сиденья получили горизонтальную регулировку и в зависимости от их положения объем багажника равен 410-520 л. В списке дополнительного оборудования – парковочный автопилот, системы автоматического торможения и определения усталости водителя. Citroen C3 Aircross получил на выбор бензиновые 1,2-литровые турбомоторы мощностью 110 и 130 л. с., а также турбодизели объемом 1,6 л (90, 100 и 120 л. с.). Цены начинаются с 16 тыс. евро.



Citroen C3 Aircross



Citroen C3 Aircross

Ferrari



Ferrari Portofino



Ferrari Portofino



Ferrari Portofino

Новый Ferrari Portofino – наследник модели California. Купе-кабриолет немного увеличен в размерах, а его дизайн стал более агрессивным. Широкая решетка радиатора сочетается с узкими светодиодными фарами. Капот и боковины стали более рельефными. В салоне установлен руль с плоским ободом снизу от купе Ferrari 812 Superfast. Желтый циферблат тахометра по бокам окружен двумя жидкокристаллическими экранами. Автомобиль сохраняет посадочную формулу 2+2. Усовершенствованный V8 с турбонаддувом объемом 3,9 л теперь развивает 600 л. с. С 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями разгон до 100 км/ч занимает 3,5 с, а максимальная скорость – 320 км/ч. При этом расход топлива уменьшен до 10,5 л/100 км в смешанном цикле. Цена Ferrari Portofino составляет 200 тыс. евро.

Honda

В Франкфурте представили Honda Urban EV – концептуальный электромобиль для города. Своим дизайном компактный 3,8-метровый хетчбэк очень напоминает самый первый Honda Civic 1972 года. У него схожий силуэт и большие круглые фары, но оптика светодиодная. К слову, логотип Honda также подсвечивается. В салоне привлекает внимание приплюснутый сверху и снизу руль, а большую часть передней панели занимает жидкокристаллический дисплей. Дополнительные экраны расположены в дверях. В 2019 году модель станет серийной.



Honda Urban EV



Honda Urban EV



Honda Urban EV

Hyundai

У Hyundai i30 появились сразу две новые модификации. Hyundai i30 N – заряженная версия хэтчбека. Она получила 2,0-литровый турбомотор мощностью 250 л. с. в стандартной версии и 275 л. с. – с пакетом Performance. Более мощный вариант разгоняется до 100 км/ч за 6,2 с и развивает 250 км/ч. Обе версии оснащены 6-ступенчатой механической трансмиссией и дифференциалом повышенного трения. Узнать новый Hyundai i30 N можно по аэродинамическому обвесу, увеличенным воздухозаборникам в переднем бампере и расширенным крыльям. На крыше установлен спойлер. В салоне появились спортивные сиденья, а во внутренней отделке преобладает алькантара.

Кроме того, во Франкфурте показали пятидверный Hyundai i30 Fastback, пришедший на смену трехдверной версии модели. Его профиль выглядит стремительно благодаря аркообразной крыше и заостренная задняя часть.



Hyundai i30 N



Hyundai i30 N



Hyundai i30 Fastback



Jaguar E-Pace

Jaguar

Новый Jaguar E-Pace – младший представитель в линейке вседорожников марки. Это компактное вседорожное купе, построенное на платформе Range Rover Evoque. Автомобиль длиной 4,4 м отличается динамичным профилем с ниспадающей формой крыши. У него фирменная

широкая решетка радиатора и раскосые фары, а задняя часть заострена. В салоне показания приборов выведены на дисплей, а водителя и переднего пассажира разделяет наклоненная центральная консоль. Стандартным является 10,2-дюймовый экран мультимедийной системы. Объем багажника составляет 577 л. Уже в базовой версии предусмотрены системы автоматического торможения, определе-

ния усталости водителя и распознавания дорожных знаков. На выбор предложены бензиновые 2,0-литровые турбомоторы мощностью 250 и 300 л. с., а также турбодизели такого же объема (150, 180 и 240 л. с.). Есть версии с передним и полным приводом, также можно выбрать адаптивные амортизаторы. Базовая версия стоит 35 тыс. евро.



Jaguar E-Pace



Lamborghini Aventador S

Lamborghini

Lamborghini Aventador S Roadster – обновленная версия кабриолета. Как и купе Aventador S, автомобиль получил доработанный 6,5-литровый V12 с увеличенной до 740 л. с. мощностью. Также усовершенствована 7-ступенчатая роботизированная трансмиссия. Это позволяет разогнаться до 100 км/ч за 3 с и развивать 350 км/ч. Также установлены управляемые задние колеса. Узнать Lamborghini Aventador S Roadster можно по новой передней части с узким воздухозаборником, а в салоне немного изменена отделка.



Lamborghini Aventador S



Lamborghini Aventador S

Kia

Новый Kia Stonic – самый маленький вседорожник корейской марки. Он достигает 4,2 м в длину и построен на платформе нового Rio. Автомобиль привлекает молодежным дизайном с раскосыми фарами и решеткой радиатора в форме улыбки. У него высокая оконная линия и расширенные колесные арки. В салоне заметны руль и приборы от Kia Rio. На центральной панели установлен большой 7,0-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Объем багажника составляет 352 л. В перечне опций значатся системы автоматического торможения и определения усталости водителя. На выбор будут доступны бензиновые двигатели объемом 1,0 л (120 л. с.) и 1,4 л (100 л. с.), а также 1,6-литровый 110-сильный турбодизель. Цена Kia Stonic стартует с 16 тыс. евро.



Kia Stonic



Kia Stonic



Kia Stonic

Kia Proceed



Концептуальный Kia Proceed дает понять, какой будет модель See'd нового поколения. Если раньше Proceed был трехдверным хэтчбеком, то теперь это спортивный универсал с аркообразной фор-

мой крыши и расширенными крыльями. Передняя часть с узкой решеткой радиатора и раскосыми фарами выполнена в стиле нового флагмана марки Kia Stinger. Внутри сиденья обшиты специальной син-

тетической шерстью, а пластик в отделке имитирует металл и окрашен в цвет кузова. Показания приборов выведены на дисплей.

Kia Proceed



Mercedes-Benz

Спорткупе Mercedes-AMG Project One – одна из самых ярких премьер Франкфуртского автошоу. В его конструкции использованы гоночные технологии. Кузов карбоновый, причем сиденья являются его частью. Двери поднимаются вверх, а большой киль сзади делает автомобиль похожим на гоночные спортпрототипы. Антикрыло выполнено выдвижным. В салоне руль прямоугольный, как у гоночных болидов Формулы-1, а показания приборов выведены на дисплей. Турбированный 1,6-литровый V6 пришел из Формулы-1, а вместе с ним работают сразу три электромотора. Общая мощность силовой установки превышает 1000 л. с. С 8-ступенчатой роботизированной трансмиссией полноприводной Mercedes-AMG Project One разгоняется до 100 км/ч за 2,5 с и способен развить свыше 350 км/ч. При этом он может проехать 25 км на электротяге. Установлены карбоново-керамические тормоза и подвеска с горизонтальными рычагами. Цена Mercedes-AMG Project One – 2,3 млн. евро, а всего выпустят лишь 275 машин.





Mercedes-Benz EQ A

Mercedes-Benz EQ A показывает, каким будет новый городской электромобиль. Это трехдверный хэтчбек С-класса с элегантным профилем. У него оригинальный дизайн с подсветкой передней части и узкими лазерными фарами. Автомобиль получил два электромотора (по одному на каждую ось) суммарной мощностью 272 л. с. Mercedes-Benz EQ A разгоняется до 100 км/ч за 5 с. Литий-ионная аккумуляторная батарея на 60 кВтч обеспечивает запас хода в 400 км. Также установлена система беспроводной зарядки.



Mercedes-Benz EQ A



Mercedes-Benz EQ A



Mini Electric

Mini

В скором будущем появится серийный электромобиль Mini. Предваряет его концепт-кар Mini Electric. Отличить автомо-

биль от стандартного хэтчбэка можно по аэродинамическому обвесу, измененной фальшрадиаторной решетке и новой светодиодной оптике. Фонари автомобиля по дизайну напоминают британский флаг, а колесные диски отличаются специальной

аэродинамической формой. По предварительным данным, серийная модель получит 150-сильный электромотор, а ее запас хода составит примерно 300 км.



Mini Electric

Opel



Opel Grandland X



Opel Insignia Country Tourer



Opel Insignia Country Tourer

Новый Opel Grandland X пришел на смену модели Antara. На данный момент это самый крупный внедорожник в линейке немецкой марки: он достигает 4477 мм в длину. Платформа, кстати, позаимствована у Peugeot 3008. По дизайну автомобиль напоминает младшего брата Crossland X. У него раскосые фары, широкая решетка радиатора в виде улыбки и рельефными боковинами. В салоне приборы глубоко врезаны в панель, а на центральной консоли установлен 8,0-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Задние сиденья оснащены горизонтальной регулировкой, а объем багажника составляет 514 л. В перечне опций – парковочный автопилот, системы автоматического торможения и распознавания дорожных знаков. На первых порах на выбор предложат 1,2-литровый 130-сильный бензиновый турбомотор и 1,6-литровый турбодизель мощностью 120 л. с., но появится и гибридный вариант. Базовая версия стоит 23 700 евро.

Также во Франкфурте представлен универсал повышенной проходимости Opel Insignia Country Tourer. От стандартной модели его можно отличить по внедорожному пластиковому обвесу и увеличенному клиренсу. Начальное оснащение пополнилось Wi-Fi, адаптивным круиз-контролем и электроприводом пятой двери с сенсорным открытием. Opel Insignia Country Tourer будут комплектовать бензиновыми турбомоторами объемом 1,5 л (165 л. с.) и 2,0 л (260 л. с.), а также 2,0-литровыми турбодизелями мощностью 170 и 200 л. с. Полный привод и 8-ступенчатый "автомат" установлены во всех модификациях.

Porsche

Одной из главных новинок Франкфуртского автосалона стал новый Porsche Cayenne. Вседорожник с виду не сразу можно отличить от предшественника, но его длина выросла до 4918 мм. Оптика теперь полностью светодиодная, а фонари растянуты на всю ширину кузова. Внутри появились приборы от Porsche Panamera: циферблат тахометра сочетается с двумя дисплеями. Дисплей мультимедийной системы увеличен до 12,3 дюймов. Объем багажника вырос до 770 л. Список дополнительного оборудования пополнили Wi-Fi и система полуавтономного движения. Поначалу на выбор предложат исключительно бензиновые двигатели с турбонаддувом объемом 2,9 л (440 л. с.), 3,0 л (340 л. с.), и 4,0 л (550 л. с.). Позже появятся дизельные и гибридные версии. Впервые стали доступны поворачиваемые задние колеса и активные стабилизаторы поперечной устойчивости. Цены стартуют с отметки в 75 тыс. евро.



Porsche Cayenne Turbo



Porsche Cayenne



Porsche Cayenne



Porsche Cayenne Turbo



Seat Arona

Seat

Новый Seat Arona – первый компактный внедорожник испанской марки. Автомобиль длиной 4,1 м создан на платформе хэтчбэка Ibiza. Как и все современные Seat, он отличается рубленым дизайном с

треугольными фарами, которые могут быть и полностью светодиодными. В салоне заметны детали от Ibiza – крупные циферблаты приборов и 8,0-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Объем багажника составляет 400 л. За доплату доступны беспроводная зарядка для смартфонов, автопилот для пробок,

системы автоматического торможения и слежения за усталостью водителя. Для Seat Arona 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. Цена Seat Arona стартует с отметки в 18 тыс. евро.



Seat Arona

Renault Megane RS



Renault

Во Франкфурте дебютировал новый Renault Megane RS. Заряженный хетчбэк Renault оснащен полностью новым 1,8-литровым турбомотором мощностью 280 л. с. и с максимальным крутящим моментом в 390 Н•м. Отныне наряду с 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач предлагают и трансмиссию с двумя сцеплениями. Кроме того, впервые доступны и управляемые задние колеса. Renault Megane RS можно узнать по аэродинамическому обвесу, увеличенным воздухозаборникам и спойлеру на крыше, а также 18-дюймовым легкосплавным дискам. В салоне установлены спортивные сиденья, а также новые руль и рычаг трансмиссии. Кроме того, изменена цифровая панель приборов, а мультимедийная система доработана.



Renault Megane RS



Renault Megane RS



Renault Duster



Renault Duster

Не менее важной новинкой стал и Renault Duster второго поколения. Вседорожник построен на той же платформе B0 и сохраняет знакомый дизайн. Однако он немного подрос в размерах и стал более атлетичным. Его колесные арки больше расширены, а фары и решетка радиатора стали крупнее. Сзади обращают на себя внимание оригинальные фонари с узором. Внутри улучшены материалы отделки и установлено новое четырехспицевое рулевое колесо. Среди опций отныне есть климат-контроль, камера заднего вида, датчики света и дождя. Можно выбрать бензиновые двигатели объемом 1,2 л (125 л. с.) и 1,6 л (115 л. с.), а также турбодизели объемом 1,5 л (110 л. с.) и 1,6 л (130 л. с.). Как и ранее, будут доступны версии с передним и полным приводом. В Европе вседорожник продолжает продавать под названием Dacia по цене от 12 тыс. евро.

Концепт-кар Renault Symbioz – видение автомобиля 2030 года. Автомобиль сочетает в себе черты мини-вэна и купе. Его задние двери открываются против движения, а крыша выполнена прозрачной. Внутри приборной панелью служит жидкокристаллический дисплей, а руль выполнен плоским сверху и снизу. Концепт-кар Renault получил автопилот, причем в беспилотном режиме передние сиденья можно развернуть, чтобы сидеть лицом к задним пассажирам. По центру салона может выдвигаться небольшой столик. Автомобиль способен контактировать с "умным" домом. Renault Symbioz оснащен электромотором и может выполнять роль мобильной электростанции – питать электричеством дом.



Renault Symbioz

Skoda

Новый Skoda Karoq – компактный вседорожник, сменивший Yeti. Автомобиль подрос до 4382 мм в длину, а его дизайн стал солиднее – в стиле старшего брата Skoda Kodiaq. Широкая решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами, а боковины выполнены рельефными. В салоне впервые в истории Skoda появилась цифровая панель приборов – пока, правда, только как опция. Новый Karoq просторнее, чем Yeti, а объем его багажника составляет приличные 521 л. В перечне опций появились парковочный автопилот, камеры кругового обзора, электропривод пятой двери. Также можно выбрать системы автоматического торможения, определения усталости водителя и распознавания дорожных знаков. На выбор предлагают бензиновые турбомоторы объемом 1,0 л (115 л. с.) и 1,5 л (150 л. с.), а также 2,0-литровые турбодизели на 150 и 190 л. с. Цена Skoda Karoq в Европе начинается с 20 тыс. евро.



Skoda Karoq



Skoda Karoq



Smart Vision EQ Fortwo

Smart

Концепт-кар Smart Vision EQ ForTwo показал, каким будет небольшой городской электромобиль будущего. Это миниатюрная 2,7-метровая капсула на колесах с полностью прозрачными дверями и большой площадью остекления. В салоне отсутствуют руль, педали или какие-либо другие органы управления, ведь Smart Vision EQ ForTwo может ездить исключительно в беспилотном режиме. Его можно вызывать домой, как такси. На всю ширину передней панели растянута большой жидкокристаллический дисплей. Сиденья снабжены выдвижными подлокотниками. Smart Vision EQ ForTwo получил небольшой электромотор и литий-ионную аккумуляторную батарею емкостью 30 кВт·ч.



Smart Vision EQ Fortwo



Smart Vision EQ Fortwo



Suzuki Swift Sport

Suzuki

Хэтчбэк Suzuki Swift нового поколения получил заряженную версию Sport. Отныне она оснащена турбомотором – 1,4-литровой бензиновой "четверкой"

мощностью 140 л. с. от Suzuki Vitara S. "Горячи" хэтчбэк весит всего 970 кг. Отличить Suzuki Swift Sport от стандартной модели можно по аэродинамическому обвесу, 17-дюймовым легкосплавным дискам, измененной решетке радиатора и увеличенному спойлеру на крыше. В салоне по-

явились ярко-красные вставки на передней панели и циферблатах приборов. Кроме того, установлены спортивные кресла, а рулевое колесо обшито перфорированной кожей.



Suzuki Swift Sport



Toyota Land Cruiser Prado

Toyota

Вседорожник Toyota Land Cruiser Prado прошел повторное обновление. Автомобиль можно узнать по измененной хромированной решетке радиатора, новым

фарам и бамперам. В салоне заменены циферблаты приборов и установлено новое рулевое колесо, также появился более современный 8,0-дюймовый дисплей мультимедийной системы. В списке дополнительного оборудования отныне есть трехзонный климат-контроль, камеры кру-

гового обзора, функция вентиляции передних сидений, адаптивный круиз-контроль и система автоматического торможения. Двигатели остались неизменными: это бензиновые моторы объемом 2,7 л (163 л. с.) и 4,0 л (280 л. с.), а также 2,8-литровый турбодизель мощностью 177 л. с.



Toyota Land Cruiser Prado

Volkswagen

Хетчбэк Volkswagen Polo впервые показали на публике. Автомобиль серьезно порос размерами (до 4053 мм в длину) и теперь доступен только в пятидверном исполнении. Дизайн Polo стал серьезнее, что сделало автомобиль больше похожим на старшего брата Volkswagen Golf VII. Продолговатые фары теперь могут быть светодиодными. В салоне появилась еще одна новинка – цифровая панель приборов. Центральная панель повернута к водителю, а сверху на ней установлен 8,0-дюймовый сенсорный дисплей. Volkswagen Polo стал просторнее внутри, а объем его багажника вырос до 351 л. Перечень опций пополнили парковочный автопилот и адаптивный круиз-контроль. На выбор предложены бензиновые двигатели объемом 1,0 л (65, 75, 95 и 115 л. с.) и 1,5 л (150 л. с.), а также 1,6-литровые турбодизели мощностью 80 и 95 л. с. Представили во Франкфурте и 200-сильный заряженный хетчбэк Volkswagen Polo GTI. Цены стартуют с 13 тыс. евро.



Volkswagen Polo



Volkswagen Polo



Volkswagen T-Roc

Платформу Polo использует и новый и компактный вседорожник Volkswagen T-Roc. Автомобиль длиной 4,23 м привлекает внимание мускулистым дизайном с широкой решеткой радиатора, расширенными задними крыльями и немаленьким спойлером на крыше. В салоне можно заметить детали от того же Polo: руль, опционную цифровую панель приборов, сенсорный экран. Объем багажника составляет 445 л. В качестве опций предлагают парковочный автопилот, системы автоматического торможения, слежения за "слепыми" зонами и определения усталости водителя. Новый Volkswagen T-Roc получит бензиновые турбомоторы объемом 1,0 л (115 л. с.), 1,5 л (150 л. с.) и 2,0 л (190 л. с.), а также турбодизели объемом 1,6 л (115 л. с.) и 2,0 л (150 и 190 л. с.). Покупателям предложат версии с передним и полным приводом. Цена Volkswagen T-Roc – от 20 тыс. евро.



Volkswagen T-Roc



Volkswagen T-Roc

Smart Vision EQ F зазлянул в 2030



orTwo 20g

Тест-драйв:
КОНЦЕПТ-КАР



Беспилотные автомобили – один из главных трендов будущего десятилетия. Многие автопроизводители уже вложили сотни миллионов долларов в развитие автопилота. Теперь свое видение беспилотного автомобиля будущего показал концерн Daimler: на Франкфуртском автошоу представили концепт-кар Smart Vision EQ ForTwo. Он показывает, каким будет городской автомобиль в 2030 году.

Новый Smart Vision EQ ForTwo – компактная машинка длиной 2699 мм, шириной 1720 и высотой 1535 мм. Дизайн концепт-кара весьма необычный. Его двери и крыша полностью прозрачные (двери, кстати,

поднимаются вверх), а потому площадь остекления очень большая. На месте решетки радиатора установлен жидкокристаллический дисплей, на который выводятся различные сообщения. Диодные фары тонированы.

Салон автомобиля поражает своим минимализмом. Во-первых, отсутствуют какие-либо органы управления, ведь Smart 2030 года будет передвигаться исключительно на автопилоте. Во-вторых, на всю переднюю панель растянут большой сенсорный дисплей. Установлены два сиденья с выдвигаемыми подлокотниками.

Автомобиль предназначен в первую

очередь для служб проката. Его можно будет вызвать и он на автопилоте подъедет к клиенту. Попутно искусственный интеллект получит через социальные сети информацию о пассажирах и их предпочтениях. В соответствии с этими данными будет настроена мультимедийная система автомобиля.

Smart Vision EQ ForTwo создан в рамках проекта EQ. Именно под этим обозначением будут выпускать электрические Mercedes-Benz. Электромобиль Smart оснащен небольшим мотором и литий-ионной аккумуляторной батареей на 30 кВт·ч.













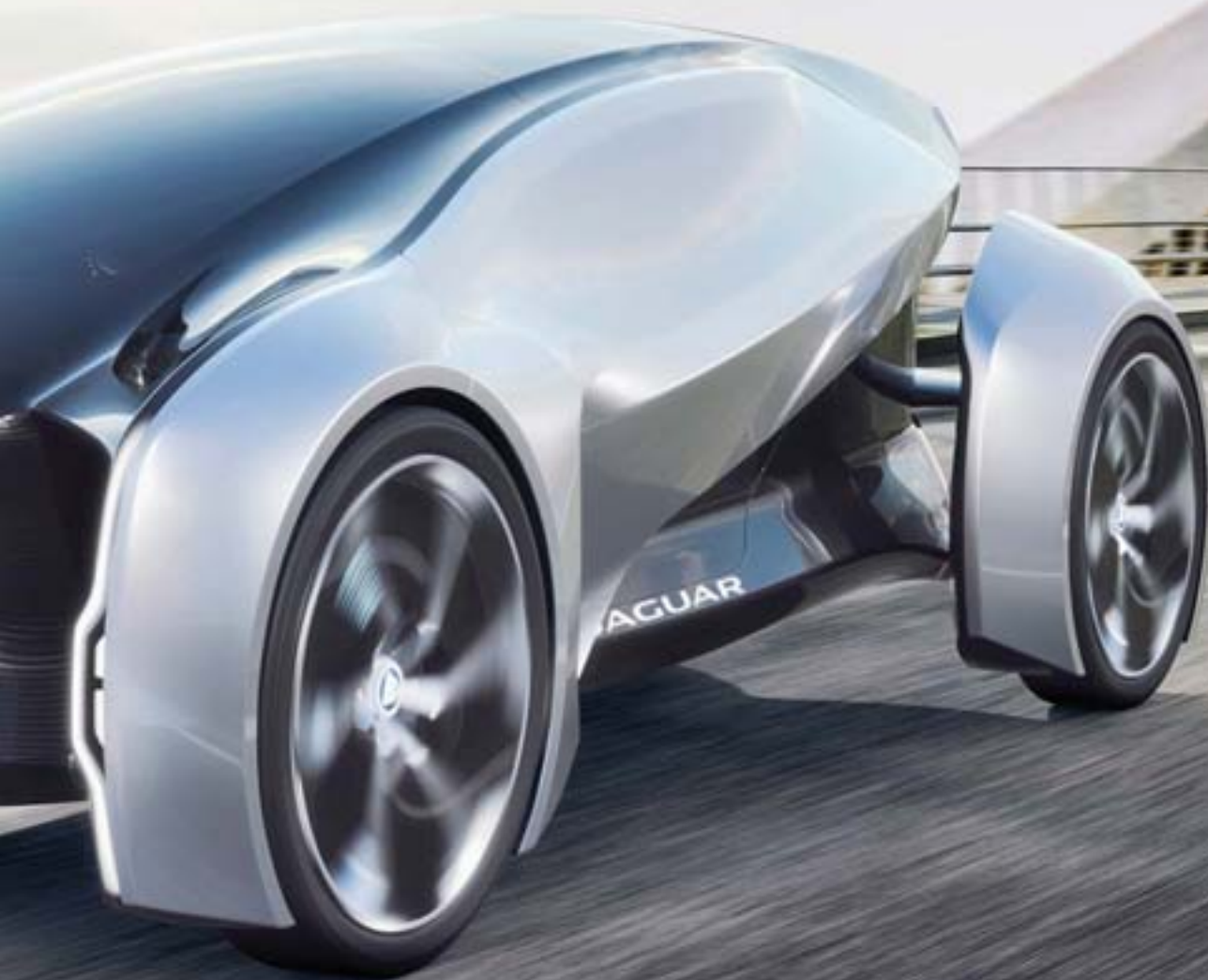
Jaguar Future-Type

Взгляд в будущее



пре:

Автомобильный мир меняется очень быстро. Трудно поверить, но даже такая консервативная марка, как Jaguar, готовится к переходу на электромобили и гибриды. Уже в 2018 году появится электрический первенец Jaguar I-Pace, но инженеры британской компании смотрят еще дальше в будущее. На Фестивале Технологий в Лондоне представили концепт-кар Jaguar Future-Type.





Новый Jaguar Future-Type – видение автомобиля будущего. Это вытянутая капсула на колесах с минимальными крыльями. Очень оригинально выглядят поднимающиеся вверх двери. Крыша автомобиля почти полностью прозрачная. Большинство кузовных панелей – карбоновые.

В отделке салона сочетаются дерево и алюминий. Показания приборов могут проецироваться на лобовое стекло. Автомобиль трехместный, причем кресло перед-

него пассажира может разворачиваться.

Особого упоминания заслуживает руль Jaguar Future-Type. У него даже собственное название есть – Sayer, в честь сэра Малкольма Сэйера, создателя легендарного Jaguar E-Type. Руль снабжен искусственным интеллектом и хранит данные о персональных настройках водителя, его любимых сайтах и музыке. Используется и информация из социальных сетей. Кроме того, руль съемный, что делает возмож-

ным использование его сразу в нескольких автомобилях.

Также руль можно снять при езде в беспилотном режиме. Jaguar Future-Type оснащен автопилотом, а также радаром, набором датчиков и камер. Передвигается автомобиль на электротяге.

Конечно, концепт-кар Jaguar Future-Type не станет серийным, но отдельные его детали могут появиться на автомобилях марки.







TVR Griffith:

возвращение



Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА





Знаменитая британская марка TVR прославилась свои легкими спортивными автомобилями для умелых водителей. Однако в 2006 году новые владельцы из России довели предприятия до банкротства. Однако нашлись энтузиасты, решившие возродить компанию. Ее выкупили, а теперь представили новую модель – купе TVR Griffith, названную в честь автомобиля 60-х. Помог его создать Гордон Мюррей – автор знаменитого McLaren F1.

Новый TVR Griffith, как и большинство моделей марки, довольно компактный – достигает 4314 мм в длину, 1850 мм в ширину и 1240 мм в высоту при колесной базе в 2600 мм. В конструкции широко использован карбон, поэтому масса автомобиля – всего 1250 кг.

По дизайну новичок напоминает знаменитого предка. У него схожие выпуклые крылья и вогнутый капот. Салон макси-

мально сдвинут назад. Вместе с тем, оптика современная – светодиодная. Широкая решетка радиатора напоминает улыбку, а в передних крыльях предусмотрены вентиляционные отверстия. Также можно заметить боковой выхлоп, аэродинамический обвес и регулируемое антикрыло. Расширенные задние крылья подчеркнуты тоненькими фонарями.

В отделке салона TVR Griffith используются кожа, алькантара и полированный алюминий. Показания приборов выведены на дисплей. Сиденья водителя и пассажира разделены высоким трансмиссионным тоннелем.

Ранее автомобили TVR были довольно спартанскими и не несли вспомогательной электроники. Теперь же в распоряжении купе есть и антиблокировочная система тормозов ABS, и антипробуксовочная система, и электроусилитель

Руля. Установлены и две подушки безопасности.

TVR Griffith оснащен 5,0-литровым V8 Ford Mustang, доработанным специалистами Cosworth. Он развивает 480 л. с. и работает в паре с 6-ступенчатой механической трансмиссией. Разгон до 100 км/ч занимает менее 4 с, а максимальная скорость превышает 320 км/ч. Оснащение включает регулируемые амортизаторы и тормозные диски Brembo диаметром 370 мм спереди и 350 мм сзади.

Автомобиль поступит в производство с конца 2018 года. Изначально выпускает стартовую серию из 500 машин по цене в 118 тыс. долларов. Постепенно объемы производства доведут до 2000 автомобилей в год, а линейку расширят кабриолет и более мощная версия.





Технические характеристики TVR Griffith	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1250
Длина/ширина/высота, мм	4314/1850/1240
Колесная база, мм	2600
Двигатель	
Рабочий объем, см3	4951
Тип	Бензиновый
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	480 при 6500
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/60
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	6-ст. механическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, Traction control
Количество подушек безопасности, шт.	2
Размер шин	235/35 ZR19 спереди, 275/30 ZR19 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,0
Максимальная скорость, км/ч	320
Стоимость автомобиля, долларов	118 000
Первое ТО, км	10 000
Периодичность ТО, км	10 000

Volkswagen T-

младший брат Tiguan



-Roc:







Компактные вседорожники с каждым годом пользуются все большей популярностью. Автопроизводители постоянно готовят все новые подобные модели. Пополнение в сегменте – новый Volkswagen T-Roc, который можно назвать младшим братом модели Tiguan.

При длине 4234 мм, ширине 1819 мм, высоте 1573 мм и колесной базе 2603 мм Volkswagen T-Roc – самый компактный вседорожник в линейке немецкой марки. Это молодежная модель с ярким мускулистым дизайном. Широкая решетка радиатора в виде улыбки сочетается с продолговатыми фарами, которые могут быть и полностью светодиодными. У автомобиля выражены передние и особенно задние колесные арки. На крыше установлен спойлер, а сзади по краям кузова размещены узкие фонари.

Персонализировать авто можно с помощью двухцветной окраски и ярких вставок в цвет кузова в салоне. Внутри много деталей от других моделей Volkswagen. Так, трехспицевый руль с плоским ободом снизу знаком по Volkswagen Golf. За доплату может быть установлена цифровая панель приборов – большой 11,7-дюймовый дисплей. Центральная панель повернута к водителю, а сверху на ней расположен 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Учитывая размеры авто, объем багажника очень приличный: 445 л в обычном состоянии и 1290 – со сложенными задними сиденьями.

Все Volkswagen T-Roc получили системы автоматического торможения и соблюдения полосы движения. Среди опций – система доступа без ключа, двухзонный климат-контроль, камера заднего вида,

парковочный автопилот, адаптивный круиз-контроль, технологии слежения за "слепыми" зонами и определения усталости водителя.

Вседорожник будут оснащать бензиновыми турбомоторами объемом 1,0 л (115 л. с.), 1,5 л (150 л. с.) и 2,0 л (190 л. с.), а также турбодизелями объемом 1,6 л (115 л. с.) и 2,0 л (150 и 190 л. с.). Более мощные модификации доступны в полноприводном исполнении. В будущем может появиться заряженный 240-сильный вариант.

Новый Volkswagen T-Roc показали на Франкфуртском автошоу, а затем вседорожник поступит в продажу. Цена Volkswagen T-Roc стартует с отметки в 20 тыс. евро.





Porsche Ca

третье пришествие



ayenne:





Porsche Cayenne – знаковая модель для немецкой марки. Первый вседорожник Porsche улучшил финансовое положение немецкой компании и сейчас именно он является самой массовой ее моделью. С момента премьеры Porsche Cayenne прошло 15 лет и теперь представили третье поколение модели.

Porsche Cayenne построен на новой платформе MLB Evo. Он подрос до 4918 мм в длину при неизменной колесной базе в 2895 мм, а вот масса уменьшена на 65 кг (до 1985 кг). В то же время дизайн модели практически не изменился. Сохранены и плавные обводы кузова, и знакомый силуэт, и фирменные каплевидные фары. Немного увеличена в размерах решетка радиатора. На крыше установлен

большой спойлер. Пожалуй, самая заметная новая деталь в дизайне – узкие фонари на всю ширину кузова. Оптика теперь полностью светодиодная.

В отделке салона сочетаются кожа и полированный алюминий. На приборной панели центральный циферблат тахометра теперь соседствует с двумя экранами. Данные проецируются и на лобовое стекло. На центральной консоли установлен 12,3-дюймовый дисплей мультимедийной системы, а часть клавиш теперь сенсорные. Объем багажника увеличен до 770 л. В перечне опций появились Wi-Fi, система полуавтономного движения.

Поначалу на выбор предложат только два бензиновых V6 с турбонаддувом: 3,0-литровый 340-сильный и 2,9-литро-

вый на 440 л. с.). Более мощный вариант разгоняется до 100 км/ч за 4,9 с и развивает 265 км/ч. Позже предложат 4,0-литровый 550-сильный V8, а также турбодизели объемом 3,0 л (272 л. с.) и 4,0 л (422 л. с.). Появится и 462-сильный заряжаемый гибрид.

Все Porsche Cayenne оснащены 8-ступенчатой автоматической трансмиссией и полным приводом с режимами для разных типов дорожного покрытия. В более дорогих версиях предусмотрены активные амортизаторы поперечной устойчивости и пневмоподвеска. Впервые предложены управляемые задние колеса.

Новый Porsche Cayenne уже доступен для заказа в Европе. Цены стартуют с отметки в 75 тыс. евро.







Bentley Contin

СМЕНА ПОКОЛЕН



ental GT: и

Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА





Купе Bentley Continental GT – символ возрождения британской марки под патронатом концерна Volkswagen. Трудно поверить, но с 2003 года уже выпущено свыше 66 тыс. этих недешевых авто и это самая массовая модель в истории британской марки. Теперь пришло время для третьего поколения Bentley Continental GT.

Новый Bentley Continental GT породнился с Porsche Panamera, ведь теперь он использует ту же платформу MSB. В конструкции стало больше алюминиевых сплавов, что сделало автомобиль легче. Купе сохраняет знакомый силуэт с длинным капотом и высокой оконной линией. Но дизайн стал изящнее, а ряд решений позаимствованы у концепт-кара Bentley EXP Speed 6. В частности, хромированная решетка радиатора увеличена в размерах, изменились и круглые фары. Оптика, кстати, светодиодная и с активной матрицей. Профиль подчеркивают 21-дюймовые легкосплавные диски и небольшие

вентиляционные отверстия в боковинах. Задняя часть стала элегантнее: в крышку багажника интегрирован спойлер, а фирменные расширенные "плечи" Bentley подчеркнуты овальными фонарями.

В салоне сочетаются классический стиль и современные технологии. С одной стороны, в отделке преобладают кожа, дерево и полированный алюминий, установлен и стильный циферблат часов. С другой – показания приборов выведены на дисплей. Большой 12,3-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы в неактивном состоянии прячется за деревянной крышкой с циферблатами приборов. Передние сиденья оснащены электроприводом регулировок в 20 направлений. За доплату предложена 2200-ваттная аудиосистема вместо стандартной 650-ваттной.

Как и ранее, Bentley Continental GT оснащен 6,0-литровым W12 с турбонаддувом, но это новый двигатель, позаимствован-

ный у внедорожника Bentley Bentayga. Он развивает 635 л. с. и обладает максимальным крутящим моментом в 900 Н·м. Появилась и система помощи при резком старте Launch control, поэтому динамика улучшена. Разгон до 100 км/ч занимает 3,7 с, а максимальная скорость составляет 333 км/ч. При этом средний расход топлива уменьшен до 12,2 л/100 км. Позже пообещают еще более экономичный вариант с V8 и даже гибрид Bentley Continental GT.

Купе впервые получило 8-ступенчатую трансмиссию с двумя сцеплениями, а полный привод теперь подключаемый. Кроме того, появились активные стабилизаторы поперечной устойчивости и улучшенная пневмоподвеска.

Новый Bentley Continental GT представили на Франкфуртском автошоу, а продажи модели начнутся с марта 2018 года. Цена Bentley составит чуть меньше 200 тыс. евро.













Lamborghini Aven

прибавка в мощности



ntador S Roadster:

Lamborghini Aventador оказался очень успешной моделью для итальянской марки. Уже выпущено свыше 5000 автомобилей. Но с момента его премьеры прошло уже шесть лет, поэтому сначала обновили купе Lamborghini Aventador, а теперь пришла и очередь кабриолета.





Новый Lamborghini Aventador S Roadster получил прибавку в мощности. Теперь 6,5-литровый атмосферный V12 развивает 740 л. с. и работает в паре с обновленной 7-ступенчатой роботизированной трансмиссией. Автомобиль разгоняется до 100 км/ч за 3 с и развивает 350 км/ч.

Как и прежде, кабриолет Lamborghini Aventador является полноприводным. Управляемость призваны улучшить поворачиваемые задние колеса. Кроме того, доработана подвеска с адаптивными

амортизаторами. Конечно же, установлены карбоново-керамические тормоза.

Отличить новый Lamborghini Aventador S Roadster можно по измененной передней части с узким воздухозаборником. Кроме того, автомобиль получил карбоновый аэродинамический обвес и новое выдвижное заднее антикрыло с возможностью регулировки. Выхлопных труб теперь три. Установлены и новые легкосплавные диски диаметром 20 дюймов спереди и 21 дюйм – сзади.

В салоне немного изменена отделка – стало больше легкой алькантары. Кроме того, доработана цифровая панель приборов и ее конфигурацию теперь можно изменять.

Lamborghini Aventador S Roadster официально представили на Франкфуртском автосалоне. Продажи автомобиля стартуют с февраля, а цена Lamborghini в Европе составит 313 тыс. евро.









Nissan Le

второй дубль



Nissan Leaf – самый массовый электромобиль в мире. С момента премьеры модели в 2010 году выпущено уже 283 тыс. автомобилей. Теперь назрело время для второго поколения модели, которое презентуют на Франкфуртском автосалоне.

Leaf:

Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА





Новый Nissan Leaf подрос до 4480 мм в длину, 1790 мм в ширину и 1560 мм в высоту. Коэффициент лобового сопротивления снижен 0,28. Дизайн автомобиля стал более ярким и привлекательным – в стиле нового Nissan Micra. Крупные раскосые фары со светодиодной оптикой сочетаются с фирменным V-образным хромированным молдингом. Боковины теперь профилированы, а задние стойки крыши окрашены в черный цвет. "Корма" автомобиля слегка приподнята, а изогнутые фонари высоко посажены. На крыше размещен спойлер.

В салоне улучшены материалы отделки. Трехспицевый руль с плоским ободом

снизу знаком по обновленным Nissan Qashqai и X-Trail. На приборной панели аналоговый спидометр сочетается с жидкокристаллическим дисплеем. Еще один 7-дюймовый сенсорный экран установлен на центральной панели. Электромобиль Nissan стал немного просторнее внутри.

В списке опций впервые появилась система полуавтономного движения ProPilot. Также Nissan Leaf получил парковочный автопилот нового поколения, в котором от водителя не требуется нажимать педали акселератора и тормоза.

Мощность электромотора увеличена до 150 л. с., а максимальный крутящий момент – до 320 Н•м. Разгон до 100 км/ч

теперь занимает менее 10 с. Кстати, предусмотрен специальный режим езды, в котором не нужно пользоваться педалью тормоза, а замедление происходит, если отпустить педаль акселератора.

Базовая версия с аккумуляторной батареей на 40 кВт•ч теперь способна проехать 378 км без подзарядки. В 2018 году обещают более мощную версию с батареей на 60 кВт•ч с запасом хода 500-550 км.

Новый Nissan Leaf поступит в продажу с января 2018 года. Электромобиль Nissan немного подешевел и теперь стоит от 30 тыс. долларов.











Mercedes-Benz S-Class



Mercedes-Benz Class Coupe: обновление





Купе Mercedes-Benz S-Class появилось в 2014 году и пришло на смену модели CL. Поскольку недавно был обновлен седан Mercedes-Benz S-Class, то теперь пришло время для модернизации и двухдверной версии. Также заодно освежили и кабриолет Mercedes-Benz S-Class.

Новый Mercedes-Benz S-Class Coupe и его версия с мягким верхом сохраняют знакомый стремительный дизайн. Внешние изменения незначительны. Немного иная решетка радиатора, обновлены и светодиодные фары. В переднем бампере увеличен воздухозаборник. Сзади можно заметить новые оригинальные фонари с органическими светодиодами

(OLED). Заряженные версии от AMG получили аэродинамический обвес и широкую "пасть" решетки радиатора в стиле купе Mercedes-AMG GT.

В салоне установлено новое трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу. Заменены 12,3-дюймовые дисплеи цифровой панели приборов и мультимедийной системы. К слову, они теперь более гармонично вписаны в переднюю панель. Сама мультимедийная система полностью новая, с усовершенствованным голосовым управлением. Кроме того, установлена беспроводная зарядка для смартфонов, а среди опций появилась система полуавтономного движения.

Линейку двигателей дополнили новые бензиновые турботоры: 3,0-литровый 367-сильный V6 и 4,0-литровый V8 мощностью 469 и 612 л. с. Последний – установлен на Mercedes-AMG S63 и позволяет разогнаться до 100 км/ч за 3,5 с и развивать 300 км/ч. Все версии оснащены 9-ступенчатой автоматической трансмиссией, а у 4,0-литровых версий теперь стандартный полный привод.

Обновленный Mercedes-Benz S-Class Coupe представили на Франкфуртском автосалоне, а в продажу модель поступит с начала 2018 года. Цена Mercedes-Benz стартует с отметки в 100 тыс. евро.







Ferrari LaFerrari

юбилейный кабриолет



Ferrari Aperta:

m







В нынешнем году марка Ferrari празднует свое 70-летие. К этой дате приурочено немало интересных событий, а главным подарком к юбилею стал кабриолет LaFerrari Aperta.

Ferrari LaFerrari Aperta выглядит довольно стремительно, но его внешний вид – не столько плод работы стилистов, сколько результат обширных испытаний в аэродинамической трубе. Заостренный "нос" в стиле болидов Формулы-1, широкий передний спойлер и массивный задний диффузор призваны создавать прижимную силу. Аэродинамика, кстати, активная – изменяет свои параметры в зависимости от условий движения. Двери поднимаются вверх, а панели крыши выполнены съемными. Присутствуют в дизайне и фирменные черты вроде изогнутых светодиодных фар или больших круглых фонарей. Из заднего бампера выглядывают четыре хромированных наконечника выхлопных труб.

В основе LaFerrari Aperta – монокок из углеволокна, поэтому немаленький автомобиль длиной 4702 мм и шириной 1992 мм весит всего 1395 кг. Передние колеса – 19-дюймовые, с шинами размером

265/30 ZR19, а задние – 20-дюймовые, с покрышками 345/30 ZR20.

Салон декорирован кожей, карбоном и алькантарой. Руль приплюснут сверху и снизу, как в гоночных болидах. На него вынесены клавиша запуска двигателя, кнопки управления фарами и указателями поворотов, переключатели настройки шасси и светодиодный индикатор переключения передач. Показания приборов выводятся на три жидкокристаллических экрана. На компактной центральной панели сгруппированы клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля. Дефлекторы вентиляционной системы напоминают сопла реактивного двигателя.

Ковшеобразные спортивные сиденья с интегрированными подголовниками являются частью силового каркаса кузова. Поскольку в таком случае они не могут регулироваться, то их изготавливают индивидуально для каждого покупателя с учетом его роста и комплекции.

Прозрачная крышка капота дает возможность рассмотреть гордость LaFerrari Aperta – расположенный в базе 6,3-литровый атмосферный V12 с непосредствен-

ным впрыском топлива. Он развивает 800 л. с. при 9000 об/мин и 700 Н·м при 6750 об/мин. Помогает ему 163-сильный электромотор, кратковременно подключающийся при резком разгоне и питающийся кинетической энергией торможения. Суммарная отдача гибридной силовой установки – 963 л. с. и 900 Н·м. С 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями разгон до 100 км/ч занимает 2,9 с, а до 200 км/ч – 7,1 с. Максимальная скорость превышает 350 км/ч.

Кабриолет оснастили электронным задним дифференциалом E-Diff и антиробуксовочной системой F1-Trac. Кроме того, обязательными являются адаптивные амортизаторы и карбоново-керамические тормоза Brembo диаметром 398 мм спереди и 380 мм сзади.

Как и купе, кабриолет LaFerrari Aperta будет выпущен ограниченной серией. Все 210 автомобилей уже распроданы, несмотря на серьезную цену в 2,4 млн. евро. Последний же Aperta продан с благотворительного аукциона за 8,3 млн. евро.





Genesis G70:



спорт-седан по-корейски







Концерн Hyundai постепенно начал продвигаться в премиум-сегмент. Для этого линейку моделей Genesis выделили даже в отдельную марку. Теперь же в ней пополнение – к Genesis G90 и G80 присоединилась и более компактная модель G70.

Новый Genesis G70 действительно меньше своих собратьев: при длине в 4685 мм и колесной базе в 2835 мм он относится к D-классу. Заднеприводная платформа у него такая же, как и у Kia Stinger.

У него классический дизайн, по меркам спортивных седанов – длинный капот, короткие свесы кузова, сдвинутый назад салон. Широкая решетка радиатора сочетается с узкими фарами. Боковины выполнены рельефными и украшены "жабрами". В крышку багажника интегрирован спойлер, а расширенные "пле-

чи" задних крыльев подчеркнуты каплевидными фонарями.

В отделке салона сочетаются кожа и алюминий. Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы и разделены цветным экраном бортового компьютера. Водителя и переднего пассажира разделяет высокая наклоненная центральная консоль, а сверху на ней установлен 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Она, кстати, дополнена голосовым управлением.

Все Hyundai Genesis G70 оснащены 9 подушками безопасности, а за доплату предложены системы автоматического торможения, мониторинга "слепых" зон и определения усталости водителя. Также можно заказать систему Smart Posture Caring, способная распознавать водителя

по его комплекции и автоматически применять сохраненные настройки рулевой колонки, сиденья и зеркал заднего вида.

Седан Hyundai Genesis G70 оснащают бензиновыми двигателями с турбонаддувом объемом 2,0 л (255 л. с.) и 3,3 л (370 л. с.), а также 2,2-литровым 202-сильным турбодизелем. Самый мощный вариант разгоняется до 100 км/ч за 4,7 с и развивает 270 км/ч.

Все модификации оснащены 8-ступенчатой автоматической трансмиссией. Среди опций есть дифференциал повышенного трения и полный привод с функцией векторизации тяги.

Новый Genesis G70 с конца сентября уже продается в Южной Корее. Вскоре он появится в Европе и США по цене примерно от 37 тыс. долларов.





Volvo XC40:

младший в "семействе"





За последние несколько лет линейка вседорожников Volvo серьезно обновилась. Появились новые Volvo XC90 и XC60 второго поколения, а также универсал повышенной проходимости V90 Cross Country. Теперь же к ним присоединилась самая компактная модель – новый Volvo XC40.

Volvo XC40 действительно небольшой – достигает 4425 мм в длину, 1863 мм в ширину и 1652 мм в высоту, а его колесная база равна 2702 мм. Автомобиль построен на новой платформе CMA. Он возвращает традиционный угловатый дизайн шведской марки. В дизайне преобладают грани, а задние стойки крыши выполнены треугольными. Широкая перекрестная решетка радиатора сочетается с продол-

говатыми фарами, дополненными Т-образными ходовыми огнями. За доплату оптика может быть полностью светодиодной. Фонари расположены в стойках крыши, а пятая дверь сверху прикрыта спойлером.

В салоне господствует сдержанный стиль. В более дорогих версиях показания приборов выведены на дисплей. Большую часть центральной панели занимает 12,3-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Объем багажника составляет 460 л.

Среди доступных опций значатся камеры кругового обзора, беспроводная зарядка для смартфонов, системы автоматического замедления и полуавтономного

движения. Также можно выбрать систему бесключевого доступа с управлением со смартфона.

На выбор будут предложены бензиновые турбомоторы объемом 1,5 л (152 и 190 л. с.) и 2,0 л (254 л. с.), а также 2,0-литровые турбодизели мощностью 150 и 190 л. с. В будущем появится и гибрид Volvo XC40. На выбор предложат 6-ступенчатую механическую или 8-ступенчатую автоматическую трансмиссию, передний либо полный привод.

Новый Volvo XC40 поступит в продажу с декабря. В Европе цены стартуют с отметки в 31 350 евро.











Honda Civic Type R: юбилейная ракета



Honda Civic выпускают с 1972 года, но заряженная версия модели с обозначением Type R появилась только 20 лет назад – в 1997 году. Именно к этому событию (а еще к 25-летию Honda NSX Type R) приурочили новый Honda Civic Type R. Тем более, что как раз вышло очередное поколение Civic.

Honda Civic Type R построен на полностью новой платформе и серьезно подрос. Хетчбэк достигает 4557 мм в длину, 1877 мм в ширину и 1434 мм в высоту, а колесная база увеличена до 2700 мм. При этом его массу удалось снизить на 16 кг (до 1380 кг), а вот жесткость кузова выросла на 38%.

У хетчбэка теперь более выражен клиновидный профиль с увеличенными углами наклона стоек крыши и приподнятой задней частью. Широкая решетка радиатора дополнена оригинальной накладкой, образующей своеобразные "брови" над продолговатыми фарами. Оптика, кстати, полностью светодиодная. Внешние изменения по сравнению со стандартным Honda Civic носят преимущественно функциональный характер. Воздухозаборники

в бампере и капоте призваны лучше охлаждать двигатель и тормоза, а "жабры" в передних крыльях отводят тепло из моторного отсека. Сами крылья расширены, что указывает на увеличенную колею. Стандартными являются 20-дюймовые легкосплавные диски, а клиренс уменьшен. Обвес и огромное антикрыло призваны улучшить аэродинамику. Визитная карточка новой модели – три выхлопных трубы.

В отделке салона преобладает красная алькантара, также присутствуют вставки "под карбон". Педали украшены металлическими накладками. Небольшое трехспицевое рулевое колесо обшито кожей, оригинально смотрится и шарообразный набалдашник рычага коробки переключения передач. Аналоговый тахометр и цифровой спидометр выведены на 7,0-дюймовый жидкокристаллический экран. Предусмотрены индикатор переключения передач и датчик давления наддува. Также выводится информация бортового компьютера, данные о боковом ускорении и времени круга на гоночном треке. По бо-

кам размещены аналоговые указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя.

Наклоненная центральная панель Honda Civic Type R увенчана 7-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы Honda CONNECT. Благодаря ему переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля стало гораздо меньше. Это освободило место для ниши с 12-вольтовой розеткой – туда можно, например, положить смартфон для подзарядки.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина, а у водительского сиденья расширен диапазон регулировок. Передние кресла Honda Civic Type R с интегрированными подголовниками обладают отличной боковой поддержкой, но при этом достаточно комфортабельные. Посадка стала ниже на 50 мм, чем в модели прошлого поколения, хотя обзорность даже улучшена. Электромеханический стояночный тормоз является стандартным. Это позволило освободить больше места для подстаканников и подлокотника с боксом внутри.





На втором ряду заряженного хэтчбэка – два отдельных сиденья. Места для ног стало больше сразу на 95 мм, а вот пространство над головой довольно-таки скромное. Зато объем багажника немаленький: 420 л в обычном состоянии и 1580 л – со сложенными задними сиденьями.

Комплектация значительно расширена и теперь включает систему доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контроль, камеру заднего вида, 160-ваттную аудиосистему, связь Bluetooth, адаптивный круиз-контроль. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического замедления, соблюдения полосы движения и распознавания дорожных знаков. Более дорогой вариант GT добавляет двухзонный климат-контроль, парктроник, более мощную аудиосистему, датчики света и дождя, спутниковую навигацию, технологию мониторинга "слепых" зон.

Как и предшественник, новый Honda Civic Type R оснащен 2,0-литровой бензиновой "четверкой" с турбонаддувом, но ее мощность подняли до 320 л. с. при 6500 об/мин. При 2500 об/мин достигается внушительные 400 Н•м крутящего

момента. Это нетипичный турбомотор: конечно, он более тяговит на "низах", но благодаря фирменной системе изменения фаз газораспределения VTEC неплохо чувствует себя и на высоких оборотах. Двигатель легко и быстро раскручивается до 7000 об/мин, что типично для Honda. Однако стоит отметить, что и турбопауза у него очень даже ощутима. Заряженный хэтчбэк разгоняется до 100 км/ч всего за 5,7 с, а его максимальная скорость выросла до 272 км/ч. Звук мотора стал тише на малых оборотах, хотя в общем он громкий. Расход топлива составляет 9,8 л/100 км в городском цикле и 6,5 л/100 км – в загородном.

Механическая 6-ступенчатая трансмиссия демонстрирует отличную точность при переключениях, а ход ее рычага короткий – всего около 4 см.

Пониженный центр тяжести и меньший вес положительно сказываются на управляемости хэтчбэка. Кроме того, наконец установлена многорычажная задняя подвеска. Автомобиль обновил рекорд легендарного автодрома Нюрбургринг для переднеприводных моделей – 7 мин. 43,8 с. Паразитное силовое подруливание нивелируют поворотные кулаки передней подвески, а потому при резком старте Honda

Civic Type R не рыскает. Недостаточная поворачиваемость редко проявляется благодаря дифференциалу повышенного трения и новой системе векторизации тяги Agile Handling Assist. Траекторию в вираже можно подправить педалью акселератора. Хэтчбэк демонстрирует отличное сцепление с дорогой. Его рулевое управление с электроусилителем точное и острее, а на больших скоростях наполняется тяжестью. Увеличенная колесная база улучшила курсовую устойчивость: даже при 240 км/ч хэтчбэк очень стабильный. Отличное замедление обеспечивают огромные тормозные диски Brembo диаметром 350 мм.

Подвеска стала мягче, чем у модели прошлого поколения, хотя она все равно достаточно упругая и выбоины на дороге ощутимы. Зато крены кузова в поворотах небольшие, особенно если перевести адаптивные амортизаторы в режим +R. К тому же, в этом случае руль острее, педаль "газа" чувствительнее, а VSA вмешивается позже.

Новый Honda Civic Type R уже продается в Европе. Там заряженный хэтчбэк стоит от 36 тыс. евро.







Технические характеристики Honda Civic Type R	
Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/4
Снаряженная масса, кг	1380
Длина/ширина/высота, мм	4557/1877/1434
Колесная база, мм	2700
Колея передняя/задняя, мм	1584/1602
Клиренс (дорожный просвет), мм	126
Объем багажника, л	420/1580
Диаметр разворота, м	12,5
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1998
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	4 в ряд
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	320 при 6500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	400 при 2500-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/46
Трансмиссия	
Тип привода	Передний
Коробка передач	6-ст. механическая
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, VSA
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	245/30 R20
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,7
Максимальная скорость, км/ч	272
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	9,8
– загородный цикл	6,5
– смешанный цикл	7,7
Стоимость автомобиля в Европе евро	36 000 – 39 000
Первое техобслуживание км	15 000
Периодичность техобслуживания км	15 000

JEEP GRAND CHEROKEE TRACKHAWK: американская мощь



KEE

Тест-драйв:
ДЕБЮТАНТ





Еще лет 15 назад трудно было представить, что будут спортивные вседорожники, а теперь сформировался целый новый их сегмент. Это и BMW X6 M, и Mercedes-Benz GLE63 AMG, и Porsche Cayenne. Но всех их призван затмить новый Jeep Grand Cherokee Trackhawk. Это самый могучий серийный вседорожник в мире и придумать такого зверя могли только в США.

Jeep Grand Cherokee Trackhawk сохраняет характерный угловатый дизайн. Сохранены и знакомые выпуклые колесные арки, и профилированные боковины. Фирменная решетка радиатора состоит из семи отверстий, а по бокам – биксеноновые фары со светодиодными ходовыми огнями. Однако отдельные детали дизайна дают понять, что перед нами именно заряженная версия. Вседорожник получил массивный передний бампер с увеличенными воздухозаборниками, причем боковые отверстия установлены вместо противотуманок. Капот стал выпуклым, а колесные арки еще больше расширены. Появились 20-дюймовые легкосплавные диски и аэродинамический обвес, а клиренс уменьшен. Пятая дверь прикрыта большим спойлером, а из заднего бампера выглядывают четыре хромированных сопла выхлопных труб.

Вседорожник немаленький – достигает 4800 мм в длину при колесной базе в 2915 мм. Весит Jeep Grand Cherokee

Trackhawk 2430 кг, то есть перед нами – настоящий исполин.

В отделке салона сочетаются двухцветная кожа, алькантара и полированный алюминий. Установлено новое спортивное рулевое колесо с плоским ободом снизу, обшитое перфорированной кожей. На приборной панели аналоговые циферблаты соседствуют с 7-дюймовым жидкокристаллическим дисплеем. Его графика полностью новая, причем, водитель может конфигурировать панель: выбирать изображения цифрового или аналогового спидометра, тахометра, бортового компьютера и другие данные.

Широкая центральная консоль Jeep Grand Cherokee Trackhawk практически полностью декорирована металлом. Венчает ее улучшенный 8,4-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы UConnect. Благодаря ему, количество кнопок блоков аудиосистемы и климат-контроля небольшое. Установлен и особый компактный селектор трансмиссии.

Как рулевая колонка, так и передние сиденья регулируются с помощью электропривода. Спортивные сиденья обладают отличной боковой поддержкой и при этом остаются комфортабельными. Они также оснащены подогревом и вентиляцией. На центральной консоли – пара подстаканников и широкий подлокотник с боксом внутри.

Сиденья второго ряда также оснащены подогревом. Места для ног и над головой здесь более, чем достаточно даже для рослых пассажиров. Разве что сидящий по центру будет несколько стеснен из-за высокого трансмиссионного тоннеля. Угол наклона спинок регулируется.

Объем багажника Jeep Grand Cherokee Trackhawk составляет 457 л в обычном состоянии и 1554 л – со сложенными задними креслами. Пятая дверь открывается с помощью электропривода, отдельно можно поднять и заднее стекло.

Как флагманская модель в линейке, Jeep Grand Cherokee Trackhawk оснащен очень богато. Предусмотрены система бесключевого доступа, двухзонный климат-контроль, электропакет, датчики освещения и дождя, аудиосистема, камера заднего вида, спутниковая навигация, адаптивный круиз-контроль. Также установлены 10 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического замедления и слежения за "слепыми" зонами. Среди опций – панорамная крыша, мощная 825-ваттная аудиосистема с 19 динамиками, пара экранов для задних пассажиров, Wi-Fi, система соблюдения полосы движения.

Могучий 6,2-литровый бензиновый V8 Hemi с механическим компрессором знаком по Dodge Challenger SRT Hellcat. Двигатель развивает впечатляющие 707 л. с.

при 6000 об/мин и делает Jeep самым мощным вседорожником в мире. Пожалуй, не менее внушителен и максимальный крутящий момент – 875 Н•м при 4800 об/мин. Конечно, тяги более, чем достаточно при любых оборотах. Мотор отзывается сочным рыком. Полный привод и система Launch control позволяют стартовать без пробуксовки. Разгон до 100 км/ч занимает всего 3,7 с, а 400 м с места вседорожник преодолевает за 12,1 с. Причем, ураганная динамика сохраняется и после 150 км/ч, а потому если найти отрезок дороги подходящей длины, то Trackhawk легко достигнет максимальных 290 км/ч. Учитывая такие характеристики, паспортный расход топлива в 21,4 л/100 км в городе и 13,8 л/100 км на трассе еще очень даже умеренный.

Усиленная автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия демонстрирует быстрые переключения и при этом работает плавно. Jeep Grand Cherokee Trackhawk сохраняет постоянный полный привод, разработчики отказались от понижающей передачи. Этот автомобиль – не для тяжелого бездорожья. Установлены новые мосты и спортивный задний дифференциал.

Конечно, столь тяжелый автомобиль лучше чувствует себя на прямой. От законов физики никуда не денешься, а потому в поворотах кузов ощутимо кренится, даже несмотря на то, что установлены более жесткие пружины подвески. От еще больших кренов спасают адаптивные амортизаторы. Хотя езда остается довольно комфортабельной. Недостаточная поворачиваемость нередко

проявляется. Зато сцепление с дорогой очень хорошее и курсовая устойчивость не вызывает нареканий. Руль вседорожника стал тяжелее, чем у стандартной версии, хотя он не острый, да и информативности у в околонулевой зоне него немного. А вот замедляется этот гигант отлично: тормозной путь со 100 км/ч – всего 34,7 м. Это заслуга тормозных дисков Brembo с шестипоршневыми суппортами диаметром 400 мм спереди и 350 мм сзади.

Jeep Grand Cherokee Trackhawk – уникальный вседорожник с характеристиками спорткупе. При этом он ощутимо дешевле многих конкурентов. Цена Jeep начинается с отметки в 87 тыс. долларов.









Технические характеристики Jeep Grand Cherokee Trackhawk	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	2430
Длина/ширина/высота, мм	4800/1943/1725
Колесная база, мм	2915
Колея передняя/задняя, мм	1669/1646
Клиренс (дорожный просвет), мм	205
Объем багажника мин/макс, л	457/1554
Диаметр разворота, м	11,3
Двигатель	
Рабочий объем, см3	6166
Тип	Бензиновый, с механическим нагнетателем
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/1
Макс. мощность, л. с. при об/мин	707 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	875 при 4800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/93
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, TPMS, Select Terrain
Количество подушек безопасности, шт.	10
Размер шин	295/45 ZR20
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,7
Максимальная скорость, км/ч	290
Расход топлива, л/100 км:	
– городской цикл	21,4
– загородный цикл	13,8
– смешанный цикл	18,1
Стоимость тестируемого автомобиля (в США), долларов	87 000
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000

Kia Stinger:

предвестник перемен







Марка Kia традиционно ориентируется на недорогие и практичные модели. Однако теперь корейскую компанию ждут большие перемены: автомобили станут более яркими и эмоциональными, а также интересными в управлении. Первым представителем нового "семейства" стал Kia Stinger. Это первая модель марки, созданная под руководством Альберта Бирмана, ранее управлявшего BMW Motorsport.

Новый Kia Stinger позиционируют, как спортивно-туристическую модель и она несет все традиционные черты автомобилей этого класса. У нее очень длинный капот и короткий передний свес кузова. Лифтбэк отличается вытянутым профилем с высокой оконной линией и аркообразной формой крыши. Фирменная решетка радиатора Kia в виде пасти сочетается с каплевидными фарами. В версии GT они светодиодные, также предусмотрены аэродинамический обвес и 19-дюймовые легкосплавные диски вместо стандартных 17-дюймовых. В переднем бампере заметен большой воздухозаборник, дополнительные вентиляционные отверстия расположены в передних крыльях. В пятую

дверь интегрирован заостренный спойлер, а фонари растянуты на всю ширину кузова.

В основе Kia Stinger лежит заднеприводная платформа Hyundai Genesis. Лифтбэк достигает 4830 мм в длину, 1870 мм в ширину и 1400 мм в высоту, а его колесная база довольно большая – 2906 мм. Автомобиль весьма тяжелый – 1653 кг в базовой 2,0-литровой версии.

Внутренняя отделка щедро разбавлена черными лакированными и алюминиевыми вставками, а на педалях заметны металлические накладки. В более дорогих версиях салон декорирован кожей. На небольшом трехспицевом рулевом колесе она перфорирована в районе хвата рук. Передняя панель напоминает распростертые крылья. Циферблаты приборов разделены большим цветным дисплеем бортового компьютера, который способен также давать информацию о боковом ускорении или времени круга на гоночном треке. Внутри спидометра установлен указатель уровня топлива в баке, а в тахометре находится датчик температуры двигателя. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло.

Центральная панель немного повернута к водителю, а сверху на ней установлен 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы UVO. От переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля его отделяют круглые вентиляционные дефлекторы, похожие реактивные двигатели в разрезе. Клавиши здесь рационально упорядочены и удобные в использовании.

Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Посадка в Kia Stinger довольно-таки низкая, от чего немного страдает обзорность. Зато это по-спортивному, а усиливает впечатление высокий центральный тоннель. Передние сиденья обладают отличной боковой поддержкой и при этом мягкие и комфортабельные. В варианте GT они получили электропривод, подогрев и вентиляция. Центральный подлокотник прячет немаленький бокс с беспроводной зарядкой для смартфонов.

На втором ряду пространство для ног очень щедрое – на уровне автомобилей классом выше. Сказывается большая колесная база. А вот над головой места немного: его "крадут" сильно наклонен-

ные задние стойки крыши. К тому же, подушка дивана профилирована только под два места, а трансмиссионный тоннель высокий, поэтому сидящий по центру пассажир будет стеснен. Зато задние кресла обогреваются. Объем багажника также достаточно скромный для автомобиля таких размеров – 406 л.

Сперва в продажу поступит флагманский вариант GT, оснащенный системой доступа без ключа, панорамной крышей, двухзонным климат-контролем, электропакетом, датчиками света и дождя, аудиосистемой с 9 динамиками, камерой заднего вида, связью Bluetooth, адаптивным круиз-контролем. Также предусмотрены 7 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического замедления, соблюдения полосы движения, мониторинга "слепых" зон и определения усталости водителя.

Под капотом Kia Stinger GT – 3,3-литровый V6 с двойным турбонаддувом мощностью 370 л. с. при 6000 об/мин. Двигатель

отзывчив и на удивление быстро раскручивается, а турбопауза у него отсутствует. Тяга на малых оборотах отличная, ведь пиковые 510 Н·м крутящего момента в распоряжении всего с 1300 об/мин. Stinger – самый быстрый серийный Kia всех времен: он разгоняется до 100 км/ч всего за 4,9 с и развивает 270 км/ч. Звук "шестерки" приятен благодаря акустическому синтезатору, а за доплату доступна спортивная выхлопная система. Правда и "аппетит" немаленький: в городском цикле расход топлива составляет 14,2 л/100 км, а в загородном – 8,5 л/100 км. Позже появятся более экономичные 2,0-литровый 255-сильный бензиновый турбомотор и 2,2-литровый турбодизель мощностью 202 л. с.

Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает плавно, но не очень быстро. За доплату предложен полный привод.

Полноприводной Kia Stinger GT демонстрирует лучшее сцепление с дорогой, но при этом у него нередко проявляется не-

достаточная поворачиваемость, даже несмотря на наличие системы векторизации тяги. Лифтбэк с задним приводом более послушный и маневренный, хотя с отключенной системой стабилизации можно легко сорвать автомобиль в занос. Зато в поворотах можно подправить траекторию педалью акселератора. Рулевое управление точное и острое (2,4 оборота от упора до упора), хотя чуть больше обратной связи ему не помешало бы. Адаптивные амортизаторы позволяют уменьшить крены кузова, но при этом даже в спортивном режиме обеспечивают неплохой комфорт езды. Замедление отличное благодаря тормозным механизмам Brembo с четырехпоршневыми суппортами спереди и двухпоршневыми – сзади.

Новый Kia Stinger – своего рода имиджевая модель, раскрывающая новый образ корейской марки. При этом она сохраняет важную черту Kia – доступность. Цена Kia Stinger стартует с 35 тыс. долларов.













Технические характеристики Kia Stinger GT	
Тип кузова	лифтбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1767
Длина/ширина/высота, мм	4830/1870/1400
Колесная база, мм	2906
Колея передняя/задняя, мм	1620/1628
Клиренс (дорожный просвет), мм	130
Объем багажника, л	406
Диаметр разворота, м	11,4
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3342
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	370 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	510 при 1300-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/77
Трансмиссия	
Тип привода	Подключаемый 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, ESC, Traction control
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	225/40 R19 спереди, 255/35 R19 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,9
Максимальная скорость, км/ч	270
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	14,2
– загородный цикл	8,5
– смешанный цикл	10,6
Стоимость автомобиля в США, долларов	35 000 – 48 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000



Citroen C1:

Компактные автомобили для города очень популярны в Европе, да и в наших краях пользуются спросом. Они маневренные, экономичные и не занимают много места на парковке. Со временем эти автомобили стали качественнее и богаче оснащены. Прогресс заметен на примере Citroen C1. Первое его поколение появилось в 2005 году и с того времени выпустили свыше 760 тыс. этих машин. Девять лет спустя эстафету принял новый C1, перешедший на более высокий уровень.

**оригинальный
малый**

Новый Citroen C1 – совместная разработка концернов PSA Peugeot Citroen и Toyota, его собратьями являются Peugeot 107 и Toyota Aygo. Платформа перешла в наследство от предшественника, поэтому колесная база осталась прежней – 2340 мм. Длина при этом увеличена до 3466 мм. Ширина составляет 1615 мм, а высота – 1460 мм. Небольшой хэтчбек очень легкий – 840 кг. У нас на тесте трехдверная версия, хотя есть и пятидверный вариант.

Citroen C1 привлекает к себе внимание окружающих необычным дизайном передней части с "двухэтажной" передней оптикой. Круглые фары сочетаются с узкими указателями поворотов. В хромированную решетку радиатора интегрирован логотип Citroen. В бампере заметны узкие светодиодные противотуманки и немаленький воздухозаборник. Автомобиль также получил 15-дюймовые легкосплавные диски. Третья дверь практически полностью прозрачная, а на верхней ее кромке установлен небольшой спойлер. По краям кузова сзади находятся крупные фонари.

Внутреннюю отделку разбавляют черные лакированные детали. Трехспицевое рулевое колесо весьма небольшое и обшито кожей. На компактной приборной панели преобладает большой спидометр с ярко-оранжевой подсветкой. Внутри его – экран, на который выведены показания бортового компьютера и указателя остатка топлива в баке. Слева размещен оригинальный узкий тахометр, а справа – индикатор переключения передачи.

Компактная центральная панель увенчана 7-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Он кстати может отображать меню подключенного к нему мобильного телефона. Благодаря монитору клавиш здесь совсем немного. Они крупные, простые и удобные в пользовании на ощупь. Оригинально выглядит блок климат-контроля. Ниже находятся разъемы USB и Aux, а также 12-вольтовая розетка. Для мелкой поклажи в салоне предусмотрены ниша в центральной консоли, перчаточный ящик и карманы в дверях.

Рулевая колонка и водительское кресло регулируются по высоте уже в базовой

версии, однако руль установлен низковато. Передние сиденья с интегрированными подголовниками мягкие и при этом обладают неплохой боковой поддержкой. Предусмотрена и функция их обогрева. Тоненькие стойки крыши обеспечивают неплохую обзорность во всех направлениях. На трансмиссионном тоннеле размещены два подстаканника.

Второй ряд рассчитан на двоих пассажиров, причем невысокого роста. Места над головой не слишком много, что почувствуют люди ростом свыше 180 см. а вот пространство для ног вполне приличное, по меркам А-класса. Объем багажника составляет 196 л в обычном состоянии и 780 л – со сложенными (в соотношении 50:50) задними креслами. Погрузочный проем достаточно широкий, но и высота порога немаленькая.



На тест-драйв к нам попала самая дорогая версия Flair. Это значит, что оснащение включает систему доступа без ключа, электростеклоподъемники, климат-контроль, аудиосистема, связь Bluetooth, камера заднего вида и круиз-контроль с ограничителем скорости. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах.

Под капотом установлен 1,0-литровый трехцилиндровый бензиновый мотор, известный по модели предыдущего поколения. Он развивает 69 л. с. при 6000 об/мин, а максимальный крутящий момент составляет 95 Н•м и доступен при высоких 4300 об/мин. На "низах" двигатель не слишком тяговит, поэтому его необходимо постоянно раскручивать. Впро-

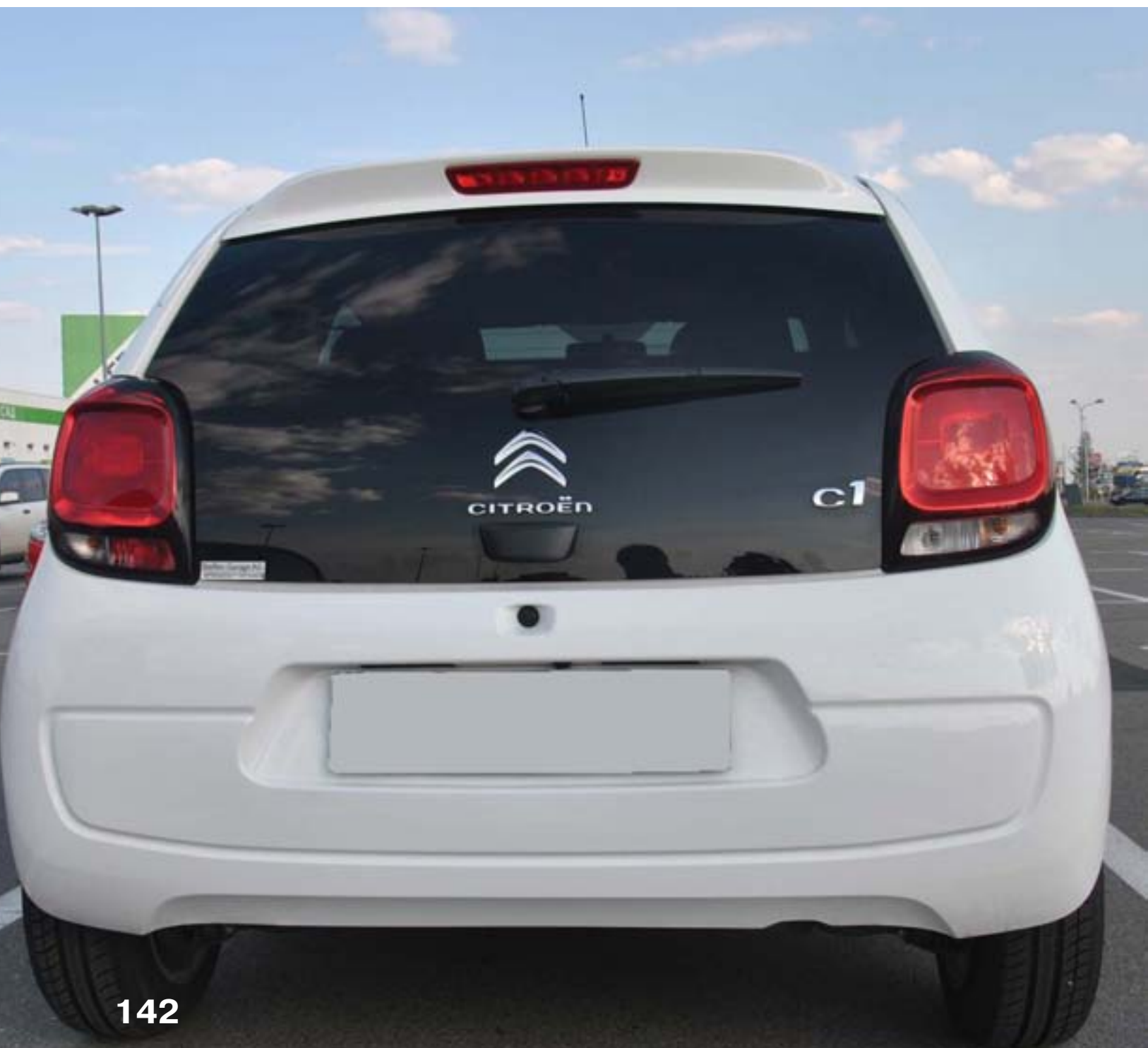
чем, он быстро набирает обороты. Мотор отчетливо слышен, но при этом работает практически без вибраций. Хэтчбек разгоняется до 100 км/ч за 14,6 с и способен достичь 160 км/ч. Расход топлива составляет 5,0 л/100 км в городском цикле и 3,8 л/100 км – в загородном. Впрочем, отмеченный нами реальный показатель был выше – 6,0 л/100 км в городе.

Роботизированная 5-ступенчатая коробка переключения передач работает на удивление плавно. Предусмотрены как ручной, так и автоматический режим.

Ходовая C1 более ориентирована на комфорт. Его мягкая и комфортабельная подвеска легко поглощает большинство выбоин. Крены кузова в поворотах ощутимы, но они небольшие. Рулевое управле-

ние очень легкое и вращается несколькими пальцами, хотя и не самое информативное. Citroen неплохо маневрирует в городских условиях, а диаметр его разворота – всего 9,6 м. Лучшему поведению на извилистых дорогах способствует расширенная колея. Шумоизоляция салона неплохая, но ветер и шины все равно слышны после 100 км/ч. Тормоза справляются со своей работой и обеспечивают необходимое замедление.

Citroen C1 второго поколения в Европе стоит от 8900 евро. В Украине эта модель – своего рода эксклюзив, ведь пока еще официально у нас не представлена.











Технические характеристики Citroen C1	
Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	3/5
Снаряженная/полная масса, кг	840/1240
Длина/ширина/высота, мм	3466/1615/1460
Колесная база, мм	2340
Колея передняя/задняя, мм	1425/1420
Клиренс (дорожный просвет), мм	150
Объем багажника, л	196/780
Диаметр разворота, м	9,6
Двигатель	
Рабочий объем, см3	998
Тип	Бензиновый
Расположение	Спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	69 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	95 при 4300
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/35
Трансмиссия	
Тип привода	Передний
Коробка передач	5-ступенчатая роботизированная
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Полузависимая пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	барабанные
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	165/60 R15
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	14,6
Максимальная скорость, км/ч	160
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	5,0
– загородный цикл	3,8
– смешанный цикл	4,2
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	8 900 – 15 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Вседорожники с душой купе



BMW X4

Разделенная решетка радиатора сочетается с продюговатыми фарами



Jaguar F-Pace

Широкая решетка радиатора Jaguar F-Pace сочетается с раскосыми фарами



Mercedes-Benz GLC Coupe

По центру решетки радиатора Mercedes-Benz GLC Coupe – большая трехлучевая звезда

Сегмент вседорожников очень широкий и разнообразный. Существуют модели разных размеров и ценовых категорий, автомобили с рамой и несущим кузовом. В последнее десятилетие появились еще и спортивные модели, многие из которых по дизайну напоминают купе. Среди них – BMW X4, Jaguar F-Pace и Mercedes-Benz GLC Coupe. О них и пойдет речь в сравнительном тест-драйве.

BMW X4 очень напоминает старшего брата X6. У него такой же стремительный профиль с аркообразной формой крыши, высокой оконной линией и приподнятой задней частью. Фирменная разделенная пополам решетка радиатора сочетается с продолговатыми биксеноновыми фарами и огромными отверстиями воздухозаборников в бампере. Боковины вседорожника выполнены рельефными, а в пятую дверь интегрирован заостренный спойлер. Расширенные "плечи" задних крыльев подчеркнуты продолговатыми светодиодными фонарями.

Jaguar F-Pace – вседорожный первенец британской марки. Он выдержан в фирменном стиле, а потому выглядит элегантно и весьма стремительно. У вседорожника большой угол наклона лобового стекла и задних стоек крыши, короткие свесы кузова, расширенные задние крылья. Широкая "пасть" решетки радиатора декорирована хромом и сочетается с хищными раскосыми фарами. Оптика вседорожника, кстати, светодиодная. В боковинах заметны стильные вентиляционные отверстия. На крыше установлен большой спойлер, а ширину задней части подчеркивают узкие фонари в стиле купе и кабриолета Jaguar F-Type.

В дизайне Mercedes-Benz GLC Coupe преобладают изящные и плавные формы, а капот и передние крылья позаимствованы у модели GLC. У автомобиля элегантная покатая линия крыши. Узор на решетке радиатора имитирует алмазную пыль. Крупные фары дополнены светодиодными ходовыми огнями. В переднем бампере установлен немаленький воздухозаборник. У боковых окон отсутствуют рамки. Задние крылья расширены, а пятая дверь украшена заостренным спойлером у нижней кромки стекла. Узкие фонари дополнены хромированными "бровями".

GLC Coupe и F-Pace несколько крупнее, чем X4: их длина равна 4731 мм против 4671 мм у BMW. Колесная база Jaguar равна 2874 мм, Mercedes-Benz – 2873 мм, а у BMW – 2810 мм. Британец еще и несколько легче соперников – 1775 кг против 1785 кг у GLC Coupe и 1820 кг – у X4.

В отделке салона BMW X4 присутствуют черные лакированные вставки и полированный алюминий. В дизайне преобладают строгие горизонтальные линии. Небольшое трехспицевое рулевое колесо знакомо по BMW X3, как и комбинация приборов. Крупные спидометр и тахометр разделены экраном бортового компьютера, а по краям находятся указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. Широкая центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен 6,5-дюймовый дисплей мультимедийной



BMW тяжелее соперников – 1820 кг



Jaguar самый легкий в тройке – 1775 кг



Боковины Mercedes-Benz профилированы



Задняя часть X4 немного приподнята



Ширину задней части F-Раса подчеркивают узкие фонари



Фонари GLC Coupe прикрыты хромированными "бровями"

системы iDrive. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного, но некоторые из них слишком мелкие. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, а передние кресла оснащены подогревом. Сиденья несколько упругие, но зато обладают лучшей в тройке боковой поддержкой. На высоком трансмиссионном тоннеле установлен подлокотник с боксом внутри. Обзор назад ограничен из-за маленького стекла.

В отличие от соперников, у Jaguar салон декорирован кожей, разбавленной алюминиевыми вставками. Трехспицевое рулевое колесо очень компактное, а на его ободе заметны наплывы в районе хвата рук. Оригинально выглядит круглый селектор трансмиссии, выдвигающийся при включении зажигания. Циферблаты спидометра и тахометра разделены цветным экраном бортового компьютера. Широкая центральная панель увенчана 8,0-дюймовым сенсорным экраном мультимедийной системы. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они удобно расположены. У рулевой колонки изменяются угол наклона и вылет. Передние кресла удобные и неплохо удерживают спину. Предусмотрена и функция их подогрева. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором размещены подстаканники и подлокотник с боксом внутри. Обзорность назад несколько лучше, чем у двух других автомобилей.

Салон Mercedes-Benz обшит искусственной кожей. Передняя панель выполнена обволакивающей. Трехспицевый руль позаимствован у Mercedes-Benz GLC, а на рулевую колонку вынесен селектор трансмиссии. Циферблаты спидометра и тахометра помещены в отдельные колоды, а между ними расположен цветной экран бортового компьютера. Центральная панель серьезно наклонена, а сверху к ней прикреплен 7,0-дюймовый дисплей мультимедийной системы Comand. Для навигации в меню предусмотрен изогнутый джойстик. Клавиш блоков аудиосистемы и климатической установки немного, поэтому разобраться с ними несложно. Рулевая колонка GLC Coupe регулируется в двух плоскостях, а передние сиденья оснащены электроприводом регулировок и подогревом. Они мягкие и комфортабельные, но при этом неплохо удерживают спину. Два подлокотника прячут бокс для мелкой посуды. Обзорность вперед и по сторонам хорошая благодаря высокой посадке и тоненьким стойкам крыши, а вот обзор назад не самый лучший.

На втором ряду пространство для ног приблизительно одинаковое во всех трех автомобилях, однако в BMW и Mercedes-Benz очень мало места над головой. Зато у GLC Coupe изменяется угол наклона спинки сидений. В немецких вседорожниках сзади комфортнее двоим пассажирам, а вот в F-Раса трое не будут стеснены. У Jaguar также самый вместительный ба-

гажник: его объем – 650 л против 500 л у Mercedes-Benz и BMW. Со сложенными задними сиденьями он возрастает до 1740, 1205 и 1400 л, соответственно. У X4 и GLC Coupe предусмотрен электропривод пятой двери.

Для объективности сравнения выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости – BMW X4 xDrive 20d, Jaguar F-Pace 2,0D Pure и Mercedes-Benz GLC250d Coupe 4Matic. Все они оснащены системой доступа без ключа, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонным климат-контролем, парктроником магнитолой с CD-проигрывателем, связью Bluetooth, легкосплавными дисками, круиз-контролем, системой стабилизации. Немецкие вседорожники оснащены датчиками света и дождя, а у GLC Coupe есть и камера заднего вида. У Mercedes-Benz – 7 подушек безопасности, а у двух других вседорожников – по 6. Кроме того, GLC Coupe получил системы автоматического замедления, мониторинга "слепых" зон и определения усталости водителя.

Все три автомобиля оснащены турбодизельными двигателями. Мотор BMW X4 объемом 2,0 л развивает 190 л. с. при 4000 об/мин и обладает пиковым крутящим моментом в 400 Н·м при 1700 об/мин. Интересно, что этот дизель высокооборотистый – неплохо чувствует себя и при 4500 об/мин, хотя и становится довольно шумным. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия отличается быстротой реакций и работает плавно. X4 разгоняется до 100 км/ч за 8 с и способен развить 212 км/ч. Немецкий вседорожник самый экономичный в тройке: 5,9 л/100 км в городском цикле и 4,7 л/100 км – в загородном. Вседорожник также доступен с бензиновыми турбомоторами объемом 2,0 л (184 и 245 л. с.) и 3,0 л (306 и 360 л. с.), турбодизелями объемом 3,0 л (258 и 313 л. с.).

Двигатель Jaguar F-Pace имеет рабочий объем 2,0 л, а его мощность составляет 180 л. с. при 4000 об/мин. Приличный крутящий момент в 430 Н·м достигается при 1750 об/мин, поэтому двигатель достаточно тяговит. Но нужно учитывать, что на высоких оборотах мотор довольно громкий, а порой ощутимы и вибрации. Зато 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия работает без толчков. Разгон до 100 км/ч занимает 8,7 с, а максимальная скорость равна 208 км/ч. Вседорожник расходует 6,2 л/100 км в городе и 4,7 л/100 км – на шоссе. Также его можно выбрать с бензиновыми двигателями объемом 2,0 л (300 л. с.) и 3,0 л (380 л. с.), а также 3,0-литровым 300-сильным турбодизелем.

Под капотом Mercedes-Benz GLC250d Coupe – 2,1-литровый турбодизель. Он самый мощный в тройке – 204 л. с. при 3800 об/мин. Пиковый крутящий момент также побольше, чем у соперников – 500 Н·м всего при 1600 об/мин. Конечно, с такими показателями неудивительно, что динамика Mercedes-Benz несколько лучше, чем у двух других вседорожников – 7,6 с до 100 км/ч и максимальные 222 км/ч. "Аппе-



Центральная панель BMW немного повернута к водителю



Круглый джойстик трансмиссии Jaguar выдвигается из центральной панели



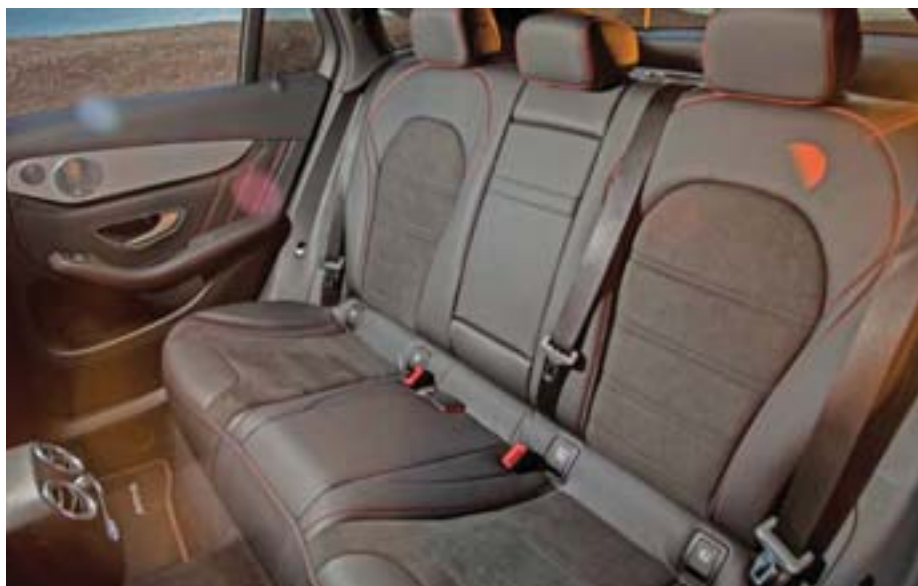
Приборы Mercedes-Benz помещены в отдельные колодцы



На втором ряду X4 немного места над головой



На втором ряду F-Раса просторнее всего



В GLC Coupe сзади комфортнее двоим пассажирам

тит" умеренный: 6,2 л/100 км в городском цикле и 5,0 л/100 км – на трассе. Автоматическая 9-ступенчатая трансмиссия переключает передачи практически незаметно, хотя и не очень быстро. Сам турбодизель тихий и не беспокоит вибрациями. В Украине также предложена 170-сильная версия этого мотора и 3,0-литровый 258-сильный турбодизель, а также бензиновые двигатели объемом 2,0 л (211 и 245 л. с.) и 3,0 л (367 л. с.).

У X4 и GLC полный привод постоянный, а у F-Раса – подключаемый. Автомобили рассчитаны преимущественно на легкое бездорожье. Mercedes-Benz и Jaguar получили технологии изменения настроек полного привода для разных типов дорожного покрытия. Клиренс BMW составляет 204 мм, Jaguar – 213 мм, а Mercedes-Benz – 180 мм.

BMW демонстрируют хорошее сцепление с дорогой. Его рулевое управление точное и острое, но ему не хватает информативности. С недостаточной поворачиваемостью неплохо борется технология Performance Control, имитирующая задний дифференциал повышенного трения. Низкий (по меркам вседорожников) центр тяжести и довольно жесткие пружины подвески позволяют уменьшить крены в поворотах, однако комфорт езды от этого страдает. На больших скоростях X4 чувствителен к боковому ветру – несколько страдает курсовая устойчивость. В салоне тихо, только после 130 км/ч начинают проявляться аэродинамические шумы.

Jaguar более увлекательный в управлении. Заднеприводный уклон и задняя подвеска с интегральным рычагом способствует уверенному поведению на извилистых дорогах. С недостаточной поворачиваемостью успешно борется система векторизации тяги. Хотя нужно быть осторожным, так как задняя ось может сорваться в занос до подключения передних колес. Рулевое управление весьма острое, но обратной связи у него немного. Правда, нужно учитывать, что подвеска F-Раса ощутимо жестче, чем у конкурентов. Зато этот вседорожник меньше всех кренится в поворотах.

Mercedes-Benz традиционно на первое место ставит комфорт. Большинство дорожных неровностей легко поглощаются длинноходной подвеской. При этом вседорожник не очень кренится в поворотах. Руль GLC Coupe приятно наполнен тяжестью, однако он не очень информативный в околонулевой зоне. Недостаточная поворачиваемость весьма редко дает о себе знать благодаря системе векторизации тяги. Кроме того, у автомобиля лучшая в тройке шумоизоляция, что особенно заметно по передвижению по автомагистрали на большой скорости.

BMW X4 xDrive 20d привлекает самой доступной ценой – 1 280 000 гривен. Он также самый экономичный Jaguar F-Pace 2,0D Pure стоит – 1 590 000 гривен, он отличается вместительным салоном и большим багажником. Mercedes-Benz GLC250d 4Matic Coupe обойдется в 1 545 850 гривен, а его сильная сторона – динамика.



Объем багажника BMW – 500 л

Багажник Jaguar самый большой – 650 л

У Mercedes-Benz в распоряжении 550 л

Технические характеристики			
Модель	BMW X4	Jaguar F-Pace	Mercedes-Benz GLC Coupe
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1820	1775	1785
Длина/ширина/высота, мм	4671/1881/1624	4731/2070/1652	4732/1890/1602
Колесная база, мм	2810	2874	2873
Колея передняя/задняя, мм	1616/1632	1641/1654	1620/1619
Клиренс (дорожный просвет), мм	204	213	180
Объем багажника мин/макс, л	500/1400	650/1740	500/1205
Диаметр разворота, м	11,9	11,9	11,8
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1995	1999	2143
Тип	Дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	190 при 4000	180 при 4000	204 при 3800
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	400 при 1750-2500	430 при 1750	500 при 1600
Топливо/емкость бака, л	Дт/67	Дт/60	Дт/66
Трансмиссия			
Тип привода	Постоянный полный	Подключаемый полный	Постоянный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая	8-ст. автоматическая	9-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	6	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, DSC	ABS, EBD, ESP,
Размер шин	225/60 R17	235/60 R18	235/60 R18
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,0	8,7	7,6
Максимальная скорость, км/ч	212	208	222
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	5,9	6,2	6,2
– загородный цикл	4,7	4,7	5,0
– смешанный цикл	5,2	5,3	5,4
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 280 000	1 590 000	1 545 800
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Соревнование японских вседорожников



Honda CR-V

Передний бампер Honda CR-V довольно массивный



Subaru Forester

Изогнутые светодиодные фары Subaru Forester растянуты на крылья



Toyota RAV4

Тоненькая решетка радиатора Toyota RAV4 сочетается со светодиодными фарами

Наверное, никого уже не удивляет, что вседорожники уже давно значатся в списках самых популярных авто в мире. В последние годы самой успешной вседорожной моделью в мире была Honda CR-V, а главным ее конкурентом – Toyota RAV4. Теперь на украинском рынке дебютирует новый Honda CR-V. Мы решили сравнить его с Toyota RAV4, а также Subaru Forester.

Honda CR-V пятого поколения сохраняет знакомый стиль предшественника и характерный силуэт. В то же время формы стали более элегантными, а от профилированных боковин разработчики отказались. Широкая решетка радиатора по форме напоминает улыбку и украшена хромированной накладкой. Продолговатые фары оснащены светодиодной оптикой. Колесные арки расширены, а оконная линия высокая. Нижняя часть кузова по периметру прикрыта защитными пластиковыми накладками. Рельефная пятая дверь украшена хромированным молдингом и сверху прикрыта спойлером. Тоненькие L-образные фонари размещены в стойках крыши.

Subaru Forester четвертой генерации известен с 2013 года, а недавно был немного обновлен. Он привлекает мускулистым стилем: его капот и боковины немного профилированы, а колесные арки раздуты. Решетка радиатора декорирована хромом и разделена пополам балкой с логотипом марки. Изогнутые светодиодные фары растянуты на крылья. Передний бампер несколько срезан для увеличения угла въезда. На порогах кузова размещены защитные пластиковые накладки. Оконная линия – довольно низкая, а у тоненьких задних стоек крыши – небольшой угол наклона. Сзади по краям установлены небольшие треугольные фонари. На крыше размещен крупный спойлер.

Toyota RAV4 четвертого поколения был представлен в конце 2012 года и также уже 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 оригинально, а в нем заметен немаленький воздухозаборник. У вседорожника высокая оконная линия и треугольные задние стойки крыши. На верхней кромке пятой двери установлен спойлер. Крупные каплевидные фонари растянуты на крылья.

Все три автомобиля имеют приблизительно одинаковые размеры. Длина Honda достигает 4586 мм, Subaru – 4595 мм, а Toyota – 4605 мм. У RAV4 и CR-V одинаковая колесная база – 2660 мм, а у Forester – 2640 мм. Subaru также ощутимо легче своих соперников – 1513 кг против 1538 кг у Honda и 1685 кг – у Toyota.

В отделке CR-V сочетаются ткань и кожа, присутствуют и черные лакированные вставки. Трехспицевое рулевое колесо является multifunctional. Показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей. Большую часть центральной панели занимает 7,0-дюймовый



Колесные арки Honda расширены



Forester самый компактный в тройке – 4595 мм



Toyota крупнее соперников – 4605 мм в длину



Фонари CR-V расположены в стойках крыши



У тоненьких задних стоек крыши Subaru – небольшой угол наклона



Задняя оптика RAV4 высоко посажена

дисплей мультимедийной системы. Благодаря ему клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля немного. Селектор трансмиссии расположен высоко и удобно находится под рукой. Как рулевая колонка, так и передние сиденья оснащены электроприводом регулировок. Кресла комфортабельные и при этом обладают хорошей боковой поддержкой. Высокая посадка и уменьшенная толщина стоек крыши способствуют улучшению обзорности вперед и по сторонам. Поскольку стояночный тормоз теперь электромеханический, то это позволило существенно увеличить бокс в подлокотнике и позволило разместить нишу для поклажи в центральной консоли.

Внутри Forester преобладают грани и прямые линии. Он также декорирован кожей, а на педалях заметны металлические накладки. Достаточно много и вставок, имитирующих полированный алюминий. На панели приборов преобладают крупные спидометр и тахометр с хромированными ободками, а между ними установлен экран бортового компьютера. V-образную центральную панель венчает 4,3-дюймовый цветной дисплей мультимедийной системы, а ниже установлен 7,0-дюймовый экран. Кнопки и переключатели здесь немногочисленны и рационально расположены. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету, а водительское сиденье оснащено электроприводом. Кресла неплохо удерживают спину и комфортабельные. Они, как и обод руля, оснащены подогревом. Посадка за рулем высокая, что вкупе с тоненькими стойками крыши обеспечивает хорошую обзорность во всех направлениях. На трансмиссионном тоннеле установлен подлокотник с боксом внутри.

Салон Toyota RAV4 обшит синтетической кожей и алькантарой. На трехспицевом рулевом колесе кожа натуральная, достаточно много внутри вставок, имитирующих алюминий и карбон. У приборов – нежно-синяя оптоволоконная 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 использовании на ощупь. Рулевая колонка регулируется по углу наклона и глубине, а водительское кресло получило электропривод. Передние сиденья Toyota мягкие и комфортабельные, 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 в Honda

несколько больше, чем у соперников. А вот пространство над головой самое щедрое в Subaru. Его салон и наиболее широкий в районе плеч. Задние сиденья CR-V и RAV4 оснащены изменяемым углом наклона спинок, а в Honda – еще и подогревом. Toyota обладает самым вместительным багажником – 547 л против 492 л у CR-V и у 505 л – у Forester. Со сложенными креслами второго ряда получается 1655, 1584 и 2145 л, соответственно. Пятая дверь Subaru оснащена электроприводом.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – Honda CR-V 2,4 Lifestyle, Subaru Forester 2,5 S и Toyota RAV4 2,5 Style. Все они оснащены системой доступа без ключа, электростеклоподъемниками, двухзонным климат-контролем, датчиками света и дождя, аудиосистемой, легкосплавными дисками, камерой заднего вида, связью Bluetooth, круиз-контролем, системами стабилизации и контроля давления в шинах. У Forester – 9 подушек безопасности, а у его соперников – по 7.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми атмосферными четырехцилиндровыми двигателями. Под капотом Honda – 2,4-литровый двигатель мощностью 188 л. с. при 6400 об/мин. "Четверка" высокооборотистая, хотя пиковый крутящий момент достигается уже при 3900 об/мин. Он больше, чем у соперников – 244 Н·м. По мере роста оборотов двигатель становится шумным. Бесступенчатый вариатор неплохо подбирает обороты двигателя и имитирует работу классического "автомата". CR-V разгоняется до 100 км/ч за 10,2 с и способен развить 190 км/ч. "Аппетит" у него меньше, чем у соперников – 10,3 л/100 км в городском цикле и 6,3 л/100 км – в загородном. К слову, автомобилю подойдет бензин Аи-92.

В отличие от соперников, двигатель Subaru – не рядный, а оппозитный. При рабочем объеме в 2,5 л "четверка" развивает 172 л. с. Она отличается бодрым нравом и быстро раскручивается. Лучше всего мотор проявляет себя в среднем диапазоне оборотов, а пик крутящего момента в 235 Н·м достигается при 4100 об/мин. Он довольно тихий, а вариатор Lineartronic работает плавно. Разгон до 100 км/ч занимает 9,9 с, а максимальная скорость – 196 км/ч. А расход топлива весьма умеренный – 10,9 л/100 км в городе и 6,7 л/100 км – на трассе. Также можно выбрать Forester с 2,0-литровыми двигателями – 150-сильным атмосферным и 240-сильным с турбиной.

Объем двигателя Toyota – также 2,5 л, а мощность составляет 180 л. с. при 6000 об/мин. Максимальный крутящий момент в 233 Н·м достигается при 4100 об/мин, поэтому мотор желательно хорошо раскручивать для получения лучших результатов. Зато он работает очень тихо и плавно, под стать его нраву и 6-ступенчатая автоматическая трансмиссия. Динамика RAV4 – лучшая в тройке: разгон до 100 км/ч у за-



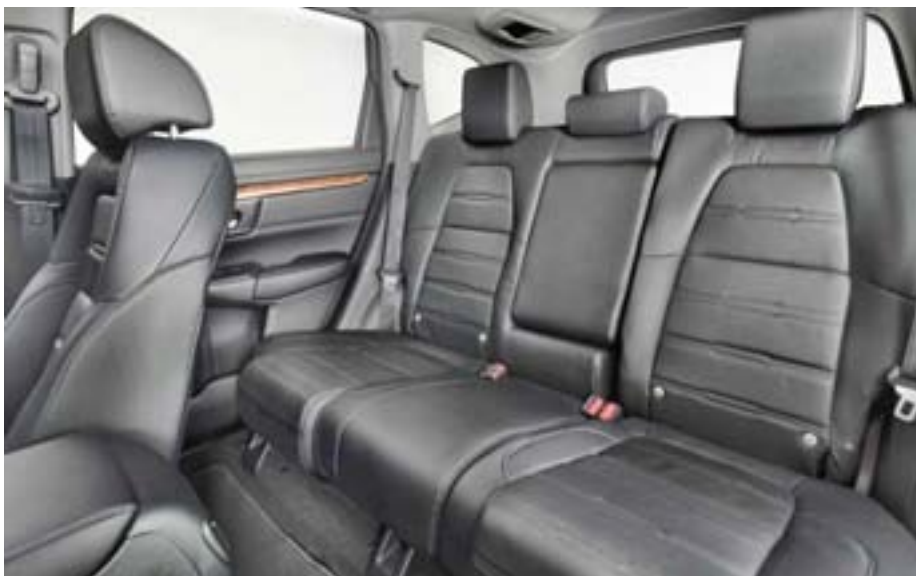
Селектор трансмиссии Honda установлен высоко на центральной панели



На центральной панели Forester – два дисплея



На центральной панели Toyota – 7-дюймовый сенсорный экран



У CR-V больше всего места для ног сзади



В Subaru – больше всего места над головой



У задних сидений RAV4 регулируется угол наклона спинки

нимает 9,4 с, а максимальная скорость равна 180 км/ч. Правда, и расход топлива самый большой: 11,4 л/100 км в городском цикле и 6,8 л/100 км – за городом. В Украине также предложены версии с 2,0-литровым 151-сильным бензиновым мотором и 2,2-литровым турбодизелем мощностью 150 л. с.

У Honda и Toyota полный привод подключаемый, а вот у Subaru – постоянный. Поэтому он лучше чувствует себя вне асфальта, хотя все равно ему больше подойдет легкое бездорожье. У него и самый высокий дорожный просвет – 220 мм против 208 мм у CR-V и 190 мм – у RAV4. К тому же, в Forester предусмотрен специальный вседорожный режим трансмиссии и технология помощи на спуске Hill Descent Control.

Honda демонстрирует неплохую управляемость. Новая многорычажная задняя подвеска уменьшила крены кузова в поворотах. При этом езда остается комфортабельной, что особенно ощутимо на дорогах с большим количеством выбоин. Недостаточная поворачиваемость теперь менее ощутима. Вседорожник довольно неплохо маневрирует на малых скоростях и обладает самым маленьким диаметром разворота – 10,4 м против 10,6 м у соперников. Рулевое управление с электроусилителем точное, однако информативности в околонулевой зоне у него немного. При езде по автострате в салоне тихо – чувствуется улучшенная шумоизоляция.

Длинноходная подвеска Subaru Forester тихо и плавно поглощает значительную часть выбоин. Вместе с тем, крены в поворотах у него не слишком большие. Рулевое управление Subaru точное и наполнено тяжестью, но немного больше обратной связи ему не помешало бы. На больших скоростях автомобиль порой заходит в вираж слишком широко. Зато курсовая устойчивость вседорожника неплохая, а сцепление с дорогой отличное. При езде по шоссе при 120 км/ч в салоне достаточно тихо, хотя шум шин все же слышен.

У Toyota 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 они не являются критическими. Руль RAV4 очень легкий и его можно вращать несколькими пальцами, хотя информативным его не назовешь. Порой проявляется недостаточная поворачиваемость. Также следует отметить качественную шумоизоляцию салона, что позволяет на больших скоростях разговаривать, не повышая голоса.

Subaru Forester 2,5 S самый доступный в этой тройке – 931 тыс. гривен. Его преимущество – хорошая проходимость. Toyota RAV4 2,5 Style лишь немногим дороже – 931 600 гривен. У него хорошая динамика и вместительный багажник. Honda CR-V 2,4 Lifestyle стоит 974 тыс. гривен, а его сильные стороны – экономичность и богатое оснащение.



Объем багажника Honda – 492 л

У Forester в распоряжении 505 л

Багажник Toyota самый большой – 547 л

Технические характеристики			
Модель	Honda CR-V	Subaru Forester	Toyota RAV4
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1538/1940	1513/2038	1685/2110
Длина/ширина/высота, мм	4586/1855/1689	4595/1795/1735	4570/1844/1661
Колесная база, мм	2660	2640	2660
Колея передняя/задняя, мм	1585/1595	1545/1550	1570/1570
Клиренс (дорожный просвет), мм	208	220	197
Объем багажника мин/макс, л	492/2145	505/1584	506/1655
Диаметр разворота, м	10,4	10,6	10,6
Двигатель			
Рабочий объем, см3	2356	2498	2494
Тип	Бензиновый		
Расположение	спереди, поперечно	спереди, продольно	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	Оппозитно, 4	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	188 при 6400	172 при 5800	180 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	244 при 3900	235 при 4100	233 при 4100
Топливо/емкость бака, л	Аи-92/65	Аи-95/60	Аи-95/60
Трансмиссия			
Тип привода	подключаемый полный	постоянный полный	подключаемый полный
Коробка передач	вариатор	вариатор	6-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	7	9	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC, TPMS	ABS, EBD, VDC, HDC	ABS, EBD, VSC, HDC
Размер шин	235/45 R19	225/55 R18	235/55 R18
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,2	9,9	9,4
Максимальная скорость, км/ч	190	196	180
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	10,3	10,9	11,4
– загородный цикл	6,3	6,7	6,8
– смешанный цикл	7,8	8,2	8,5
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	974 000	931 000	931 600
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Много пространства за разумные деньги



Kia Cee'd Sportswagon

Раскосые фары Kia Cee'd Sportswagon
растянуты на крылья



Opel Astra Sports Tourer

Треугольные фары Opel Astra Sports
Tourer дополнены ходовыми огнями



Skoda Octavia Combi

Четыре фары Skoda Octavia Combi –
черта нового фирменного стиля

Универсалы покупают по практическим соображениям. Подобные модели подкупают вместительным салоном и большим багажником. Конечно, большинство подобных автомобилей – весьма крупные. Хотя есть более компактная и недорогая альтернатива – универсалы С-класса. Среди подобных автомобилей – Kia Cee'd Sportswagon, Opel Astra Sports Tourer и Skoda Octavia Combi, о которых пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

Kia Cee'd Sportswagon оправдывает свое название и также привлекает внимание динамичным стилем с клиновидной оконной линией. Капот универсала выполнен рельефным, а лобовое стекло наклонено на большой угол. Силуэт крыши выполнен аркообразным, а верхняя кромка пятой двери украшена большим спойлером. Раскосые фары растянuty на крылья, а решетка радиатора обрамлена хромом. Отверстие в переднем бампере напоминает улыбку. Заднее стекло выполнено панорамным, а крупные продолговатые фонари высоко посажены.

Opel Astra Sports Tourer – довольно свежая модель, которая появилась в Украине в прошлом году. Название Sports Tourer обязывает быть стремительным. Вот почему в универсала аркообразная форма крыши, обрамленная хромированным молдингом. Широкая хромированная решетка радиатора выполнена в виде улыбки, а передний бампер изогнутый. Треугольные фары универсала дополнены С-образными ходовыми огнями. Боковины выполнены профилированными, а задние крылья расширены. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а по краям кузова сзади размещены крупные каплевидные фонари.

Skoda Octavia Combi – самый свежий в этой тройке, ведь он совсем недавно прошел обновление. Автомобиль отличается строгим граненым стилем. Знакомая широкая решетка радиатора Skoda сочетается с четырьмя угловатыми фарами, дополненными узкими светодиодными лампами дневного света. В бампере размещен широкий воздухозаборник. Слегка заостренный "нос" украшен логотипом марки. Задние стойки наклонены на большой угол, а на верхней кромке пятой двери находится спойлер. Довольно лаконично выглядят небольшие четырехугольные фонари.

Astra Sports Tourer заметно больше своих соперников и довольно крупный по меркам С-класса – 4702 мм в длину против 4659 мм у Octavia Combi и 4505 мм – у Cee'd Sportswagon. А вот колесная база самая большая у Skoda – 2686 мм тогда, как у Opel – 2662 мм, а у Kia – 2650 мм. Чешский универсал ощутимо легче, чем два других автомобиля: его масса – 1250 кг, Astra весит 1273 кг, а Cee'd – 1357 кг.

Во внутренней отделке Kia пластик щедро разбавлен черными лакированными вставками. Установлена фирменная "трех-



У передних стоек крыши Kia – большой угол наклона



Opel крупнее соперников – 4702 мм



Skoda самый легкий в тройке – 1250 кг



Заднее стекло Cee'd Sportswagon выполнено панорамным



У Astra Sports Tourer – крупные каплевидные фонари



По краям кузова Octavia Combi установлены квадратные фонари

цилиндрическая" комбинация приборов, то есть циферблаты размещены в трех желобах. По центру установлен большой спидометр с экраном бортового компьютера внутри, слева от него – тахометр, а справа – указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. Довольно небольшая центральная панель немного повернута к водителю, а сверху ее – небольшой монохромный дисплей часов и термометра. Кнопки здесь рационально упорядочены и разобраться с ними нетрудно. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Кресла первого ряда комфортабельные, но в то же время они неплохо удерживают спину. Они также получили функцию подогрева. Предусмотрен центральный подлокотник с боксом внутри. Обзорность вперед и по сторонам хорошая, а вот при парковке немного мешают толстые задние стойки.

Внутри Opel немало черных лакированных накладок и вставок "под алюминий". Компактное трехспицевое рулевое колесо обшито кожей, а его ступица стреловидная. Циферблаты спидометра и тахометра находятся в отдельных колодцах с хромированными ободками и дополнены нежно-голубой подсветкой. Между ними установлены экран бортового компьютера, указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. Центральная панель немного наклонена. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они весьма крупные. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние кресла мягкие и комфортабельные, а их боковая поддержка неплохая. Между ними размещен немаленький подлокотник, который немного мешает при переключении передач. Зато внутри его – приличное отделение для мелкой поклажи. Обзор назад несколько ограничен из-за толстых стоек крыши.

Материалы в салоне Skoda несколько качественнее, чем у конкурентов. В отделке заметны черные лакированные вставки, а четырехспицевое рулевое колесо обшито кожей. Внутри преобладают прямые линии. Шкалы приборов украшены серебристыми ободками. Внутри спидометра размещен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры охлаждающей жидкости. По центру установлен дисплей бортового компьютера. Центральная панель широкая, а переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля декорированы хромом. Они крупные и удобные в использовании. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, а у кресла водителя изменяется высота. Сиденья первого ряда несколько упругие, но зато неплохо удерживают спину. Предусмотрена и функция их подогрева. На трансмиссионном тоннеле размещен подлокотник с отделением внутри, а под водительским креслом – ниша со светоотражающим жилетом. Тоненькие стойки крыши Octavia Combi обеспечивают лучшую в тройке обзорность.

На втором ряду места для ног в Skoda несколько больше, чем в Kia и Opel. Octavia Combi обладает и самым большим пространством над головой. Кроме того, у чешского универсала наиболее вместительный багажник – 610 л против 540 л у Astra Sports Tourer и 528 л – у Cee'd Sportswagon. Со сложенными задними сиденьями получается 1740, 1630 и 1642 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны версии приблизительно одинаковой стоимости – Kia Cee'd Sportswagon 1,6 Business, Opel Astra Sports Tourer 1,0 Enjoy и Skoda Octavia Combi 1,6 Ambition. Все они укомплектованы электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, климат-контролем (Octavia Combi – двухзонным), аудиосистемой, связью Bluetooth, 16-дюймовыми легкосплавными дисками, системой стабилизации. У Opel есть ограничитель скорости и система контроля давления в шинах, а Kia получил еще подогрев руля, датчики света и дождя. У него, как и у Opel, 6 подушек безопасности тогда, как у Octavia – 4.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми двигателями. Атмосферная 1,6-литровая "четверка Cee'd Sportswagon имеет мощность 130 л. с. при 6300 об/мин. Она высокооборотистая, а потому ее постоянно приходится раскручивать. Пик крутящего момента в 157 Н·м доступен при 4200 об/мин. Двигатель отзывается приятным и не слишком громким звуком. Kia разгоняется до 100 км/ч за 11,8 с и способен развить 190 км/ч. В городе расход топлива составляет 9,5 л/100 км, а на трассе – 5,2 л/100 км. Автоматическая 6-ступенчатая коробка переключения передач отличается плавностью работы, но ее реакции не столь быстрые, как у соперников. Универсал у нас также может быть оснащен 1,6-литровым турбодизелем мощностью 128 л. с.

Под капотом Astra – 1,0-литровый трехцилиндровый турбомотор с мощностью 105 л. с. У него очень задорный характер и он быстро раскручивается. При этом он обладает неплохим крутящим моментом в 170 Н·м при 1800 об/мин. Он довольно громкий на высоких оборотах, но вибрации не слишком проявляются. А вот 5-ступенчатая роботизированная коробка переключения передач работает с ощутимыми толчками. К тому же, она серьезно ухудшает динамику: разгон до 100 км/ч занимает 12,9 с. Максимальная скорость равна 200 км/ч. Зато Opel наиболее экономичный – 5,2 л/100 км в городе и 3,8 л/100 км – на шоссе. В Украине универсалу доступны бензиновые турбомоторы объемом 1,4 л (125 и 150 л. с.) и 1,6 л (200 л. с.), а также 1,6-литровые турбодизели мощностью 95-136 л. с.

Skoda Octavia оснащен атмосферной "четверкой". При объеме в 1,6 л она развивает 110 л. с. при 5000 об/мин. Конечно, этот двигатель не столь тяговит на малых оборотах, ведь максимальный крутящий момент в 155 Н·м доступен



Циферблаты приборов Kia расположены в отдельных колодцах



Приборы Opel помещены в отдельные желоба



Центральная панель Skoda довольно широкая



В Cee'd Sportswagon сзади достаточно места



На втором ряду Astra Sports Tourer весьма просторно



У Octavia Combi больше всего места для ног

при 3800 об/мин. Интересно, что при этом динамика у Octavia лучшая в тройке: 12 с до 100 км/ч и максимальные 190 км/ч. Мотор работает тихо и без вибраций, плавно переключаются передачи и в 6-ступенчатом "автомате". "Аппетит" у Octavia несколько больше, чем у соперников: 9,0 л/100 км в городском цикле и 5,3 л/100 км – на трассе. Для автомобиля в Украине можно выбрать бензиновые турбомоторы объемом 1,4 л (150 л. с.) и 1,8 л (180 л. с.), а еще 2,0-литровый 150-сильный турбодизель.

Kia также довольно неплох в управлении. Его рулевое управление порадует точностью, хотя немного больше обратной связи ему не помешало бы. Универсал отлично держит дорогу: курсовая устойчивость и сцепление с асфальтом на высоте. В скоростные повороты Cee'd Sportswagon иногда заходит достаточно широко, хотя большую часть времени уверенно соблюдает правильную траекторию. В городе автомобиль неплохо маневрирует. Подвеска довольно упругая, но большинство дорожных неровностей поглощаются плавно, да и нежелательные движения кузова в виражах редко проявляется. На больших скоростях в салоне весьма тихо.

Новый Astra Sports Tourer лучше в управлении, чем предшественник. Его руль сделали точнее, улучшена и обратная связь в околонулевой зоне. А при нажатии кнопки Sport он еще и становится острее. Технология изменения вектора тяги помогает уменьшить недостаточную поворачиваемость. Подвеска универсала довольно упругая, что ощутимо на дорогах с выбоинами. Зато крены кузова в виражах относительно небольшие. Также немного улучшена шумоизоляция, поэтому при езде по автострасе внутри тише.

Skoda демонстрирует уверенную и безопасную управляемость. Рулевое управление демонстрирует неплохие точность и информативность. Сцепление с дорогой и курсовая устойчивость – на высоте, а в поворотах универсал уверенно держит траекторию. Подвеска Octavia Combi достаточно упругая. Она неплохо справляется с дорожными неровностями и при этом нежелательные движения кузова мало проявляются. У автомобиля хорошая шумоизоляция, поэтому на скорости 120 км/ч в салоне тихо. Тормоза Skoda также хорошие: замедление хорошее, а усилие на педали легко дозируется.

Kia Cee'd Sportswagon 1,6 Business самый доступный в тройке – 511 520 гривен. При этом у него наиболее богатое оснащение. Opel Astra Sports Tourer 1,0 Enjoу стоит 540 тыс. гривен и привлекает экономичностью. Skoda Octavia Combi 1,6 Ambition несколько дороже – 570 тыс. гривен, – а его сильная сторона – огромный багажник.



Объем багажника Kia – 528 л

У Opel в распоряжении 540 л

Багажник Skoda самый большой – 610 л

Технические характеристики			
Модель	Kia Cee'd Sportswagon	Opel Astra Sports Tourer	Skoda Octavia Combi
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1357/1850	1273/1790	1250/1875
Длина/ширина/высота, мм	4505/1780/1485	4702/1809/1499	4659/1814/1465
Колесная база, мм	2650	2662	2686
Колея передняя/задняя, мм	1563/1571	1548/1565	1551/1520
Клиренс (дорожный просвет), мм	140	140	154
Объем багажника мин/макс, л	528/1642	540/1630	610/1740
Диаметр разворота, м	11,0	11,0	11,1
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1591	998	1598
Тип	Бензиновый	Бензиновый, с турбонаддувом	Бензиновый
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	В ряд, 3	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	12/2	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	130 при 6300	105 при 5500	110 при 5000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	157 при 4850	170 при 1800-4200	155 при 3800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/53	Аи-95/60	Аи-95/50
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. автоматическая	6-ст. роботизированная	6-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт	6	6	4
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	205/55 R16	205/55 R16	205/55 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,8	12,9	12,0
Максимальная скорость, км/ч	190	200	190
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	9,5	5,2	9,0
– загородный цикл	5,2	3,8	5,3
– смешанный цикл	6,8	4,3	6,7
Стоимость тестируемого автомобиля (в Украине), гривен	511 500	540 000	570 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания. км	10 000		



Ferrari: 70-летие красных жеребцов

Итальянская земля – колыбель многих ярких автомобилей, которые можно назвать произведением искусства. Но все-таки одна марка своими успехами легко затмевает всех своих земляков. Это, конечно, Ferrari. В этом году компания из Маранелло празднует свое 70-летие.

Основатель компании Энцо Феррари начинал как гонщик и после Первой мировой войны попал в команду Alfa Romeo. Выступал Энцо довольно неплохо (15 побед в 47 гонках), а затем создал свою собственную команду Scuderia Ferrari. Получив техническую поддержку Alfa Romeo, его болиды не знали равных. За их рулем выступали ассы тех времен – Тацио Нуволари, Луи Широн, Ахилл Варци. За особые заслуги Бенито Муссолини даже наградил Феррари орденом и титулом Коммендаторе (командор, по-нашему). С тех пор подчиненные именно так называли своего шефа.

Уже в 30-е Феррари начал создавать собственные автомобили. В 1935 году он сконструировал уникальный двухмоторный болид Vimotore. Две "восьмерки" в сумме развивали мощность 540 л. с., что позволило Нуволари развить на обычном шоссе скорость 322 км/ч. Но все-таки это был Alfa Romeo, пусть на его капоте уже красовался гарцующий жеребец. Кстати, история этого герба очень интересная. В 1923 году после победы Феррари в Гран-при Равенны к нему подошла мать погибшего в Первой мировой войне летчика-асса Франческо Барракки. Она была восхищена мужеством гонщика и предложила ему взять семейный герб, который красовался на истребителе ее сына – черного жеребца. Энцо согласился, но заменил белый фон герба на желтый – цвет родного города Модена.



Ferrari 250 Europa 1953 года



Ferrari 166 побеждал в Ле-Мане и Mille Miglia



Ferrari 125 S 1947 года – первенец марки



Чемпионский Ferrari 312 T2 Ники Лауды, 1976 год



ААС Tipo 815 1940 года

В 1939 году у руководства Alfa Romeo возник конфликт с Феррари: он ушел и создал свою собственную компанию ААС. До войны Энцо успел построить первую модель Tipo 815. Автомобиль участвовал в гонке Mille Miglia 1940 года и даже шел вторым, но не доехал до финиша. Дальнейшему развитию ААС воспрепятствовала война, ведь все мастерские были уничтожены в одной из бомбежек.

Пришлось начинать все с начала. В 1947 году в городке Маранелло Энцо основал компанию Ferrari. Первая модель 125 S дебютировала 11 мая на гонке в Пьяченце, а через две недели одержала первую победу. Для своего времени 125 S оказался высокотехнологичным, ведь получил 1,5-литровый двигатель V12 с двумя распредвалами в головке блока цилиндров. Его 118 л. с. хватало для скорости 170 км/ч. Затем последовала двухлитровая модель 166, по-настоящему прославившая команду из Маранелло. В 1948-1949 годах она дважды побеждала в самых престижных гонках того времени – Mille Miglia и Targa Florio. Кроме того, в 1949 году Ferrari 166 выиграл 24-часовую гонку в Ле-Мане. Управляли красным родстером британский лорд Сельдсон и близкий друг Энцо Феррари. Луиджи Чинетти.

Через два года Ferrari опять стал автором сенсации. В английском Сильверстоуне аргентинец Фройлан Гонсалес на болиде 375 одержал первую победу в Формуле-1. Причем победил он не кого-нибудь, а Alfa Romeo 158/159, которая до этого не знала поражений и выиграла все Гран-при, в которых принимала участие. А уже в 1952-1953 годах Альберто Аскари за рулем Ferrari 500 стал двукратным чемпионом.



Энцо Феррари



Эксклюзивный Ferrari P4-5 2006 года

ном Формулы-1. Затем последовали чемпионские титулы Хуана-Мануэля Фанхио в 1956 году, Майка Хоторна в 1958 году, Фила Хилла в 1961 году и Джона Сертиса в 1964 г.

Параллельно началось и производство дорожных моделей. Правда, поначалу выпускали их практически поштучно и они мало чем отличались от гоночных автомобилей. Не удивительно, что их часто покупали гонщики и после незначительных изменений участвовали в соревнованиях. С 1952 года Ferrari начали завоевывать рынок США со специальной моделью 340 America с 4-литровым 220-сильным V12. Развивать дилерскую сеть за океаном взялся Луиджи Чинетти, который эмигрировал и стал американским "concessionaire" (советником и личным представителем семьи Феррари).

Первой массовой (по меркам Ferrari) стала модель 250: с 1953 по 1964 год произвели около 2500 таких автомобилей. Новый V12 объемом 3,0 л для Ferrari 250 разработал инженер Джоакино Коломбо, в различных вариантах двигатель развивал от 230 до 300 л. с.

Самой известной версией этой модели стала 250 GTO 1962 года – трехкратный победитель кузовного чемпионата GT и лидер в Ле-Мане в своем классе. Наиболее мощный 300-сильный вариант V12 позволял развить скорость 280 км/ч. Сейчас 250 GTO – самый дорогой автомобиль всех времен, ведь одно из всего 36 выпущенных купе продали за 56 млн. долларов! Не менее удачным стал и трехкрат-



Ferrari 550 Maranello, 1996 год



Идеал элегантности – Ferrari 250 Berlinetta Lusso



Михаэль Шумахер выиграл на Ferrari 5 чемпионских титулов



Двухмоторный Alfa Romeo Vimotore – первое творение Энцо Феррари



Гибрид Ferrari LaFerrari, 2013 год



Ferrari Testarossa 1985 года

ный победитель Ле-Мана Ferrari 250 Testa Rossa (1958, 1960 и 1961 гг.). А когда появились среднемоторные гонимые модели, инженеры Ferrari попросту переместили двигатель 250-ой в базу, подняли объем до 3,2 л, а мощность – до 320 л. с. Получился 250 LM – практически серийная модель, которая в 1964 году в Ле-Мане победила гораздо более мощные спортпрототипы.

Шасси и двигатель Ferrari 250 оказались универсальными – оно одинаково подходило и для гоночных автомобилей, и для дорожных моделей. Кузова для нее изготавливали ателье Zagato, Bertone и, конечно же, Pininfarina. Именно тогда между Ferrari и Pininfarina началось партнерство, которое длится до сих пор. Так, технику GTO с дефорсированным до 250 л. с. мотором "одели" в элегантный кузов от Pininfarina и получился один из самых красивых Ferrari – 250 GT Lusso. 250-ю модель покупали особы голубых кровей вроде бельгийской принцессы или иранского шаха, актер Стив МакКуин и певец Боб Дилан. Вскоре на смену пришел усовершенствованный 3,3-литровый Ferrari 275.

В 60-х одним из главных конкурентов Ferrari на гоночных трассах стал Ford. Но Shelby Cobra вчистую проиграла 250 GTO и американцы попробовали купить итальянскую фирму. Энцо Феррари отказался продавать свое детище, как только узнал, что его лишат всех полномочий. Обиженный президент Ford Ли Якокка бросил бешенные средства на разработку модели GT40, которая таки победила красные болиды. А Энцо все же пришлось продать компанию. Ведь прибыль от мел-



Ferrari FF – первый полноприводный автомобиль марки



Ferrari 512 Berlinetta Boxer

Ferrari SP 275 RW 2016 года



косерийных дорожных автомобилях была небольшой. Коммендаторе в 1966 году решил перейти "под крыло" земляков из Fiat при условии, что он останется во главе Ferrari.

В ознаменование слияния президенту Fiat Джанни Аньели подарили невероятный Ferrari 365 P Speciale. Среднемоторное купе со стеклянной крышей построили на базе гоночной модели, от нее же достался и 4,4-литровый 380-сильный V12. Автомобиль получился трехместным: водитель сидел по центру, а два пассажира – по бокам. Тридцать лет спустя такую компоновку повторили на знаменитом McLaren F1. Всего выпустили лишь два купе Ferrari 365 P Speciale. Второй автомобиль стал подарком от Энцо старому другу Луиджи Чинетти.

В середине 60-х годов рядом с Маранелло, в городке Санта-Агата, появился новый конкурент Ferrari – Lamborghini. Модель Miura 1966 года поразила всех причудливым стилем и расположенным поперечно по центру V12 мощностью 350 л. с. В Ferrari через два года ответили моделью 365 GT/4 Daytona. Никаких революций: сдержанный дизайн, двигатель спереди. Но при одинаковой с Miura мощности Ferrari оказалась легче в управлении и быстрее (280 км/ч против 275). Daytona долго держала титул самого скоростного серийного автомобиля в мире, что не могло не сказаться на объемах продаж. Выпустили их 1350 штук, что почти вдвое больше, чем Lamborghini Miura.

В партнерстве с Fiat спроектировали более доступную и массовую модель – конкурента Porsche 911. У этого автомобиля было свое особое имя – Dino. Так



Ferrari F40 1987 года – последний проект Энцо Феррари



Ferrari Enzo 2002 года



Ferrari Dino 246 GT, 1969 год



Ferrari 375 принес первую победу в Формуле-1



Ferrari 400 GTi 1979 года

Энцо Феррари почтил память сына Дино, который скончался от тяжелой болезни. "Недорогой" Ferrari 246 Dino получил не V12, а 2,4-литровый V6 на 195 л. с. Его хватало, чтобы разгонять купе до "сотни" за 7,1 с и достигать 245 км/ч. А неповторимый дизайн Pininfarina сразу сделал его очень популярным – за шесть лет продали более четырех тысяч Ferrari 246. Это последняя модель из Маранелло в классическом стиле, поэтому сейчас она очень ценится.

Смерть сына стала ударом для Коммендатора. Он замкнулся в себе, стал реже посещать автогонки, а в 1971 году отошел от управления компанией. Но Энцо Феррари оставался ее почетным президентом и его слово всегда было законом для подчиненных.

Инвестиции Fiat пошли на пользу Ferrari. На смену Dino 246 в 1975 году пришла массовая модель 308, выпущенная в количестве 12 тыс. единиц. А 365 GT/4 Daytona заменило среднемоторное купе Ferrari Berlinetta Boxer. У него также был 12-цилиндровый двигатель, но оппозитный. Затем последовала новая Ferrari Testarossa. А для конкуренции с роскошными купе Jaguar и Porsche появилась туристическая модель 400 со строгим дизайном и автоматической трансмиссией.

Тем временем продолжались успехи в автоспорте. В 1975, 1977 и 1979 годах Ники Лауда и Джоди Шектер принесли чемпионские титулы в Формуле-1. В начале 80-х в Маранелло даже начали разработку раллийной модели 288 GTO. Но изменения в регламенте чемпионата по ралли не позволили уже готовому автомобилю принять участие в соревнованиях. Выход из ситуации нашли очень быстро –



Ferrari 288 GTO – первый серийный автомобиль, достигший 300 км/ч



Ferrari 308 GTB 1975 года



Ferrari 250 GTO – самый дорогой автомобиль всех времен



Ferrari 275 GTB 1964 года

в 1984 году 288 GTO запустили в серийное производство. Благодаря 400-сильному турбодвигателю купе стало первым в мире дорожным автомобилем, способным развить 300 км/ч.

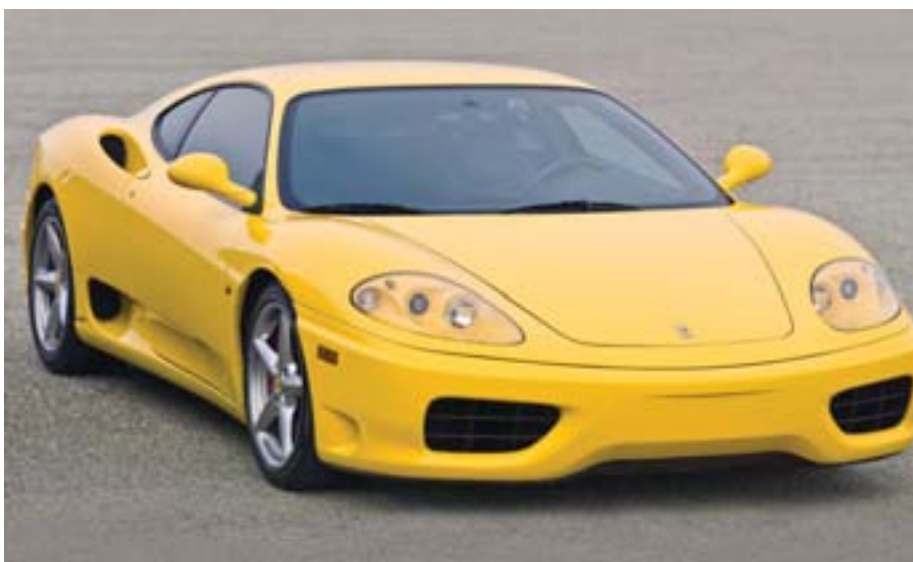
Ferrari 288 GTO стала основой для еще одной важной модели – F40, подготовленного в 1987 году к 40-летию марки. Он стал лебединой песней Энцо Феррари. Комендаторе умер в 1988 году, но еще успел застать успех F40. Автомобиль стал культовым на рубеже 80-90-х годов. Им восхищались, и было за что. Судите сами: двойной турбонаддув, 478 л. с., 3,7 с до 100 км/ч и максимальная скорость 324 км/ч. Несмотря на неимоверную цену в полмиллиона долларов продали 1300 F40.

Рубеж тысячелетий обозначился для Ferrari победоносной ходой Михаэля Шумахера, а новый президент Лука ди Монтеземола улучшил финансовое состояние компании. В Маранелло взяли шефство над Maserati и, по сути, возродили эту компанию. Появились новые сногшибательные модели – 550 Maranello, 360 Modena, Enzo, FXX.

Сейчас итальянская компания достигла невиданных объемов производства – 7-8 тыс. машин в год. Вместе с тем, возродили практику создания эксклюзивных авто по индивидуальным заказам вроде P4/5 Pininfarina или SP275 RW Competizione. Новые технологии также не чужды марке. В линейке даже появились 963-сильный гибрид LaFerrari и первое полноприводное купе Ferrari FF. Ходят слухи и о вседорожнике. В общем, разменяв девятый десяток, детище Энцо Феррари чувствует себя как никогда хорошо и мы можем ожидать немало интересных новинок.



Ferrari 340 America 1952 года



Ferrari 360 Modena 2000 года



Трехместный Ferrari 365 P Speciale 1966 года

COSMOLADY

Ж У Р Н

Е Н Ц И Н

№10 | октябрь | 2017 |

ТЕМА
НОМЕРА
**В СТРЕМЛЕНИИ
К СОВЕРШЕНСТВУ**

ИТОГИ
**COSMO LADY
AWARDS 2017**

АЛЁНА
КАБАКОВА
**МЫ ДАРИМ
КРАСОТУ**

**Актриса
и бизнес-леди**

**ТАТЬЯНА
СОЛОДОВНИК**



ЗОРЯНА
ПЕЛЕХ

**С ЮРИСТОМ ВЫ
ВСЕГДА НА ШАГ
ВПЕРЕДИ**

АЛЁНА
ГРЕБЕНЮК
РЕЦЕПТ УСПЕХА

БРЕНД
IRYNA DIL
**ЭКЗОТИЧЕСКИЙ
ЦВЕТOK
УКРАИНСКОЙ
МОДНОЙ
ИНДУСТРИИ**

**БАРХАТНОЕ
ПРИКОСНОВЕНИЕ
ОСЕНИ**

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