

Тест-Драйв

Ноябрь 2017



Volvo Polestar 1 • Toyota Concept i-Ride • Peugeot L750R Hybrid • Toyota Tj Cruiser • Audi A7 Sportback • Toyota Century
Chevrolet Camaro ZL1 1LE • MG 6 • Range Rover Sport • Toyota Sequoia • Range Rover • Honda Accord • Skoda Karoq
Volkswagen Polo • Renault Megane Sedan • Chevrolet Tracker, Fiat 500X и Suzuki Vitara S • Jeep Renegade, Mazda CX-3,
Skoda Yeti • Honda Civic, Hyundai Elantra и Skoda Octavia • Bertone

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

Ноябрь 2017

www.testdrive.com.ua



4

Концепт-кар
Toyota Concept i-Ride:
с заботой об инвалидах



10

Концепт-кар
Peugeot L750R Hybrid:
виртуальный "спортсмен"



16

Концепт-кар
Toyota Tj Cruiser:
гимн практичности



22

Премьера
Volvo Polestar 1:
спортивный первенец



30

Премьера
Audi A7 Sportback:
смена поколений



38

Премьера
Toyota Century:
новое поколение королевского флагмана



46

Премьера
Chevrolet Camaro ZL1 1LE:
самый мощный в истории



52

Премьера
MG 6:
смена поколений



60

Премьера
Range Rover Sport:
обновление



66

Премьера
Toyota Sequoia:
обновление должника



72

Премьера
Range Rover:
модернизация

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»



78

Дебютант
Honda Accord:
десятый дубль



86

Дебютант
Skoda Karoq:
младший брат Kodiah



94

Дебютант
Volkswagen Polo:
новый уровень



102

Тест-драйв
Renault Megane Sedan:
возвращение



110

Сравнительный тест-драйв
Chevrolet Tracker, Fiat 500X и Suzuki Vitara S:
поединок компактных вседорожников



116

Сравнительный тест-драйв
Jeep Renegade, Mazda CX-3, Skoda Yeti:
сравнение небольших вседорожников



122

Сравнительный тест-драйв
Honda Civic, Hyundai Elantra и Skoda Octavia:
крупные представители С-класса



128

Страницы истории
Bertone:
шедевры итальянских мастеров

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.

Toyota Concept

с заботой об
инвалидах



ot i-Ride:





В январе на шоу электроники CES был представлен концептуальный электромобиль Toyota Concept-i. Заложенные в нем идеи решили развить и к Токийскому автосалону подготовили Toyota Concept i-Ride.

Новая Toyota Concept i-Ride компактнее предшественницы – достигает 2500 мм в длину, 1300 мм в ширину и 1500 мм в высоту при колесной базе в 1800 мм. Учитывая такие размеры, нетрудно догадаться, что перед нами городской автомобиль. У него большая площадь остекления и поднимающиеся вверх двери. Светодиодными являются не только фары, но и спе-

циальные панели в переднем бампере, и подсветка днища. А на заднее стекло могут проецироваться сообщения другим водителям.

Двухместный салон является очень лаконичным. Показания приборов выведены на дисплей, а вместо руля и педалей предусмотрены два джойстика. Сиденья Toyota Concept i-Ride оснащены электроприводом регулировок. Водительское кресло можно передвинуть на центр салона, а пассажирское сиденье в этом случае складывается.

Концепт-кар Toyota рассчитан на перевозку инвалидов. За сиденьями предус-

мотрена ниша для коляски, а переместить ее туда помогают двери, способные выполнять роль лебедок. Помочь водителю с ограниченными возможностями призваны автопилот и искусственный интеллект.

Toyota Concept i-Ride оснащен электромотором, а его аккумуляторная батарея обеспечивает запас хода в 150 км без подзарядки.

Электромобиль Toyota Concept i-Ride не станет серийным, однако отдельные элементы концепт-кара могут быть использованы в будущих моделях японской марки.







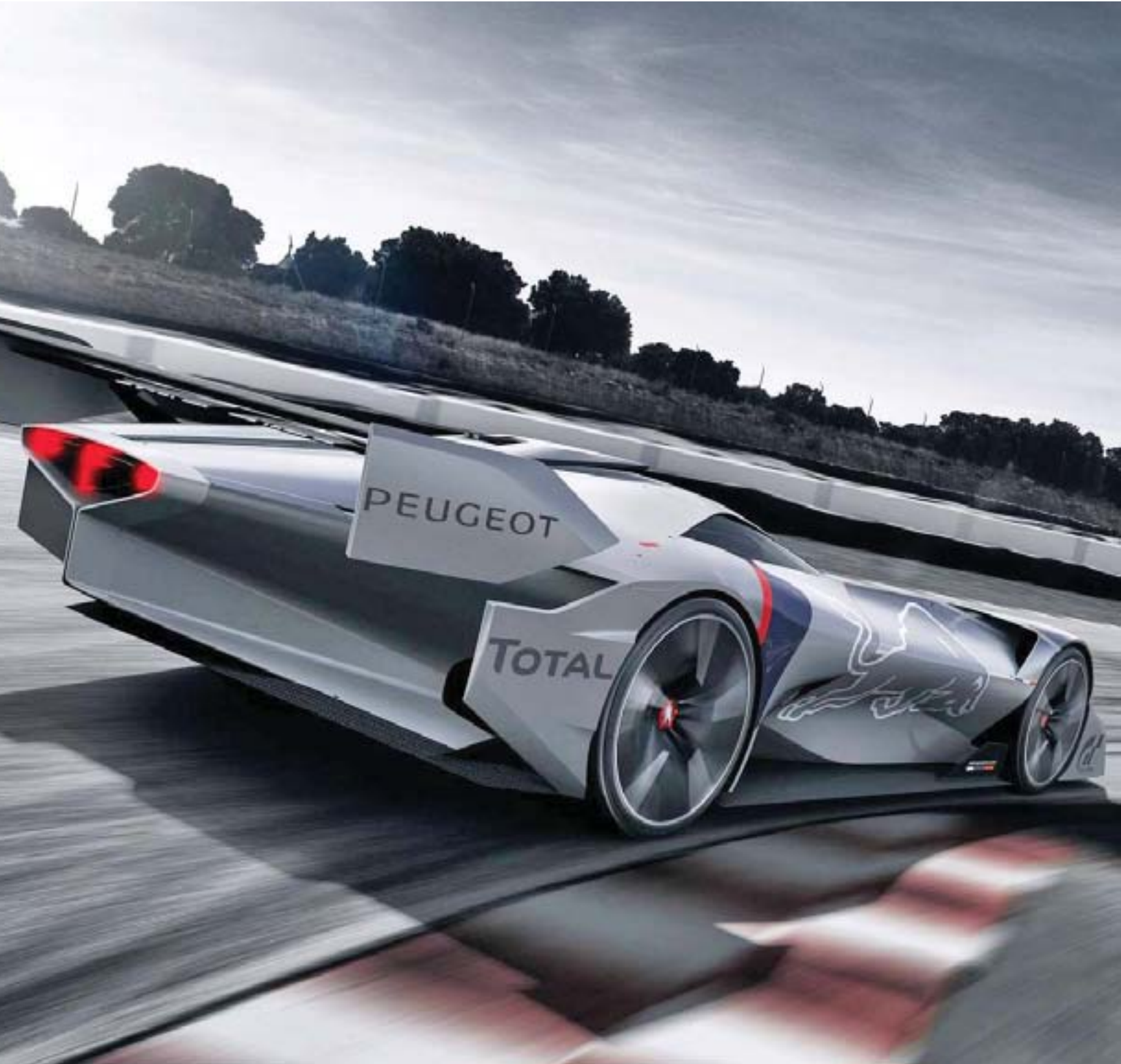
Peugeot L75

Виртуаль



OR Hybrid: новый "спортсмен"





В 2016 году увидел мир концепт-кар Peugeot L500R, посвященный 100-летию победы болида Peugeot L45 в гонке "500 миль Индианаполиса". Теперь же подготовили новую его версию L750R.

Peugeot L750R Hybrid – стремительный одноместный спортпрототип. Довольно-таки узкий автомобиль щеголяет очень длинным капотом. Кабина водителя сдвинута назад и прикрыта стеклянным колпаком, как в самолете. Принадлежность к Peugeot выдает трапециевидная решетка радиатора. Очень необычно смотрятся узкие светодиодные фары. Аэродинамический обвес изготовлен из неокрашен-

ного углеволокна. Зауженная задняя часть выполнена в духе Peugeot L45 1916 года, но дополнена современным антикрылом.

Поскольку кузовные панели изготовлены из углеволокна, то весит автомобиль всего 825 кг. Колесные диски выполнены из магния.

Новый Peugeot L750R Hybrid получил гибридную силовую установку и полный привод. Передние колеса вращает бензиновый турбодвигатель мощностью 580 л. с. при высоких 10 000 об/мин. На задней оси установлен 170-сильный электромотор. Суммарно получается 750 л. с. Этого достаточно, чтобы разогнаться до 100 км/ч

за 2,4 с и преодолевать километр с места за 19 с.

Концептуальное купе получило литий-ионную аккумуляторную батарею с жидкостным охлаждением. Также предусмотрена 7-ступенчатая секвентальная коробка переключения передач, как у гоночных автомобилей.

Естественно, Peugeot L750R Hybrid останется концепт-каром. Однако автолюбители смогут испытать его в виртуальном мире – модель представлена в компьютерной игре Gran Turismo.





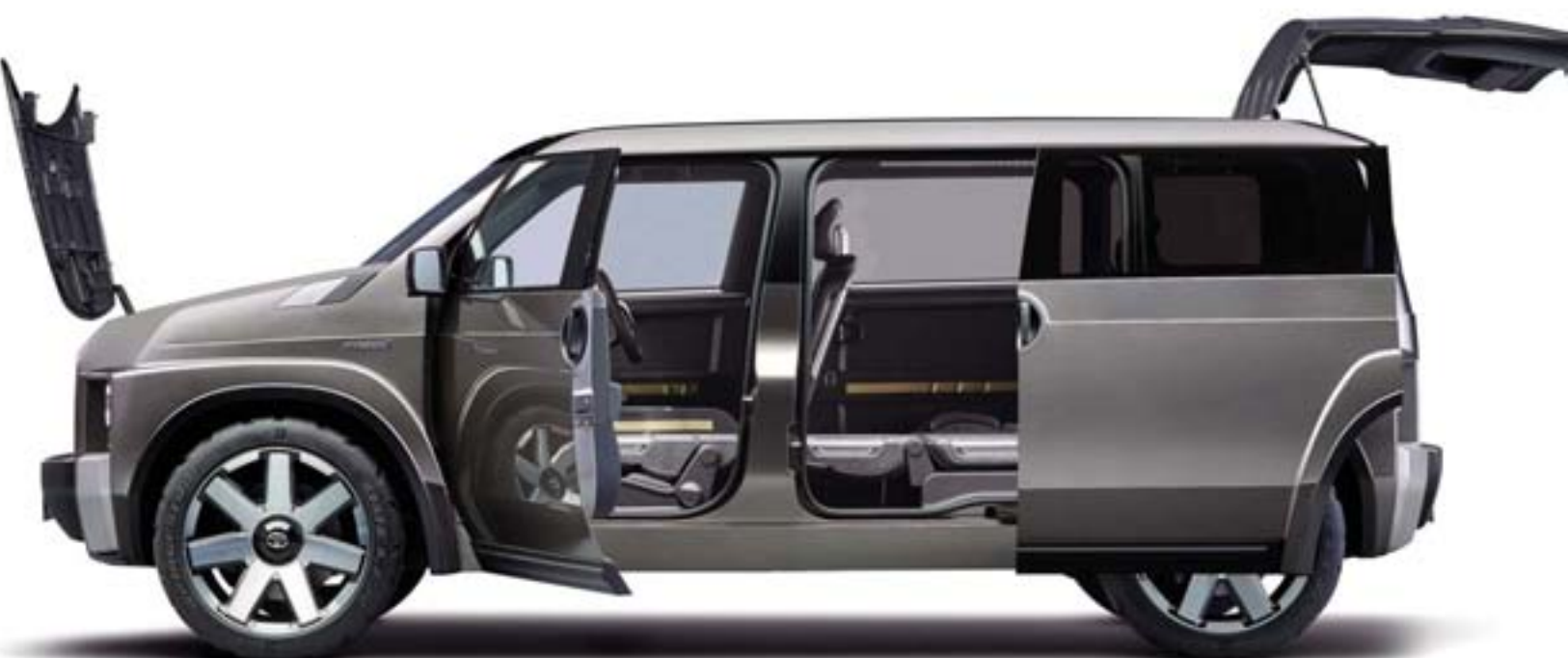


Toyota Tj Cruiser



er: гимн практичности







Японцы славятся своей практичностью и это нередко отображается в автомобилях из Страны восходящего солнца. В частности, на Токийском автосалоне представят концепт-кар Toyota Tj Cruiser, ставящий на первое место именно практичность.

Toyota Tj Cruiser напоминает вседорожник, хотя на самом деле это мини-вэн. У него рубленый дизайн с высоким капотом, приличны клиренсом и малыми углами наклона стоек крыши. Широкая решетка радиатора сочетается с круглыми светодиодными фарами, вынесенными на выраженные крылья. В таком же стиле выполнены и фонари автомобиля. Боковые

двери сдвижные, а пятая дверь открывается вместе с частью крыши. Специальное покрытие на кузовных панелях противостоит царапинам.

В отделке салона Toyota Tj Cruiser использованы кожа и алюминий. Руль приплюснут сверху и снизу. Показания приборов выведены на узкий дисплей, растянутый на всю ширину передней панели. Также предусмотрен сенсорный экран мультимедийной системы. Вместо перчаточного ящика – узкая ниша.

Особенность автомобиля – в широких возможностях трансформации салона. Пассажиры сиденья на всех трех рядах могут складываться, образуя при

этом ровный пол. На их спинках сзади предусмотрены крючки для крепления багажа. В салоне можно перевозить предметы длиной до 3 м.

Toyota Tj Cruiser построен на платформе TNGA, которую также используют гибриды Toyota Prius и новый седан Camry. Он оснащен гибридной силовой установкой, состоящей из 2,0-литровой бензиновой "четверки" и электромотора, а привод – подключаемый полный.

Концепт-кар Toyota может со временем превратиться в серийную модель, хотя представители японской компании пока молчат о его будущем.







Volvo Polestar



1: | **спортивный
первенец**

В модельном ряду Volvo было немало купе, но по-настоящему спортивную модель шведская марка так и не выпустила. В последние годы активизировалось подразделение Volvo Polestar, создающее заряженные версии седанов и универсалов марки. И вот оно представило первую собственную модель – купе Volvo Polestar 1.

Polestar 1 не несет логотипов Volvo, ведь подразделение решило выделить в отдельную марку. Однако принадлежность к "семейству" шведских автомобилей видна невооруженным глазом. Купе длиной 4,5 м отличается лаконичным угловатым стилем с длинным капотом и продолговатой решеткой радиатора. Светодиодные фары с Т-образными лампами дневного света (сами шведы называют их "молотом Тора") и С-образные фонари роднят автомобиль с седаном Volvo S90. В этом нет ничего удивительного, ведь обе модели

используют одну и ту же платформу SMA. Впрочем, у Polestar 1 большая часть кузовных панелей карбоновые, что позволило уменьшить массу на 230 кг.

Карбон можно заметить и во внутренней отделке: он сочетается с кожей и алюминием. Оформление салона также знакомо по Volvo S90 и V90 Cross Country. У автомобиля небольшое трехспицевое рулевое колесо и цифровая панель приборов, а большую часть центральной панели занимает 9,5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Передние сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем. Крыша автомобиля полностью прозрачная.

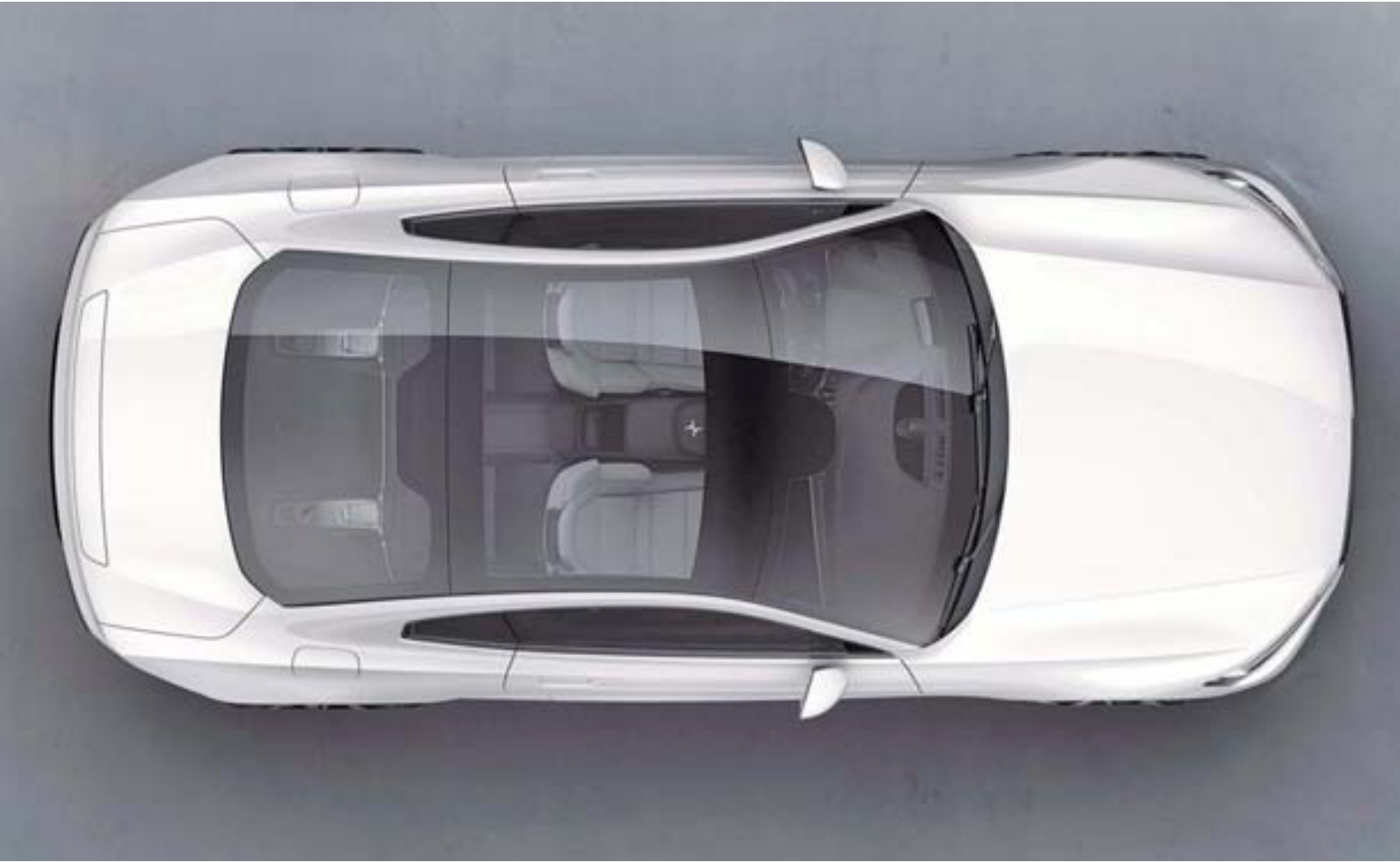
Спортивный Volvo получил гибридную силовую установку и полный привод. Передние колеса вращает 2,0-литровый бензиновый двигатель мощностью 382 л. с., оснащенный одновременно турбиной и

механическим компрессором. Тягу на заднюю ось передают два 109-сильных электромотора. Суммарно получается 600 л. с., а максимальный крутящий момент составляет 1000 Н·м.

Динамические характеристики и расход топлива пока не раскрывают, зато заявлено, что Polestar 1 может проехать 150 км на электротяге. Также известно, что автомобиль получил адаптивные амортизаторы Ohlins с электронным управлением и тормозные диски с 6-поршневыми суппортами диаметром 400 мм.

Производство купе Polestar 1 стартует в 2019 году, причем автомобиль будут выпускать ограниченными сериями – по 500 единиц в год по цене примерно в 100 тыс. евро. Купить Volvo можно будет не только в автосалоне, но и через Интернет. Кстати, в конце 2019 года появится еще и электромобиль Volvo Polestar 2.











Технические характеристики Volvo Polestar 1	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2+2
Длина, мм	4500
Колесная база, мм	2620
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1969
Тип основного двигателя	бензиновый, с турбонаддувом и механическим компрессором
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	4 в ряд
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	382 при 5700
Тип вспомогательного двигателя	электрический
Макс. мощность, л. с.	2 x 109
Суммарная мощность, л. с.	600
Суммарный крутящий момент, Н•м	1000
Трансмиссия	
Тип привода	полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSTC, HDC
Эксплуатационные показатели	
Запас хода на электротяге, км	150
Стоимость автомобиля в Европе евро	100 000
Первое техобслуживание км	15 000
Периодичность техобслуживания км	15 000

Audi A7 Sportback

смена поколений

В 2010 году у Audi A6 появился более спортивный собрат – пятидверный лифтбэк Audi A7 Sportback. Модель оказалась весьма удачной, а потому ее развитие решили продолжить. Теперь дебютировал новый Audi A7 Sportback.



rtback:





Второе поколение модели построено на новой модульной платформе MLB Evo. Автомобиль стал немного компактнее (4969 мм в длину), но при этом его колесная база увеличена до 2926 мм. Предшественник отличался ярким дизайном, а новая модель стала еще выразительнее. Ее линию крыши сделали более покатой. Передняя часть решена в духе нового флагманского Audi A8. Шестиугольная решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами. Оптика в базовой версии светодиодная, а за доплату предложены матричные лазерные фары. Лифтбэк сохраняет выдвижное заднее антикрыло (оно поднимается на 120 км/ч), а фонари на всю ширину кузова выполнены в стиле Bugatti Chiron.

Во внутренней отделке сочетаются кожа и алюминий. Компоновка салона знакома по тому же Audi A8. Показания приборов

теперь выводятся на 12,3-дюймовый дисплей и могут проецироваться на лобовое стекло. На центральной панели теперь установлены два сенсорных экрана, причем нижний – заменяет клавиши блока климат-контроля, обогрева и вентиляции сидений. Внутреннее пространство немного увеличено.

В перечне опций Audi A7 Sportback теперь значатся парковочный автопилот с дистанционным управлением, камеры кругового обзора и адаптивный круиз-контроль с автономным режимом для пробок.

Изначально автомобиль представили только в одной версии – с 3,0-литровым турбированным бензиновым V6 мощностью 340 л. с. С ним разгон до 100 км/ч занимает 5,3 с.

Позже линейку расширят 4,0-литровый бензиновый V8 с турбонаддувом мощнос-

тью 460 л. с. и 3,0-литровый 286-сильный турбодизель. Кстати, теперь абсолютно все модификации получают "умеренную" гибридную установку, призванную снизить расход топлива. Появятся и заряженные Audi S7 и RS7.

Новый Audi A7 Sportback будет доступен с 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями или 8-ступенчатым "автоматом". Как и прежде, будут версии с передним или полным приводом, можно будет выбрать и активный задний дифференциал. Впервые стали доступны управляемые задние колеса. Также среди опций – адаптивные амортизаторы и активная пневмоподвеска.

Продажи модели в Европе стартуют в феврале. Цена Audi A7 Sportback с 3,0-литровым турбомотором составляет 67 800 евро.









Технические характеристики Audi A7 Sportback	
Тип кузова	лифтбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4969/1908/1422
Колесная база, мм	2926
Двигатель	
Рабочий объем, см3	2995
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и число цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	340 при 5400
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	500 при 1400
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,3
Максимальная скорость, км/ч	250
Расход топлива, л/100 км:	
– смешанный цикл	6,8
Стоимость автомобиля в Европе, евро	67 800
Первое техобслуживание км	20 000
Периодичность техобслуживания км	20 000

Toyota Century

НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ КОРОЛЕВСКИХ



Century:

ско́го флага́мана





Седан Toyota Century впервые представили в 1967 году и с того времени он являлся самой дорогой и роскошной моделью японской марки. В иерархии концерна Toyota ее даже ставят выше чем модели Lexus, а потому именно Century использует император Японии. За полстолетия увидели мир только два поколения седана и вот теперь, к 50-летию его юбилею подготовили третью генерацию.

Новая Toyota Century подросла в размерах и теперь достигает 5335 мм в длину при колесной базе в 3090 мм. Дизайн модели всегда был консервативным и новичок в этом плане не является исключением. Его угловатый стиль с малыми углами наклона стоек крыши относит нас в 70-е годы. Широкая хромированная ре-

шетка радиатора сочетается с прямоугольными фарами. Впрочем, оптика современная – светодиодная. Фонари украшены хромированными ободками.

В отделке салона Toyota Century используются кожа, дерево и натуральная шерсть. Приборная панель теперь цифровая, установлен и большой сенсорный дисплей мультимедийной системы. На втором ряду установлены два отдельных кресла с электроприводом и функцией массажа.

У задних пассажиров появилась сенсорная панель управления аудиосистемой и климат-контролем. Также здесь предусмотрены откидные столики, подставки под ноги и монитор. Стандартное оснащение впервые дополнили система

автоматического торможения и слежения за "слепыми" зонами. Установлена и аудиосистема с 20 динамиками.

Впервые флагманский седан Toyota получил гибридную силовую установку. Бензиновый атмосферный V8 объемом 5,0 л с непосредственным впрыском топлива и электромотор суммарно развивают 400 л. с.

Новшеством стала и 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия. А чтобы в салоне стало тише, предусмотрена система активного подавления шумовых помех.

Новая Toyota Century будет представлена публике на автошоу в Токио. С 2018 года представительский седан поступит в продажу по цене от 100 тыс. долларов.









Технические характеристики Toyota Century	
Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Длина/ширина/высота, мм	5335/1930/1505
Колесная база, мм	3050
Двигатель	
Рабочий объем, см3	4968
Тип основного двигателя	Бензиновый
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Тип вспомогательного двигателя	электрический
Макс. мощность гибридной установки, л. с.	400
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, VSC, Traction control
Эксплуатационные показатели	
Стоимость автомобиля, долларов	100 000
Первое ТО, км	15 000
Периодичность ТО, км	15 000

Chevrolet Camaro

самый мощный в истории



Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА

arо ZL1 1LE:





Обозначение ZL1 всегда носили самые быстрые Chevrolet Camaro. Впервые его применили в 1969 году для версии с 7,0-литровым 430-сильным V8 под капотом. У нынешнего поколения модели также есть вариант ZL1, а теперь подготовлена его особая трековая версия 1LE.

Как и стандартное купе Chevrolet Camaro ZL1, автомобиль отличается увеличенным воздухозаборником в переднем бампере, выпуклым капотом и расширенными крыльями. Прижимную силу увеличивают новый аэродинамический обвес из карбона и огромное заднее антикрыло. Из заднего бампера выглядывают четыре широких

хромированных выхлопных трубы. Масса автомобиля уменьшена на 27 кг. Также заметны новые 20-дюймовые кованые диски с особыми полупрофессиональными шинами Goodyear.

В целях уменьшения веса из салона Chevrolet Camaro ZL1 1LE убрали отделку, зато установлен трубчатый каркас безопасности. Также появился гоночный multifункциональный руль, а показания приборов теперь выведены на дисплей. Появились и спортивные ковшеобразные кресла. К слову, они обогриваются, как и руль, а комплектация включает двухзонный климат-контроль и аудиосистему Bose.

Знакомый 6,2-литровый V8 с механическим компрессором доработали и его мощность достигла 650 л. с. Это самый мощный в истории вариант модели. В паре с "восьмеркой" работает 6-ступенчатая механическая трансмиссия. При резком старте с пробуксовкой борется технология Launch control. Также установлены тормозные механизмы Brembo и регулируемая подвеска.

Новый Chevrolet Camaro ZL1 1LE уже поступил в продажу в США. Цена Camaro – от 70 тыс. долларов. Также предложена чисто гоночная версия GT4.R.







MG 6:

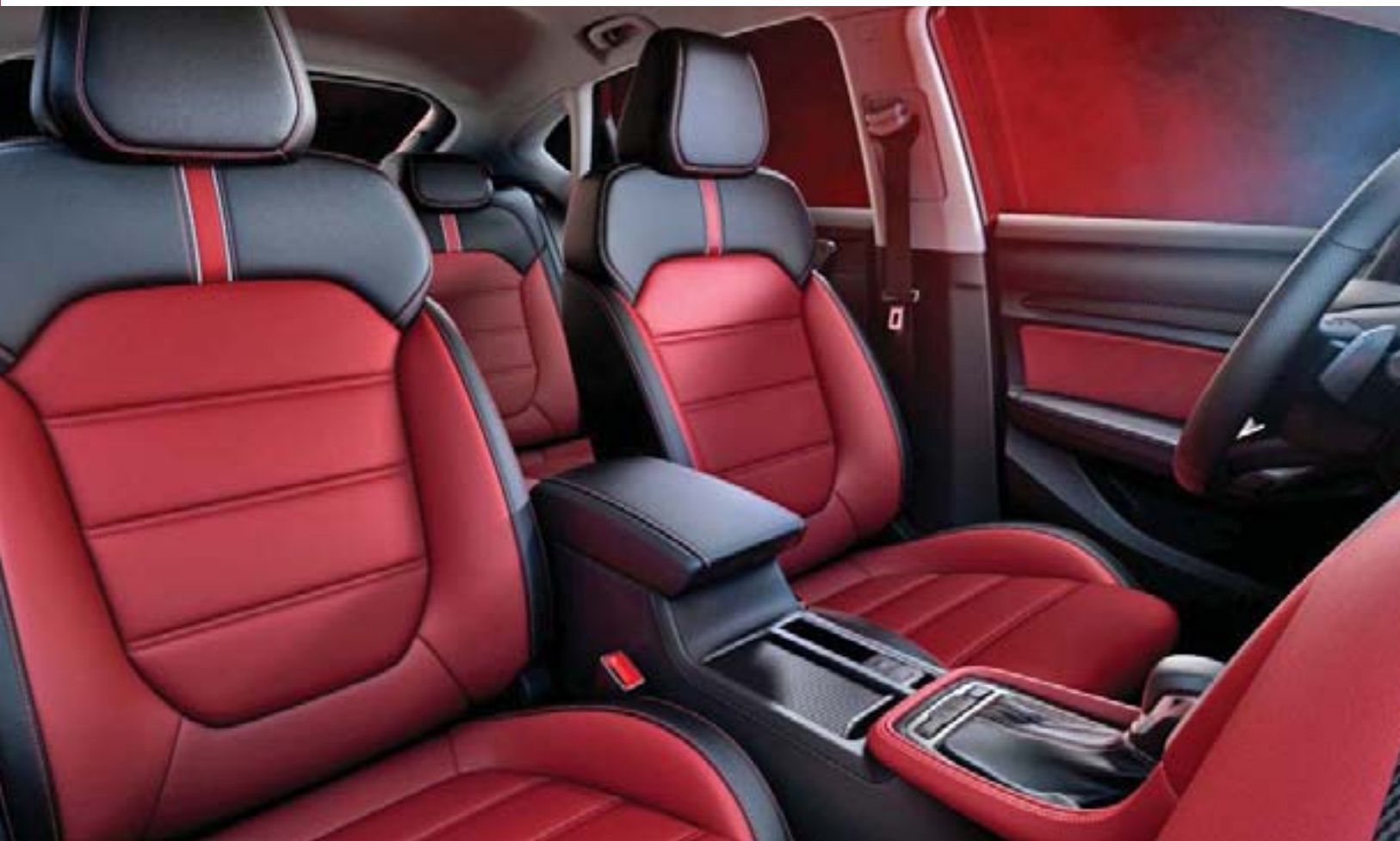
смена поколений



Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА







MG 6 появился в 2010 году и стал первой моделью, представленной в Европе после банкротства марки. Создали ее совместно британские и китайские инженеры, ведь теперь MG – часть китайского концерна SAIC. Теперь пришло время для второго поколения MG 6.

Новый MG 6 подрос до 4695 мм в длину, 1848 мм в ширину и 1462 мм в высоту, а его колесная база увеличена до 2715 мм. Дизайн автомобиля стал выразительнее и солиднее – в стиле нового вседорожника MG XS. Широкая хромированная решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами, дополненными светодиодными ходовыми огнями. Боковины стали профилированными, а задняя часть заостре-

на. Расширенные задние крылья подчеркнуты изогнутыми фонарями, также со светодиодной оптикой.

В салоне улучшены материалы отделки, причем в более дорогих версиях используются красно-черная кожа и вставки "под карбон". Круглые дефлекторы вентиляции по дизайну напоминают турбины. Циферблаты приборов разделены цветным экраном бортового компьютера. Наклоненная центральная панель увенчана большим сенсорным дисплеем мультимедийной системы, которая получила голосовое управление.

Начальное оснащение MG 6 теперь включает ESP, связь Bluetooth и электронный стояночный тормоз. Среди опций

есть электропривод передних сидений.

На первых порах для MG 6 предложат только 1,5-литровый бензиновый двигатель с турбонаддувом мощностью 170 л. с. На выбор доступны 6-ступенчатая механическая трансмиссия или 7-ступенчатый "робот" с двумя сцеплениями. Позже предложат 1,0-литровый 125-сильный турбомотор и гибридную силовую установку, состоящую из этого двигателя и электромотора на 82 л. с.

Новый MG 6 поступит в продажу в Китае уже в нынешнем году, а с 2018-го появится и в Европе. Цена MG стартует с отметки в 18 тыс. долларов.









Range Rover Sport: обновление









Вседорожник Range Rover Sport появился в 2004 году, а с 2013 года выпускается второе поколение модели. Автомобиль сочетает в себе хорошие вседорожные качества и неплохую управляемость. Теперь Range Rover Sport прошел плановое обновление.

Новый Range Rover Sport не слишком изменился внешне. Автомобиль сохраняет знакомый угловатый дизайн. Можно заметить новую решетку радиатора в стиле младшего Range Rover Velar и увеличенный воздухозаборник в бампере. Новые и фары, причем они светодиодные уже в базовой версии, а за доплату предложена матричная оптика. Также предложены колесные диски нового дизайна.

Произошли изменения и в салоне. Приборная панель теперь полностью цифро-

вая. На центральной панели теперь установлены два 10-дюймовых сенсорных дисплея, причем нижний экран заменяет переключатели блока климат-контроля. Как и прежде, доступны версии на 5 и 7 мест.

Базовое оснащение теперь включает Wi-Fi, системы автоматического торможения и удержания в полосе движения. Список опций дополнили автопилот для пробок и система слежения за усталостью водителя.

Линейка двигателей также изменена. В частности, предложены бензиновые компрессорные моторы объемом 3,0 л (340 л. с.) и 5,0 л (525 л. с.). Флагманский Range Rover Sport теперь оснащен 575-сильной "восьмеркой" и разгоняется до 100 км/ч за 4,6 с. Также доступны тур-

бодизели объемом 2,0 л (240 л. с.), 3,0 л (258 и 306 л. с.) и 4,4 л (340 л. с.).

Новичком стал заряжаемый гибрид Range Rover Sport P400e с 2,0-литровым бензиновым турбодвигателем и электромотором общей мощностью 404 л. с. Он может проехать 51 км на электротяге и расходует в среднем 2,8 л/100 км.

Все Range Rover Sport оснащены 8-ступенчатой автоматической трансмиссией и полным приводом с понижающей передачей. Также во всех версиях, кроме базовой, предусмотрена пневмоподвеска с изменяемым клиренсом.

Обновленный Range Rover Sport поступит в продажу с декабря. Цена вседорожника в Европе стартует с 65 тыс. евро.





Toyota Sequoia:

**обновление
долгожителя**







Вседорожник Toyota Sequoia – настоящий долгожитель, ведь впервые нынешнее его поколение выпускают с 2007 года. Несмотря на это, новая модель еще не презентована. Вместо этого обновили нынешний Toyota Sequoia.

Новый Toyota Sequoia сохраняет знакомый массивный внешний вид, как и подобает автомобилю длиной 5,2 м. У него выраженный двухобъемный профиль с малыми углами наклона стоек крыши и высоким капотом. Узнать освеженную модель можно по новой огромной решетке радиатора с хромированной окантовкой. Продолговатые фары стали меньше в размерах и дополнены светодиодными ходовыми огнями. Изменен и передний бам-

пер, а сзади заметны новые фонари. Также впервые появилась версия TRD Sport с обвесом и 20-дюймовыми легкосплавными дисками.

В салоне изменения более кардинальные. Вседорожник получил новое четырехспицевое рулевое колесо и абсолютно другую приборную панель с циферблатами спидометра и тахометра в отдельных колодцах. На центральной панели заменены переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля, а также установлен новый 6,1-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. На трех рядах сидения могут разместиться семь либо восемь человек. Второй ряд может двигаться назад на 150 мм.

Базовое оснащение теперь включает систему мониторинга "слепых" зон. За доплату предложены технологии автоматического замедления и соблюдения полосы движения.

Как и прежде, Toyota Sequoia оснащен 381-сильным 5,7-литровым V8 и 6-ступенчатым "автоматом". Такой двигатель позволяет буксировать 4,5-тонный прицеп. Среди опций есть пневмоподвеска и адаптивные амортизаторы.

Обновленный Toyota Sequoia уже поступил в продажу в США. Цены начинаются с отметки в 48 тыс. долларов.







Range Rover

модернизация

Появившийся в 1970 году Range Rover задал моду на роскошные вседорожники. Сейчас в производстве уже четвертое поколение модели. Выпускают его с 2012 года и как раз пришло время для плановой модернизации.

r.







Внешние изменения не слишком заметны на первый взгляд и Range Rover сохраняет знакомый угловатый дизайн. Немного изменена решетка радиатора и установлены обновленные фары. Они светодиодные в базовой версии и лазерные – за доплату. В боковинах появились вентиляционные отверстия для охлаждения тормозов. Сзади заметны новые фонари и продолговатые наконечники выхлопных труб. Как и прежде, модель доступна в обычной и удлиненной версиях.

В салоне бросается в глаза новая цифровая панель приборов, а на центральной

панели теперь установлены два сенсорных дисплея и осталось всего три переключателя. Передние и задние сиденья полностью новые, а их подлокотники теперь могут обогреваться. Можно выбрать два отдельных задних кресла с электроприводом, подогревом, вентиляцией и функцией массажа. Список опций также дополнили Wi-Fi и система полуавтономного движения.

Палитра двигателей также претерпела изменения. Компрессорные V6 объемом 3,0 л теперь развивают 340 и 380 л. с., а 5,0-литровые V8 – 525 и 565 л. с. Также

предложены турбодизели объемом 3,0 л (258 л. с.) и 4,4 л (340 л. с.). Линейку модели пополнил подзаряжаемый гибрид Range Rover P400e с 2,0-литровым турбодвигателем и электромотором общей мощностью 404 л. с., способный проехать 50 км на электротяге.

Range Rover получил усовершенствованную систему полного привода и доработанные адаптивные амортизаторы. Стандартной является пневмоподвеска.

Обновленный Range Rover поступит в продажу в конце года. Базовая версия будет стоить 99 тыс. евро.





Honda Ассо десятый дубль



rd:

Тест-драйв:
ДЕБЮТАНТ





Седан Honda Accord известен с 1976 года и за это время уже выпущено свыше 13 млн. автомобилей девяти поколений. Это одна из важнейших моделей в линейке японской марки. Теперь пришло время для "юбилейной" десятой генерации модели и она уже продается в США.

Новый Honda Accord радикально преобразился и стал гораздо динамичнее на вид. Особенно это заметно в профиль благодаря уменьшенным свесам кузова и аркообразной линии крыши. Как и у младшего брата Honda Civic решетка радиатора украшена хромированной балкой, образующей своеобразные "брови" над продолговатыми фарами. Оптика, кстати, теперь светодиодная уже в базовой версии. Передний бампер дополнен немаленьким воздухозаборником. Капот и боковины выполнены рельефными, а оконная линия отличается изгибом. Пороги украшены хромированными накладками. В крышку багажника интегрирован спойлер, а по краям кузова сзади расположены С-образные фонари.

При длине в 4880 мм Honda Accord даже немного короче предшественника, а вот

его колесная база выросла до 2830 мм. Автомобиль также немного шире и ниже, а потому в анфас смотрится более приземисто. Масса при этом уменьшена примерно на 80 кг, а вот жесткость кузова увеличена на четверть. Базовая версия получила 17-дюймовые легкосплавные диски, а в более дорогих вариантах установлены 19-дюймовые колеса.

В салоне улучшены материалы отделки, а передняя панель стала менее массивной. Уменьшено в диаметре и рулевое колесо, а на его ободке появились наплывы для хвата рук. Оно обшито кожей уже в базовой версии, стандартной является и цифровая панель приборов с возможностью изменения конфигурации. Показания могут проецироваться и на лобовое стекло. В версиях с автоматической трансмиссией вместо селектора установлен набор кнопок.

Компоновка центральной панели существенно изменена. Вместо двух сенсорных дисплеев теперь здесь установлен один: в зависимости от уровня оснащения его диагональ составляет 7 или 8 дюймов. При этом уменьшено количество переключателей

блоков аудиосистемы и климат-контроля, а сами кнопки более рационально упорядочены. Благодаря этому внизу увеличена запираемая ниша для мелкой поклажи, а в ней появилась беспроводная зарядка для смартфонов.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина, а диапазон регулировок водительского кресла расширен. Посадка в Honda Accord немного ниже, чем в модели прошлого поколения, что вкупе с уменьшенным задним стеклом несколько ухудшило обзорность. Зато передние сиденья стали более комфортабельными и с лучшей боковой поддержкой. Бокс в подлокотнике на центральном тоннеле увеличен в размерах.

На втором ряду пространство для ног прибавило 50 мм. Из-за покатой крыши стало меньше места над головой и осложнены посадка и высадка задних пассажиров. Зато салон стал шире, поэтому троим сзади теперь комфортнее. Объем багажника равен 473 л.

Комплектация Honda Accord существенно расширена. Базовая версия LX получила систему доступа без ключа, электростек-

лоподъемники, электропривод и обогрев зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, 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. В самой дорогой версии Touring добавлены кожаный салон, электропривод и вентиляция передних сидений, подогрев всех кресел, датчики света и дождя, люк, спутниковая навигация, Wi-Fi и система слежения за "слепыми" зонами.

Новое поколение модели в одночасье перешло на турбомоторы. Вместо 2,4-литровой "четверки" теперь 1,5-литровый 192-сильный двигатель, а на смену 3,5-литровому V6 пришел 2,0-литровый 252-сильный мотор. Последний – позаимствован у Honda Civic Type R. У него резвый характер

и он на удивление быстро раскручивается. Тяги в среднем диапазоне оборотов значительно больше, чем в старом V6, ведь максимальные 370 Н•м крутящего момента доступны уже при 1500 об/мин. Разгон до 100 км/ч занимает 6,5 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 203 км/ч. При этом автомобиль стал экономичнее: 10,7 л/100 км в городском цикле и 7,3 л/100 км – в загородном.

Начальная 1,5-литровая версия оснащена бесступенчатым вариатором, а вот для 2,0-литрового варианта подготовили новый 10-ступенчатый "автомат". Он работает плавно, а его реакции очень быстрые. Впрочем, для ценителей осталась в предложении и 6-ступенчатая механическая трансмиссия.

Honda Accord традиционно отличается хорошими настройками шасси и новое поколение модели – не исключение в этом плане. У него очень неплохая управле-

мость, а недостаточная поворачиваемость проявляется редко. Правда, при резком старте в 2,0-литровой версии ощутимо паразитное силовое подруливание – автомобиль начинает рыскать. Рулевое управление точное, информативное и приятно наполнено тяжестью. Крены кузова уменьшены, но при этом езда остается мягкой и комфортабельной. Впервые за доплату предложены адаптивные амортизаторы. Улучшены и тормоза автомобиля: теперь для остановки со 100 км/ч понадобится 35,3 м. Отныне все Accord оснащены системой активного подавления звуковых помех, а потому в салоне стало тише.

Новый Honda Accord стоит от 24 500 долларов, а самая дорогая версия обойдется в 36 750 долларов. Со временем линейку расширит еще и экономичный 212-сильный гибрид.









Технические характеристики Honda Accord	
Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Снаряженная масса, кг	1488
Длина/ширина/высота, мм	4880/1860/1450
Колесная база, мм	2830
Колея передняя/задняя, мм	1600/1610
Клиренс (дорожный просвет), мм	140
Объем багажника, л	473
Диаметр разворота, м	12,1
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1996
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	252 при 6500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	370 при 1500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/56
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	10-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VSM
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	235/40 R19
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,5
Максимальная скорость, км/ч	203
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	10,7
– загородный цикл	7,3
– смешанный цикл	9,1
Стоимость автомобиля (в США), долларов	24 500 – 36 750
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Skoda Karoq

младший брат Kodiaq







Появившийся в 2009 году Skoda Yeti стал первым вседорожником моделью чешской марки. Автомобиль неплохо себя проявил: выпущено более полумиллиона машин. Теперь на смену Yeti приходит новый Skoda Karoq. Судя по всему, новое название взяли, чтобы оно было созвучным с именем старшего Skoda Kodiaq. Ксати, оба слова позаимствованы из языка эскимосов, но если Kodiaq – это бурый медведь, то Karoq в переводе означает "автомобиль".

В таком решении нет ничего удивительного, ведь Skoda Karoq позиционируют, как младшего брата Kodiaq. Родство сразу просматривается в дизайне вседорожника, который солиднее, чем у Yeti. Широкая решетка радиатора обрамлена хромом, а по ее центру – "клюв" с логотипом Skoda. Продолговатые фары дополнены ходовыми огнями могут быть полностью светодиодными. Ниже расположены компактные трапециевидные "противотуманки". Воздухозаборник в бампере напоминает улыбку. Капот, боковины и пятая дверь выполнены рельефными, более выражены и колесные арки. На крыше появился спойлер, а у задних стоек уве-

личен угол наклона. Оригинально выглядят изогнутые фонари.

Skoda Karoq значительно крупнее предшественника – достигает 4382 мм в длину, 1841 мм в ширину и 1605 мм в высоту, а его колесная база – 2638 мм. В основе вседорожника лежит модульная платформа MQB, которую используют и Skoda Kodiaq, и новый Volkswagen Tiguan. Для своих размеров вседорожник легкий – 1340 кг в начальном переднеприводном исполнении.

Лаконичный стиль преобладает и в салоне Skoda Karoq, где господствуют строгие прямые линии. Отделка щедро разбавлена черными лакированными деталями, а подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по Skoda Octavia. В базовой версии установлены традиционные циферблаты приборов с хромированными ободками, а за доплату предложена цифровая приборная панель – впервые в истории Skoda. Конфигурацию 12,3-дюймового дисплея можно изменять и вывести на него, например, карту спутниковой навигации.

На широкой центральной панели установлен сенсорный дисплей мультимедий-

ной системы: в зависимости от уровня оснащения его диагональ – 6,5, 8,0 либо 9,2 дюйма. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля рационально упорядочены и удобные в пользовании.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина, довольно широкий диапазон регулировок и у водительского сиденья. Передние кресла довольно упругие, но зато обладают хорошей боковой поддержкой. Функция подогрева предусмотрена уже в базовой версии. Поскольку стояночный тормоз электромеханический во всех Karoq, то это освободило больше места для подстаканников и подлокотника с боксом внутри. Тоненькие стойки крыши обеспечивают неплохую обзорность во всех направлениях. Под водительским сиденьем размещена ниша со светоотражающим жилетом.

На втором ряду стало больше места для ног, да и над головой запас приличный. Салон стал шире в районе плеч, поэтому троим пассажирам сзади комфортнее. К тому же, за доплату сиденья могут быть оснащены горизонтальной регулировкой. В зависимости от их положения объем багажника составляет 479-588 л, а если их

извлечь – вырастает до 1810 л. В самом дорогом варианте Comfort пятая дверь оснащена электроприводом с сенсорным открытием.

Skoda Karoq укомплектован богаче, чем Yeti. Начальная версия получила электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, аудиосистему, связь Bluetooth, парктроник, 17-дюймовые легкосплавные диски. Также предусмотрены 7 подушек безопасности, система стабилизации и технология автоматического замедления. В самом дорогом варианте Style с пакетом опций Comfort предусмотрены система доступа без ключа, датчики света и дождя, обогрев руля и задних сидений, спутниковая навигация. Перечень опций включает Wi-Fi, парковочный автопилот, беспроводную зарядку для смартфонов, систему полуавтономного движения в пробках, технологии мониторинга "слепых" зон и соблюдения полосы движения.

Все двигатели дополнены турбонаддувом и системой глушения при остановках. Базовым является 1,0-литровый бензиновый трехцилиндровый турбомотор мощностью 115 л. с. Но лучше обратить внимание

на 1,5-литровую 150-сильную "четверку". Этот двигатель нового поколения порадует бодрым характером и неплохой тягой в среднем диапазоне оборотов, ведь пиковые 250 Н•м крутящего момента доступны уже при 1500 об/мин. Разгон до 100 км/ч занимает 8,6 с, а максимальная скорость составляет 203 км/ч. "Фишкой" мотора является система отключения цилиндров, снижающая расход топлива до 6,8 л/100 км в городском цикле и 5,0 л/100 км в загородном.

Турбодизель объемом 1,6 л развивает 115 л. с., а 2,0-литровый – 150 л. с. Конечно, 150-сильная версия проявляет себя лучше. Максимальный крутящий момент достигает 340 Н•м и доступен с 1750 об/мин. Этого вполне хватает, чтобы буксировать двухтонный прицеп. При этом двигатель работает на удивление тихо и плавно, а громким становится разве что при резком разгоне. Разгон до 100 км/ч занимает 9,3 с, а максимальная скорость равна 195 км/ч. При этом расход топлива составляет всего 5,7 л/100 км в городе и 4,9 л/100 км – на трассе. Позже появится еще и 190-сильный вариант этого двигателя.

Механическая 6-ступенчатая трансмиссия демонстрирует точные переключения, а у 7-ступенчатого "робота" с двумя сцеплениями DSG поражает скорость смены передач. На первых порах полноприводной будет исключительно 2,0-литровая версия. У нее есть специальный всесезонный режим и система помощи на крутом спуске.

На асфальтовых дорогах полный привод обеспечивает лучшее сцепление. Предусмотрена и система векторизации тяги XDS+, помогающая побороть недостаточную поворачиваемость. Длинноходная подвеска гораздо комфортнее, чем у Yeti, но при этом и крены кузова немного уменьшены. За доплату предложены адаптивные амортизаторы. Рулевое управление точное и достаточно информативное. Шумоизоляция салона лучше, чем в Yeti, а потому на скорости 130 км/ч в автомобиле весьма тихо.

Skoda Karoq поступит в продажу с января, но его стоимость в Европе уже известна – она стартует с 20 тыс. евро. В будущем всесезонник начнут собирать и в Украине.









Технические характеристики Skoda Karoq		
Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1393	1591
Длина/ширина/высота, мм	4382/1841/1606	
Колесная база, мм	2638	
Колея передняя/задняя, мм	1576/1541	
Клиренс (дорожный просвет), мм	176	
Объем багажника мин/макс, л	479/1810	
Диаметр разворота, м	11,0	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1498	1968
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	150 при 5000	150 при 3500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	250 при 1500-3500	340 при 1750-3000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50	Дт/50
Трансмиссия		
Тип привода	передний	подключаемый полный
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые	
Количество подушек безопасности, шт.	7	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESP	
Размер шин	215/55 R17	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,6	9,3
Максимальная скорость, км/ч	203	195
Расход топлива, л/100 км		
– городской цикл	6,8	5,7
– загородный цикл	5,0	4,9
– смешанный цикл	5,6	5,2
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	20 000 – 35 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Volkswagen

новый уровень



Polo:

Тест-драйв:
ДЕБЮТАНТ



Volkswagen Polo – одна из самых успешных моделей В-класса. С 1975 года выпущено уже 14 миллионов автомобилей пяти поколений. Теперь пришло время для полностью новой модели и на Франкфуртском автошоу представили Volkswagen Polo шестой генерации.

Новый Volkswagen Polo построен на модульной платформе MQB-A0, как и Seat Ibiza. Хэтчбэк теперь предлагают исключительно в пятидверном исполнении и он существенно подрос. Длина достигла 4053 мм, колесная база увеличена до 2564 мм, а ширина составляет 1751 мм. То есть, теперь Polo сопоставим по размерам с Volkswagen Golf IV. Впрочем, он легче – 1105 кг в базовой версии. Жесткость кузова при этом прибавила 30%.

Дизайн хэтчбэка стал солиднее и мужественнее – в стиле старшего брата Golf VII. У лобового стекла увеличен угол наклона, а боковины теперь украшены штампованными линиями. Колесные арки стали более выпуклыми. Хотя Volkswagen Polo все равно остается узнаваемым. Узкая

решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами, которые уже в базовой версии дополнены ходовыми огнями. За доплату оптика впервые может стать светодиодной. В бампере сложной формы – два узких воздухозаборника. На крыше появился спойлер, а по краям кузова сзади размещены фонари. Автомобиль с пакетом R Line можно узнать по аэродинамическому обвесу и 17-дюймовым легкосплавным дискам.

Материалы внутренней отделки и у предшественника были неплохими, но теперь они еще качественнее. Можно выбрать яркие молодежные вставки в цвет кузова или строгие черные лакированные детали. Передняя панель преобразилась и теперь здесь господствуют горизонтальные линии. Трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу знакомо по тому же Golf VII. В базовой версии установлены традиционные крупные циферблаты приборов, но за доплату впервые предложена и цифровая приборная панель – 11,7-дюймовый дисплей.

Центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен сенсорный экран мультимедийной системы: в зависимости от уровня оснащения его диагональ составляет 6,5 либо 8 дюймов. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля стало меньше, но они крупные и рационально упорядочены. Под ними предусмотрена ниша с USB-разъемами и опционной беспроводной зарядкой для смартфона.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина, а диапазон регулировок водительского сиденья расширен. Передние сиденья Volkswagen Polo традиционно упругие, но зато у них улучшена боковая поддержка. Обзорность во всех направлениях хорошая. За доплату можно выбрать сдвижной подлокотник с боксом внутри.

Взросшие размеры положительно повлияли на внутреннее пространство. На втором ряду стало больше места для ног и над головой, а салон стал шире в районе плеч. К тому же, объем багажника Volk-





swagen Polo вырос до 351 л, что является одним из лучших показателей в В-классе. Со сложенными задними сиденьями он вырастает до 1125 л.

Начальная версия Trendline теперь оснащена передними электростеклоподъемниками, кондиционером, связью Bluetooth, ограничителем скорости. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и автоматического торможения. В самом дорогом варианте Highline добавлены малый кожаный пакет, 15-дюймовые легкосплавные диски, парктроник и система слежения за внимательностью водителя. Среди опций появились система доступа без ключа, адаптивный круиз-контроль с режимом для пробок и технология мониторинга "слепых" зон.

На первых порах будут предложены исключительно 1,0-литровые трехцилиндровые двигатели. Линейку открывают атмосферные моторы на 60 и 75 л. с. Их версии с турбонаддувом выдают 95 и 115 л. с.

Более мощный вариант выглядит предпочтительнее. Он обладает резвым характером и быстро раскручивается. На "низах" ощутима турбояма, но зато в среднем диапазоне оборотов двигатель отлично себя проявляет. Пиковые 175 Н•м крутящего момента доступны при 2000-3500 об/мин. Правда, мотор шумноват. С ним Volkswagen Polo разгоняется до 100 км/ч за 9,5 с и развивает 200 км/ч. При этом он экономичный благодаря системе глушения мотора при остановках. В городском цикле расход топлива составляет 5,8 л/100 км, а в загородном – 4,1 л/100 км.

Еще лучшую динамику обеспечит 1,5-литровый 150-сильный турбомотор, который появится со временем. Кроме того, предложат 192-сильный заряженный Volkswagen Polo GTI. Немного позже появится и турбодизель объемом 1,6 л в вариантах мощностью 95 и 115 л. с.: задержка вызвана внедрением новых экологических стандартов.

Механическая 6-ступенчатая трансмиссия порадует точностью работы. Альтернативой является 7-ступенчатый "робот" с двумя сцеплениями DSG.

Расширенная колея и пониженный центр тяжести поспособствовали улучшению управляемости хетчбэка. Автомобиль отлично маневрирует, а его руль точный и достаточно информативный. Вместе с тем, подвеска стала более комфортабельной, а поэтому даже с опционными 17-дюймовыми колесными дисками езда не жесткая. Крены кузова при этом остаются небольшими. Впервые за доплату предложены адаптивные амортизаторы. Также следует отметить улучшенную шумоизоляцию: Volkswagen Polo является одним из самых тихих в своем классе.

Новый Volkswagen Polo уже поступил в продажу в Европе. Стоимость базовой версии составляет 12 975 евро.







Технические характеристики Volkswagen Polo	
Тип кузова	хэтчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1145
Длина/ширина/высота, мм	4053/1751/1446
Колесная база, мм	2564
Колея передняя/задняя, мм	1525/1505
Клиренс (дорожный просвет), мм	150
Объем багажника, л	351/1125
Диаметр разворота, м	10,5
Двигатель	
Рабочий объем, см3	999
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	115 при 5000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	200 при 2000-3500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/40
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	6-ст. механическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	215/45 R17
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,5
Максимальная скорость, км/ч	200
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	5,8
– загородный цикл	4,1
– смешанный цикл	4,7
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	12 975 – 20 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000



Renault Megane Sedan:

В модельном ряду Renault Megane всегда была четырехдверная версия. Изначально она называлась просто Renault Megane Sedan, но в прошлом поколении ее было решено выделить в отдельную модель Fluence. Впрочем, с технической точки зрения он остался родственником Megane. Однако в четвертой генерации вернули прежнее название. Мы решили познакомиться с Renault Megane Sedan.

Возвращение

Седан Renault Megane довольно крупный, по меркам С-класса. Он достигает 4632 мм в длину, а его колесная база – 2711 мм. При этом он примерно на 75 кг легче предшественника – 1322 кг в тестируемой версии. Автомобиль построен на модульной платформе CMF, которую также используют Renault Talisman и Kadjar, Nissan Qashqai.

Новый Renault Megane Sedan стал гораздо выразительнее на вид. Во дизайне преобладают плавные спокойные поверхности. Широкая решетка радиатора в форме улыбки украшена большим логотипом Renault. Продолговатые фары дополнены оригинальными С-образными ходовыми огнями. К слову, оптика полностью светодиодная. Стремительности прибавляет более покатая линия крыши. Капот и боковины стали профилированными, а задние крылья серьезно расширены. Подчеркивают их тоненькие фонари, растянутые почти на всю заднюю часть. В крышку багажника интегрирован спойлер. Комплектация включает 16-дюймовые легкосплавные диски.

Во внутренней отделке сочетаются ткань и кожа, а подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Обод трехспицевого рулевого колеса выполнен плоским снизу, а в районе хвата рук предусмотрены наплывы. На руль вынесены клавиши управления аудиосистемой, телефоном и круиз-контролем.

По центру приборной панели Renault Megane Sedan установлен жидкокристаллический дисплей, а вот указатели уровня топлива в баке и температуры двигателя – аналоговые. Конфигурация экрана меняется, в зависимости от выбранного режима. В обычном состоянии большую его часть занимает изображение спидометра, а в режиме Sport – тахометр.

На наклоненной центральной панели установлен большой сенсорный экран мультимедийной системы R-Link 2 с диагональю 8,7 дюйма. Благодаря ему переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля очень немного и привыкание к ним не займет много времени.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина, а водительское кресло в тестиру-

емой версии получило электропривод. Передние сиденья мягкие и комфортабельные, а их боковая поддержка весьма неплохая. Также предусмотрена функция подогрева. Тоненькие стойки крыши обеспечивают неплохую обзорность во всех направлениях. На трансмиссионном тоннеле размещен подлокотник с небольшим отделением внутри. К слову, стояночный тормоз – электромеханический.

На втором ряду пространство для ног очень щедрое, по меркам С-класса, а вот над головой места не так уж и много. Салон довольно широкий в районе плеч, а потому троим пассажирам сзади не тесно. Багажник довольно вместительный: его объем – 503 л.

Тестовый седан Renault Megane соответствовал комплектации Intense, а это значит, что он оснащен системой доступа без ключа, электропакетом, двухзонным





климат-контролем, аудиосистемой, связью Bluetooth, камерой заднего вида, спутниковой навигацией, круиз-контролем, панорамной крышей, датчиками света и дождя. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологией определения усталости водителя.

Под капотом установлен проверенный 1,5-литровый турбодизель мощностью 110 л. с. при 4000 об/мин. У него очень неплохая тяга на малых оборотах. Максимальные 250 Н·м крутящего момента, которые в распоряжении с 1750 об/мин. Этого вполне достаточно для совершения обгона на трассе. Двигатель удивил тишиной работы и становится шумным разве что при резком разгоне. Роботизирован-

ная 6-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями EDC демонстрирует очень быстрые реакции. Седан Renault достигает 100 км/ч за 11,2 с, а его максимальная скорость – 190 км/ч. При этом он очень экономичный, ведь паспортный расход топлива – 5,3 л/100 км в городском цикле и 3,8 л/100 км – в загородном. Хотя в реальных условиях получилось в среднем около 5,5 л/100 км.

Renault Megane традиционно на первое место тавят комфорт и новый седан в этом плане не исключение. Его мягкая и энергоемкая подвеска хорошо проявляет себя на наших дорогах. Большинство выбоин поглощаются очень плавно и тихо – практически незаметно. При этом автомобиль мало кренится в поворотах. Сцепле-

ние с дорогой неплохое, хотя иногда проявляется недостаточная поворачиваемость. Руль Renault Megane Sedan очень легкий можно без проблем вращать несколькими пальцами, но обратной связи у него немного. В спортивном режиме он становится острее. Также следует отметить неплохую шумоизоляцию пассажирского отсека. При 120-130 км/ч можно разговаривать, не повышая голоса.

Седан Renault Megane выпускают на предприятии в Турции. В Украине цена Renault Megane Sedan начинается с отметки в 459 тыс. гривен, а автомобиль в версии Intense с 1,5-литровым дизелем и "роботом" EDC стоит 656 229 гривен.









108

Технические характеристики Renault Megane Sedan	
Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Снаряженная/полная масса, кг	1322/1809
Длина/ширина/высота, мм	4632/1814/1443
Колесная база, мм	2711
Колея передняя/задняя, мм	1577/1574
Клиренс (дорожный просвет), мм	136
Объем багажника, л	550
Диаметр разворота, м	11,3
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1461
Тип	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	8/1
Макс. мощность, л. с. при об/мин	110 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	250 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Дт/45
Трансмиссия	
Тип привода	Передний
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	205/60 R16
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,2
Максимальная скорость, км/ч	190
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	5,3
– загородный цикл	3,8
– смешанный цикл	4,4
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	656 229
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000

Поединок компактных вседорожников



Chevrolet Tracker

Передняя часть Chevrolet Tracker стала солиднее



Fiat 500X

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



Suzuki Vitara S

Фары Suzuki Vitara S – светодиодные

За последние годы в большом сегменте вседорожников все популярнее становятся компактные модели. Как правило, их выбирают городские жители, ведь они маневренные, экономичнее и не занимают много места на парковке. Высокий клиренс позволяет преодолевать бордюры, а подключаемый полный привод очень кстати в зимнюю пору. В Украине недавно появились первый вседорожник Fiat 500X и модернизированный Suzuki Vitara, а теперь стартуют продажи обновленного Chevrolet Tracker.

Chevrolet Tracker после обновления серьезно изменился и стал серьезнее на вид. Продолговатые фары и узкая решетка радиатора прибавляют передней части солидности. Вместе с тем, появился огромный воздухозаборник в бампере. У вседорожника короткие свесы кузова, мускулистые расширенные крылья и рельефный капот. Клиновидная оконная линия делает профиль весьма стремительным. Бамперы, пороги кузова и колесные арки прикрыты пластиковыми накладками. Расширенные "плечи" задних крыльев подчеркнуты узкими изогнутыми фонарями.

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

Suzuki Vitara выделяется на фоне соперников классическим угловатым дизайном. У него выраженный двухобъемный профиль с малыми углами наклона стоек крыши, а в дизайне преобладают прямые линии и углы. Прямоугольная решетка радиатора сочетается с продолговатыми светодиодными фарами, а массивный передний бампер дополнен широким воздухозаборником. В зеркалах заднего вида установлены повторители поворотов, а в боковинах – небольшие декоративные "жабры". Оконная линия широкая, а задние крылья раздуты. Заднюю часть подчеркивают крупные треугольные фонари.

Fiat самый крупный в тройке – достигает 4273 мм в длину против 4248 мм у Chevrolet и 4175 мм у Suzuki. У него же и самая большая колесная база – 2570 мм тогда, как у Tracker – 2555 мм, а у Vitara – 2500 мм. Интересно, что при этом "японец" заметно легче соперников: он весит 1235 кг, итальянский автомобиль – 1430 кг, а американский – 1382 кг.

Изменился и салон Chevrolet Tracker. В отделке салона довольно много черных лакированных вставок, а ткань сочетается с кожей. Трехспицевое рулевое колесо весьма небольшое. По центру панели приборов установлен большой спидометр,



У Chevrolet мускулистые расширенные крылья



Fiat больше соперников – 4273 мм



Suzuki самый легкий в тройке – 1235 кг



Фонари Tracker выполнены изогнутыми



Фонари 500X украшены хромированными ободками



Фонари Vitara S – треугольные

слева от него – тахометр, а справа – экран бортового компьютера. Нежно-синяя подсветка приятна для глаз. Наклоненная центральная панель увенчана 7,0-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы MyLink. Благодаря ему уменьшено количество клавиш блока аудиосистемы. Сами кнопки теперь крупнее, а блок климат-контроля представлен тремя удобными круглыми переключателями. Из двух перчаточных ящиков сделан один. Рулевая колонка Tracker регулируется по высоте и глубине, а водительское кресло оснащено электроприводом. Сиденья первого ряда комфортабельные и неплохо удерживают спину. Предусмотрена и функция их подогрева. Обзор вперед и по сторонам неплохой, а вот при движении задним ходом его ограничивают толстые задние стойки.

В салоне Fiat 500X просматриваются черты классического стиля 500-ой серии. Пластик на передней панели имитирует голый металл, довольно много и хромированных вставок. Обод трехспицевого рулевого колеса плоский снизу. Приборы помещены в отдельные колодцы. Центральное место занимает цветной экран бортового компьютера, справа от него – тахометр, а слева – спидометр. Рельефная центральная панель увенчана 5-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы UConnect. Клавиш блоков аудиосистемы и климатической установки немного, поэтому разобраться в них несложно. У 500X – два перчаточных ящика, а также вместительные отсеки в дверях и центральной панели. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Передние сиденья довольно мягкие, но их подушки немного коротковаты. Зато предусмотрена функция подогрева, а у водительского кресла есть электропривод. Стояночный тормоз – электромеханический, что позволило освободить больше места для подстаканников и подлокотника с боксом внутри. Тоненькие стойки крыши обеспечивают неплохую обзорность.

В салоне Suzuki господствуют грани, как и в дизайне. В отделке использована замша с красными швами. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей, а циферблаты приборов дополнены красными ободками. Внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру установлен экран бортового компьютера. Алая и подсветка салона. Прямоугольная центральная панель сверху увенчана крупными аналоговыми часами, размещенными между двух вентиляционных дефлекторов. В более дорогих версиях ниже предусмотрен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они крупные, а потому привыкание к ним не займет много времени. У рулевой колонки регулируются высота и вылет. Сиденья первого ряда размещены достаточно высоко, что в купе

с тоненькими стойками крыши обеспечивает хорошую обзорность во всех направлениях. Сами кресла несколько упругие и немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Предусмотрен и их подогрев.

На втором ряду больше всего места для ног в Tracker, а вот в Vitara и 500X задние пассажиры почувствуют его недостаток. Зато в Fiat и Suzuki щедрое пространство над головой. В Chevrolet салон самый широкий, поэтому троем сзади комфортнее. Vitara обладает самым вместительным багажником – 375 л против 356 л – у Tracker и всего 245 л – у 500X. Со сложенными задними креслами он возрастает до 1120, 1269 и 910 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей с приблизительно одинаковой стоимостью – Chevrolet Tracker 1,4 LT, Fiat 500X Cross Mid и Suzuki Vitara S. Все они укомплектованы электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, легкосплавными дисками, датчиками света и дождя, системой стабилизации, круиз-контролем, магнитолой с CD-плеером, связью Bluetooth. Chevrolet оснащен кондиционером, а два других вседорожника – климат-контролем. У Tracker и Vitara S есть камера заднего вида. Suzuki и Fiat получили систему доступа без ключа. У "итальянца" 6 подушек безопасности тогда, как у "американца" – 4, а у "японца" – 7.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми четырехцилиндровыми турбодвигателями объемом 1,4 л. Двигатель Chevrolet Tracker развивает 140 л. с., а максимальные 200 Н•м крутящего момента доступны при 1850-4900 об/мин. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия работает плавно, но не очень быстро. Вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 10,3 с и достигает 191 км/ч. При этом расход топлива относительно небольшой – 8,0 л/100 км в городе и 5,8 л/100 км – на шоссе. Такого результата добились благодаря технологии Start/Stop, глушащей двигатель при остановках. Также для модели у нас доступен 1,8-литровый атмосферный мотор на мощностью 140 л. с.

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

"Четверка" Suzuki Vitara S развивает 140 л. с. У нее достаточно тяги на малых оборотах, ведь максимальные 220 Н•м крутящего момента доступны уже при



В отделке салона Chevrolet сочетаются ткань и кожа



Салон Fiat выполнен в старинном стиле



Приборы Suzuki украшены красными ободками



В Tracker больше всего места для ног сзади



Сзади в 500X ногам тесновато



В Vitara S самое щедрое пространство над головой

1500 об/мин. При этом двигатель довольно бодрый и быстро набирает обороты. На смену вариатору пришел новый 6-ступенчатый "автомат", работающий быстрее. Разгон до 100 км/ч занимает 10,2 с, а максимальная скорость равна 200 км/ч. При этом Suzuki расходует несколько меньше, чем два других автомобиля – 7,9 л/100 км в городе и 5,3 л/100 км – на трассе.

У всех трех автомобилей полный привод подключаемый. Дорожный просвет у них небольшой, поэтому автомобили увереннее чувствуют себя на легком бездорожье. Chevrolet и Suzuki получили систему помощи на крутом спуске.

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

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

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

Chevrolet Tracker 1,4 LT самый доступный в тройке – 596 тыс. гривен. Его преимущество – богатое оснащение. Цена Fiat 500X 1,4 Cross Mid – 650 тыс. гривен, его преимуществом является динамика. Suzuki Vitara S стоит 675 тыс. гривен и привлекает экономичностью и большим багажником.



Объем багажника Chevrolet – 356 л Багажник Fiat самый маленький – 245 л У Suzuki в распоряжении – 375 л

Технические характеристики			
Модель	Chevrolet Tracker	Fiat 500X	Suzuki Vitara S
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1382	1430	1235
Длина/ширина/высота, мм	4248/1792/1674	4273/1796/1620	4175/1775/1610
Колесная база, мм	2555	2570	2500
Колея передняя/задняя, мм	1540/1540	1545/1545	1535/1505
Клиренс (дорожный просвет), мм	168	179	185
Объем багажника мин/макс, л	356/1370	245/910	375/1120
Диаметр разворота, м	10,9	11,1	10,4
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1364	1368	1373
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	140 при 6000	170 при 5500	140 при 5500
Макс. крутящий момент, Н-м при об/мин	200 при 1850-4900	250 при 2500	220 при 1500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/53	Аи-95/48	Аи-95/47
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный		
Коробка передач	6-ст. автоматическая	9-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	4	6	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	205/70 R16	215/55 R17	215/55 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,3	8,6	10,2
Максимальная скорость, км/ч	191	200	200
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	8,0	8,5	7,9
– загородный цикл	5,8	5,7	5,3
– смешанный цикл	6,6	6,7	6,3
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	596 000	650 000	675 000
Первое техобслуживание, км	15 000		
Периодичность техобслуживания, км	15 000		

Сравнение небольших вседорожников



Jeep Renegade

Зубастая решетка радиатора и круглые фары – черты Jeep Renegade



Mazda CX-3

Радиаторная решетка Mazda CX-3 напоминает улыбку



Skoda Yeti

Широкая радиаторная решетка Skoda Yeti сочетается с крупными фарами

Сегмент вседорожников с каждым годом становится все шире и пополняется новыми моделями. Постепенно они появляются и на украинском рынке, ведь у нас вседорожники очень популярны. Так, недавно у нас поступил в продажу новый Jeep Renegade, а теперь появился еще один новичок – Mazda CX-3. Мы решили выяснить, как они проявят себя против хорошо знакомого Skoda Yeti

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

Mazda CX-3 обращает на себя внимание стремительным дизайном с длинным капотом, высокой изогнутой оконной линией и короткими свесами кузова, а крышу выполнили аркообразной. Широкая решетка радиатора напоминает улыбку и обрамлена хромом, а с ней сочетаются раскосые светодиодные фары. Капот вседорожника профилирован, выражены и выпуклые передние крылья. На порогах кузова и колесных арках заметны защитные пластиковые накладки. Панорамное заднее стекло сверху прикрыто немаленьким спойлером, а ширину кузова подчеркивают продолговатые фонари.

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

Mazda самый крупный в тройке – достигает 4275 мм в длину против 4236 мм у Jeep и 4223 мм – у Skoda. А вот самая большая колесная база у Yeti – 2578 мм тогда, как у Renegade и CX-3 – по 2570 мм. Американский автомобиль весит 1395 кг японский – 1340 кг, а чешский – 1555 кг.

Внутренняя отделка Jeep Renegade разбавлена яркими вставками. Передняя панель – рельефная, а с пассажирской стороны на ней предусмотрена широкая ручка. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей, а на ободе в районе хвата рук предусмотрены наплывы. Циферблаты приборов разделены цветным экраном бортового компьютера. Выпуклая центральная панель сверху украшена надпи-



Jeep выше соперников – 1697 мм



Mazda привлекает внимание стремительным профилем



Skoda тяжелее соперников – 1555 кг



Фонари Renegade напоминают топливные канистры



Заднее стекло CX-3 довольно узкое



Задние стойки Yeti вертикальные

стью Since 1941 ("с 1941 года"). Ниже установлен 5,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы UConnect. У рулевой колонки изменяются высота и глубина, а водительское кресло оснащено электроприводом. Передние сиденья Renegade мягкие и комфортабельные, но их боковая поддержка недостаточная, да и подушки коротковаты. Предусмотрен и их подогрев. Посадка довольно высокая, что обеспечивает хорошую обзорность вперед и по сторонам. Однако толстые задние стойки мешают при движении задним ходом.

В салоне Mazda присутствуют черные лакированные вставки, а также накладки "под карбон". Передняя панель по форме напоминает крыло самолета, а круглые вентиляционные дефлекторы напоминают реактивные двигатели. Трехспицевое рулевое колесо – небольшое, а в районе хвата рук на его ободе предусмотрены напльвы. На приборной панели центральное место – у циферблата тахометра, внутри которого – небольшой цифровой спидометр. По бокам – два экрана, на которые выведены остальные показания. К центральной панели сверху прикреплен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы MZD-Connect. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь немного, они крупные и удобные в использовании. У рулевой колонки Mazda CX-3 изменяются высота и глубина, а у водительского сиденья – довольно широкий диапазон регулировок. Передние кресла неплохо удерживают спину и при этом комфортабельные. Они, как и руль, оснащены обогревом. Узкое заднее стекло несколько ограничивает обзорность при парковке. На высоком центральном тоннеле установлен подлокотник, прячущий внутри бокс для мелкой поклажи.

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

На втором ряду просторнее всего в Yeti, места здесь больше, чем у соперников. Кроме того, задние кресла оснащены горизонтальной регулировкой и изменяе-

мым углом наклона спинок. В Renegade задние пассажиры почувствуют недостаток пространства для ног, а в CX-3 – над головой. Кроме того, в Jeep и Mazda салон не такой широкий в районе плеч, а потому троим взрослым сзади тесно. Skoda также обладает самым вместительным багажником – 410-510 л (в зависимости от положения сидений) против 350 л – у CX-3 и 351 л – у Renegade. Со сложенными задними креслами он возрастает до 1760, 1260 и 1297 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей с приблизительно одинаковой стоимостью – Jeep Renegade 1,4 Limited Mazda CX-3 2,0 Touring+ и Skoda Yeti 1,8 TSI Style. Все они укомплектованы электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, легкосплавными дисками, климат-контролем, системой стабилизации, магнитолой с CD-плеером, связью Bluetooth. Renegade и CX-3 также оснащены круиз-контролем, и парктроником. У "американца" 7 подушек безопасности тогда, как у "японца" – 6, а у "чеха" – 2. Mazda также получила системы мониторинга "слепых" зон и соблюдения полосы движения.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми четырехцилиндровыми двигателями. Мотор Jeep Renegade объемом 1,4 л дополнен турбонаддувом и развивает 160 л. с. при 5000 об/мин. "Четверка" отличается резвым характером и быстро раскручивается, да и не слишком громкая. У нее приличная тяга на малых оборотах, ведь максимальный крутящий момент в 230 Н·м доступен уже при 1750 об/мин. Автоматическая 9-ступенчатая трансмиссия отличается быстротой реакции и плавностью рабoты. Отчасти благодаря ей Jeep демонстрирует хорошую динамику: разгоняется до 100 км/ч за 9 с и достигает 196 км/ч. Расход топлива составляет 8,7 л/100 км в городском цикле и 5,9 л/100 км – в загородном. Вседорожник также доступен со 140-сильной версией "четверки".

В отличие от соперников, под капотом Mazda CX-3 – 2,0-литровый атмосферный мотор. Он развивает 150 л. с. при 6000 об/мин, но проигрывает турбодвигателям в тяговитости на малых оборотах, ведь пиковые 204 Н·м крутящего момента доступны только при 2800 об/мин. Он быстро раскручивается, но после 4500 об/мин становится весьма шумным. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия работает быстро. У CX-3 разгон до 100 км/ч занимает 9,6 с, а его максимальная скорость – 195 км/ч. Зато, как ни странно, этот мотор самый экономичный в тройке – 7,8 л/100 км в городе и 5,5 л/100 км – на трассе. Также можно выбрать 120-сильный вариант этого мотора.

Skoda Yeti оснащен двигателем с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. При рабочем объеме в 1,8 л он развивает 162 л. с. при 4500 об/мин. Он не только самый мощный, но и наиболее тяговитый на "низах", ведь максимальные 250 Н·м крутящего момента в распоряже-



Выпуклая центральная панель Jeep сверху украшена надписью Since 1941



Тахометр Mazda сочетается с двумя дисплеями



Циферблаты приборов Skoda помещены в отдельные колодцы



В Renegade очень щедрое пространство над головой



В CX-3 места над головой не очень много



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

нии уже с 1500 об/мин. Поэтому мотор очень эластичный, а еще отличается тишиной и плавностью работы. Роботизированная 6-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями отличается очень быстрыми переключениями передач, хотя на малых скоростях порой ощутимы толчки. Поэтому динамика лучше, чем у соперников: 8,6 с до 100 км/ч и максимальные 220 км/ч. В городском цикле расход топлива равен 10,6 л/100 км, а на шоссе – 6,8 л/100 км. Yeti также можно выбрать с 2,0-литровым 140-сильным турбодизелем.

Jeep выгодно отличается на фоне соперников благодаря увеличенному клиренсу и лучшей проходимости. Хотя и у Skoda, например, есть специальный вседорожный режим системы стабилизации. Yeti и Renegade получили технологию помощи на крутом спуске. А вот у Mazda клиренс составляет всего 160 мм.

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

Mazda CX-3, наоборот, демонстрирует очень интересную и увлекательную управляемость на уровне хэтчбэков. Его рулевое управление с электроусилителем острое и точное, а также в меру информативное. Подвеска короткоходная и езда довольно упругая, а потому дорожные неровности ощутимы. Но зато крены кузова в поворотах небольшие. Технология G-Vectoring Control помогает побороть недостаточную поворачиваемость. Сцепление с дорогой хорошее. На больших скоростях порой слышны аэродинамические шумы, хотя в общем в салоне тихо.

Yeti – своего рода компромиссный вариант, сочетающий уверенную управляемость и неплохой комфорт. Энергоемкая подвеска плавно поглощает выбоины, хотя слишком мягким Skoda не назовешь. При этом нежелательные движения кузова редко проявляются. Рулевое управление отличается точностью и информативностью. Да и маневренность на высоте: диаметр разворота у вседорожника составляет 10,2 м против 10,6 м у Mazda и 10,8 м – у Jeep. Также следует отметить очень хорошую шумоизоляцию салона: при езде по автомагистрали внутри тихо.

Skoda Yeti 1,8 TSI Style самый доступный в тройке – 697 тыс. гривен, его преимуществом является также просторный салон и хорошая динамика. Mazda CX-3 2,0 Touring+ стоит 714 тыс. гривен и привлекает экономичностью и богатым оснащением. Jeep Renegade 1,4 Limited подороже – 752 тыс. гривен, а его сильная сторона – вседорожные качества.



Объем багажника Jeep – 351 л

У Mazda в распоряжении – 350 л

Багажник Skoda самый большой – 410-510 л

Технические характеристики			
Модель	Jeep Renegade	Mazda CX-3	Skoda Yeti
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1395	1340	1555
Длина/ширина/высота, мм	4236/1806/1697	4275/1765/1535	4223/1793/1691
Колесная база, мм	2570	2570	2578
Колея передняя/задняя, мм	15470/1540	1525/1520	1541/1537
Клиренс (дорожный просвет), мм	200	160	180
Объем багажника мин/макс, л	351/1297	350/1260	410/1760
Диаметр разворота, м	10,8	10,6	10,2
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1368	1998	1798
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Бензиновый	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	160 при 5500	150 при 6000	152 при 4500
Макс. крутящий момент, Н-м при об/мин	230 при 1750	204 при 2800	250 при 1500-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/48	Аи-95/44	Аи-95/60
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный		
Коробка передач	9-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	7	6	2
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	205/70 R16	215/60 R16	225/55 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,0	9,6	8,6
Максимальная скорость, км/ч	196	195	220
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	8,7	7,8	10,6
– загородный цикл	5,9	5,5	6,8
– смешанный цикл	6,5	6,3	8,0
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	752 000	714 000	697 000
Первое техобслуживание, км	15 000		
Периодичность техобслуживания, км	15 000		

Крупные представители С-класса



Honda Civic

Фары Honda Civic прикрыты хромированными "бровями"



Hyundai Elantra

Узкие фары Hyundai Elantra дополнены ходовыми огнями



Skoda Octavia

Четыре фары и широкая решетка радиатора – новое "лицо" Skoda Octavia

Больше автомобиля за разумные деньги – этот принцип пользуется популярностью в Украине. Крупные автомобили вместительные и подчеркивают статус владельца. Поэтому неудивительно, что большие представители С-класса у нас в почете. Они просторные внутри и с большими багажниками, а в добавок еще и вполне доступные. Среди них – новые Honda Civic Sedan и Hyundai Elantra, а также обновленная Skoda Octavia. Именно эти модели мы и решили сравнить.

Седан Honda Civic нового поколения изменился внешне, стал более динамичным на вид и больше напоминает хэтчбек. У него выраженный клиновидный профиль с увеличенными углами наклона стоек крыши и короткой приподнятой задней частью. Радиаторная решетка украшена широкой хромированной накладкой, которая образует оригинальные "брови" над продолговатыми фарами. Предусмотрены и светодиодные ходовые огни. Передний бампер выполнен V-образным. Мускулистые крылья теперь более выраженные, а боковины стали рельефными. Сзади расширенные "плечи" подчеркнуты узкими С-образными фонарями. В крышку багажника седана интегрирован небольшой спойлер.

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

Skoda Octavia, в отличие от соперников, является лифтбэком, а не седаном, пусть у него и выражен трехобъемный профиль. Во внешнем виде господствуют строгие грани и прямые линии. Традиционная для Skoda черная "зубастая" радиаторная решетка сочетается с новой оптикой – четырьмя фарами. В переднем бампере находится широкий воздухозаборник. Капот увенчан небольшим "клювом" с логотипом чешской марки. На боковинах заметны штампованные линии. Сзади по краям кузова размещены квадратные светодиодные фонари.

Все три автомобиля – весьма большие, по меркам С-класса. Длина Honda достигает 4648 мм, Hyundai – 4570 мм, а Skoda – 4659 мм. У Civic колесная база равна 2698 мм, у Elantra – 2700 мм, а у Octavia – 2686 мм. Корейский автомобиль несколько легче соперников: весит 1245 кг тогда, как "чех" – 1250 кг, а "японец" – 1322 кг.

В салоне Honda Civic немало серебристых вставок "под алюминий". Трспицевое рулевое колесо небольшое, а на его ободе в районе хвата рук предусмотрены напльвы. Оно обшито кожей. Разработчики от-



Honda самая тяжелая – 1322 кг



Hyundai легче соперников – 1245 кг



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



В крышку багажника Civic интегрирован спойлер



Ширину кузова Elantra подчеркивают продолговатые фонари



По краям кузова Octavia расположены квадратные фонари

казались от "двухэтажной" комбинации приборов. По центру установлен циферблат тахометра с цифровым спидометром и экраном бортового компьютера внутри, а по бокам – указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. Наклоненная центральная панель увенчана 7-дюймовым сенсорным экраном. Благодаря ему переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного. У рулевой колонки изменяются высота и глубина, а у водительского кресла широкий диапазон регулировок. Передние сиденья Civic обладают хорошей боковой поддержкой, но несколько упругие. Они оснащены подогревом. Посадка ниже, чем у соперников, но обзорность вперед и по сторонам хорошая. А вот обзор назад – не самый лучший. Центральный подлокотник прячет бокс для поклажи.

Внутри Elantra преобладают строгие прямые линии, отделку разбавляют многочисленные серебристые накладки. Трехспицевое рулевое колесо довольно большое и обшито кожей. Циферблаты приборов украшены серебристыми ободками и получили нежно-синюю подсветку. Внутри спидометра установлен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре находится датчик температуры охлаждающей жидкости. По центру установлен цветной экран бортового компьютера. Широкая центральная панель немного повернута к водителю, а сверху на ней установлен 5,0-дюймовый сенсорный дисплей. Переключатели блоков аудиосистемы крупные и логично упорядочены. У рулевой колонки изменяются высоте и глубина. Кресла первого ряда комфортабельные и неплохо удерживают спину. К тому же, они оснащены подогревом. Подлокотник на трансмиссионном тоннеле прячет отделение для мелкой поклажи. Обзорность немного ограничена из-за приподнятой задней части.

В отделке салона Octavia присутствуют черные лакированные вставки. Трехспицевое рулевое колесо декорировано кожей, а на ободке предусмотрены наплывы в районе хвата рук. Циферблаты приборов выполнены в классическом стиле и украшены серебристыми ободками. Внутри спидометра установлен указатель уровня топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры охлаждающей жидкости. По центру размещен цветной дисплей бортового компьютера. Широкая центральная панель увенчана 6,5-дюймовым сенсорным экраном. Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля рационально упорядочены и четко разграничены друг от друга, а некоторые из них декорированы хромом. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, широкий диапазон настроек и у водительского кресла. Передние сиденья традиционно несколько упругие, но зато обладают отличной боковой поддержкой. Предусмотрена и функция их обогрева. Под водительским сиденьем в нише находится жилет со светоотражате-

лями. Предусмотрен и подлокотник с боком. Обзорность очень хорошая во всех направлениях.

Учитывая размеры автомобилей, нетрудно догадаться, что на втором ряду места для ног у них более, чем достаточно. У Skoda также приличное пространство над головой, а вот в Honda и Hyundai рослые люди почувствуют его недостаток. Зато в Elantra задние кресла обогреваются. Кроме того, салон Octavia – самый широкий в районе плеч, поэтому сзади здесь не тесно и троим пассажирам. Еще одно преимущество лифтбэка – огромный 590-литровый багажник против 519-литрового у Civic и 458-литрового у Elantra. У чешского автомобиля можно сложить кресла второго ряда, что увеличит объем отсека до 1580 л.

Для объективного сравнения были выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости – Honda Civic 1,6 Elegance, Hyundai Elantra 1,6 Premium и Skoda Octavia 1,6 Style. Все они укомплектованы электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, климат-контролем, аудиосистемой, связью Bluetooth, системой стабилизации, легкосплавными дисками, круиз-контролем. Civic и Elantra также получили камеру заднего вида, датчики света и дождя, а у Hyundai есть система доступа без ключа, обогрев руля и технология мониторинга "слепых" зон. У японского и корейского автомобилей – по 6 подушек безопасности, а у чешского – 4.

Все три автомобиля укомплектованы бензиновыми атмосферными двигателями объемом 1,6 л. Мотор Honda Civic развивает 125 л. с. при 6500 об/мин. В традициях японской марки "четверка" является высокооборотистой, а пиковый крутящий момент в 152 Н·м достигается при 4300 об/мин. У двигателя бодрый характер и он быстро раскручивается. Его звук приятный и не слишком громкий. Неплохо настроен и бесступенчатый вариатор, демонстрирующий на удивление быстрые реакции. Разгон до 100 км/ч занимает 11,6 с, а максимальная скорость составляет 196 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 9,2 л/100 км, а в загородном – 5,2 л/100 км.

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

У двигателя Skoda мощность равна 110 л. с. Однако он лучше проявляет себя



Приборная панель Honda разделена на три секции



Центральная панель Hyundai повернута к водителю



Циферблаты приборов Skoda выполнены в классическом стиле



Сзади в Civic немного места над головой



Сиденья второго ряда Elantra оснащены подогревом



В Octavia самое большое пространство на втором ряду

в среднем диапазоне оборотов, ведь максимальный крутящий момент в 155 Н·м доступен при более низких 3800 об/мин. Мотор работает тихо и без вибраций, плавно переключаются передачи и в 6-ступенчатом "автомате". Для разгона до 100 км/ч понадобится 12 с, а максимальная скорость равна 190 км/ч. Octavia экономичнее соперников: расходует 8,4 л/100 км в городском цикле и 5,0 л/100 км – на шоссе. Для автомобиля в Украине можно выбрать бензиновые турбомоторы объемом 1,4 л (150 л. с.) и 1,8 л (180 л. с.), а также 2,0-литровый 150-сильный турбодизель. Особняком стоит заряженный 230-сильный Octavia RS.

Honda Civic традиционно ставит на первое место управляемость. Седан маневренный и уверенно держит дорогу. Руль автомобиля очень острый и делает всего 2,2 оборота от упора до упора. Он точный, хотя немного больше обратной связи ему не помешало бы. Недостаточная поворачиваемость теперь гораздо меньше проявляется благодаря технологии Agile Handling Assist, имитирующей дифференциал повышенного трения. Шумоизоляция салона улучшена, поэтому ветер почти не слышен, хотя на больших скоростях дают о себе знать шины.

Благодаря новой торсионной задней подвеске новый Hyundai Elantra стал лучше в управлении. Крены кузова в поворотах несколько меньше, чем у предшественника. Руль стал точнее, хотя обратной связи у него по-прежнему немного. Зато он очень легкий и его можно вращать несколькими пальцами. Кроме того, его остроту теперь можно изменять нажатием кнопки. Комфорт езды также улучшен. На больших скоростях дают о себе знать шумы шин и ветра, но все-таки шумоизоляция седана и стала немного лучше.

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

Skoda Octavia 1,6 Style самый доступный из трех автомобилей – 585 тыс. гривен. Он также наиболее экономичный и обладает вместительным багажником. Hyundai Elantra 1,6 Premium стоит 602 тыс. гривен и привлекает богатым оснащением. Цена Honda Civic 1,6 Elegance 606 тыс., а его козырь – хорошая управляемость.



Объем багажника Honda – 519 л

У Hyundai в распоряжении – 458 л

Багажник Skoda наиболее вместительный – 590 л

Технические характеристики			
Модель	Honda Civic	Hyundai Elantra	Skoda Octavia
Тип кузова	седан	седан	лифтбэк
Количество дверей/мест, шт.	4/5	4/5	5/5
Снаряженная масса, кг	1322	1245	1250
Длина/ширина/высота, мм	4648/1799/1407	4570/1800/1450	4659/1814/1461
Колесная база, мм	2698	2700	2686
Колея передняя/задняя, мм	1543/1577	1564/1565	1551/1520
Клиренс (дорожный просвет), мм	140	150	154
Объем багажника мин/макс, л	519	458	590/1580
Диаметр разворота, м	10,9	10,6	10,4
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1598	1591	1598
Тип	Бензиновый		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	125 при 6500	127 при 6300	110 при 5500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	152 при 4300	158 при 4850	155 при 3800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/46	Аи-95/53	Аи-95/50
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	вариатор	6-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт	6	6	4
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VSA	ABS, EBD, VSM	ABS, EBD, ESP
Размер шин	215/55 R16	215/45 R17	205/55 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,6	11,6	12,0
Максимальная скорость, км/ч	196	195	190
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	9,2	9,5	8,4
– загородный цикл	5,2	5,4	5,1
– смешанный цикл	6,7	6,9	6,3
Стоимость тестируемого автомобиля (в Украине), гривен	606 000	602 000	585 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		



Bertone – шедевры итальянских мастеров

Благодатная итальянская земля дала миру не один шедевр искусства. Веками люди восхищаются творениями Леонардо да Винчи, Микеланджело, Рафаэля. В XX веке итальянцы превзошли всех в новой сфере искусства – автомобильном дизайне. Всему миру известны кузовные ателье Pininfarina, Italdesign, Zagato и, конечно же, Bertone – старейший итальянский дом автомобильной моды. Неповторимый дизайн Bertone долгое время задавал тон в мировом автостиле. Компания открыла миру многих талантливых художников. Все они были протеже всемирно известного Нуччо Бертоне, которого нередко называют отцом итальянского дизайна.

Кузовная мастерская Carrozzeria Bertone открыла свои двери в 1912 году в Турине – центре автомобильной промышленности Италии. Ее основателем стал Джованни Бертоне – отец Нуччо. В начале XX века автомобили не были распространены и даже в больших городах повсюду продолжали использовать гужевой транспорт. Поэтому на первых порах мастерская в основном занималась каретами и сразу же сделала себе имя благодаря неповторимому дизайну и высокому качеству производства.

В 1914 году в семье Джузеппе случилось радостное событие – родился сын Джованни. В детстве его ласково называли Нуччо, и это прозвище осталось за ним на всю жизнь. Но вскоре началась Первая мировая война и для небольшой мастерской пришли тяжелые времена. Компания оказалась на грани банкротства, но Джованни все же смог удержаться на плаву.

После войны дела в Bertone пошли как по маслу. Начался настоящий бум в автомобилестроении, поэтому Джованни Бертоне решил окончательно прекратить выпуск из карет и перепрофилироваться на моторизированные экипажи. Уже в 1921 году в ателье создали роскошное торпедо на шасси SPA 23S, а затем увидел мир спортивный FIAT 501 Sport Siluro Corsa.



Bertone Stratos Zero, 1970 год



Alfa Romeo GT 2004 года



Alfa Romeo Giulietta Sprint
1958 года



Alfa Romeo BAT 1 2008 года



Chery Kimo 2007 года



Ferrari 250 GT 1961 года — личный автомобиль Нуччо Бертоне



Alfa Romeo 2600 Sprint 1962 года



Daewoo Espero, 1997 год



Fiat 850 Spider 1965 года



Bertone ZER 1994 года развил 304 кмч

Маленький Нуччо был замороженный этими машинами и твердо решил, что, когда вырастет, станет автодизайнером. Уже с двенадцати лет он начал помогать отцу в ателье. Бертоне стал свидетелем рождения все новых шедевров: в 1924 году они создали FIAT 505 Limousine и Itala 51S, а четыре года спустя – Ansaldo 6BS Torpedo и Lancia Lambda VIII Series. Кроме того, по индивидуальным заказам для богатых покупателей создавали эксклюзивные кузова на шасси Chiribiri, Diatto и SCAT.

В 1932 году представили элегантный Lancia Ardena. А когда Нуччо исполнилось 20 лет, он создал свой первый автомобиль – FIAT 527S Ardita 2500. Постепенно семейный бизнес расширился – количество рабочих достигло 50. Предприятие начало заниматься не только легковыми машинами, но и приступило к разработке дизайна легких грузовиков. А на шасси Lancia спроектировали карету "скорой помощи". Интересно, что работы не прекращались даже во время Второй мировой войны – например, на базе Fiat 2800 создали роскошный кабриолет для автогонщика Джованни Чернуши. Перу Нуччо принадлежит кабриолет Lancia Aprilia.

В 1945 году Джованни Бертоне решил уйти на заслуженный отдых и передал сыну руководство компанией. С этих пор начинается эпоха расцвета Carrozzeria Bertone. Следует сказать, что Нуччо перестал проектировать автомобили лично, превратился у менеджера и собрал вокруг себя команду талантливых стилистов. Результаты такого решения не заставили себя долго ждать: уже первый послевоенный FIAT 500 Barchetta (1947 год) заявил на весь мир о предприятии Бертоне. За ним последовал обтекаемый Fiat 1100 MM Berlinetta.

В 1952 году в Bertone приходит молодой талантливый дизайнер Франко Скальйоне – первый из плеяды выдающихся воспитанников Нуччо. Через два года показал миру Alfa Romeo Guilietta Sprint – первую массовую модель от Бертоне. Вместо запланированных тысячи купе ателье своими силами до 1962 года выпустило 36 тыс. машин. Это был настоящий успех. Затем Скальйоне создал серию обтекаемых прототипов Alfa Romeo BAT 5, BAT 7 и BAT 9. Их коэффициент лобового сопротивления составлял всего 0,19-0,23, что отлично даже по сегодняшним меркам. Поэтому 90-сильного мотора вполне хватало, чтобы развить 200 км/ч. В Bertone также создали эксклюзивные кузова для туристических Maserati 3500 GT и 5000 GT, кабриолет Aston Martin DB 2/4.

В 1959 году Скальйоне покинул Bertone, но и Нуччо почти сразу нашел нового гения – Джорджетто Джуджаро. Молодого дизайнера сразу назначили директором дизайна-центра, и поручили проектирование спортивных моделей. В скором времени из мастерской Джуджаро выехали Alfa Romeo 2600 Sprint и Ferrari 250 GT. Последняя модель – редчайший пример сотрудничества Bertone с Ferrari, поскольку в Маранелло, как правило, пользовались услугами Pininfarina. Но купе получилось настолько ярким, что сам Бертоне взял ее себе и пользовался им до смерти. Работая в Bertone, Джуджаро также спроектировал Alfa Romeo Giulia GT, BMW 3200 CS, Iso Grifo, и FIAT 850 Spyder. Но, пожалуй,



Fiat 527 Ardita 2500
1934 года – перванец Бертоне



Fiat Panda 2003 года



Fiat 1100 MM Berlinetta 1949 года



Fiat X1-9 1972 года



FIAT 501 Sport Siluro Corsa
1921 года



Lancia Ardena, 1931 год



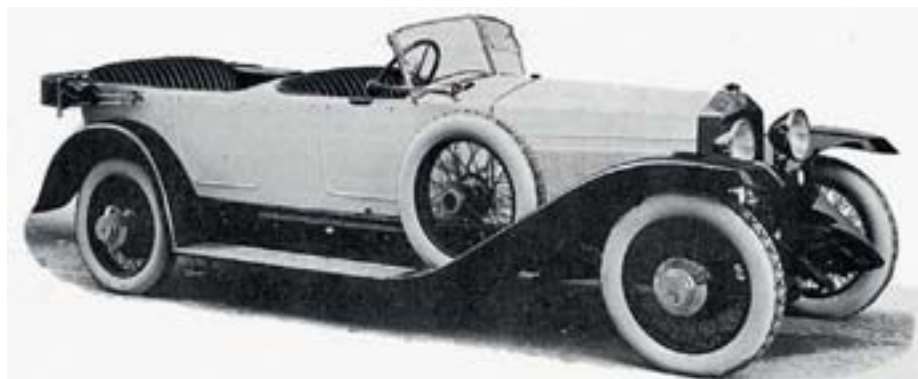
Lamborghini Countach, 1974 год



Lancia Ardena, 1931 год



Lancia Lambda VIII Series
1928 года



Первый автомобиль от кузовного ателье Verone –
SPA 23S Torpedo 1921 года



Nuccio-Bertone

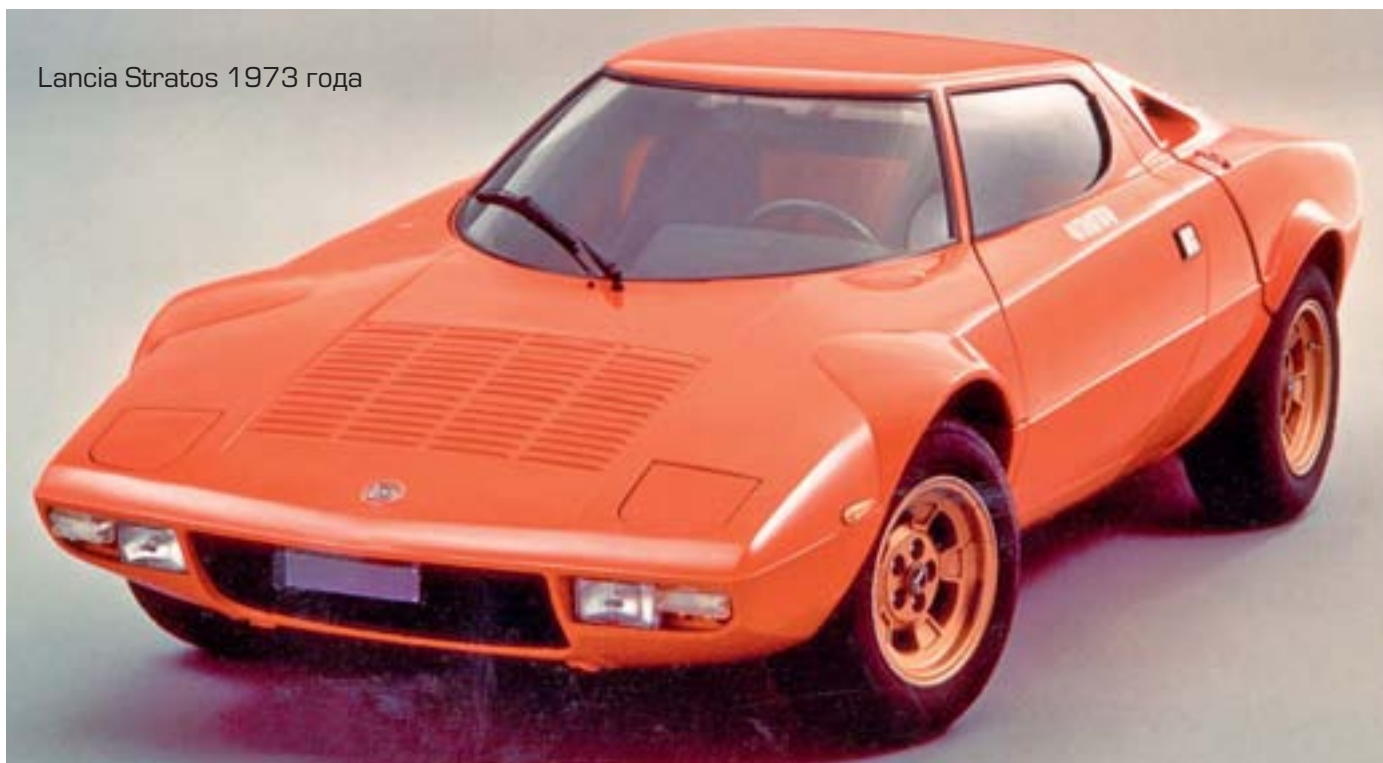
самым ярким стал концепт Chevrolet Corvair Testudo: вместо двери он получил откидной колпак, как в самолете.

Однако, в 1965 году и Джуджаро оставил Bertone, чтобы основать собственное ателье ItalDesign. На смену ему приходит очередной одаренный новичок – Марчелло Гандини. Его стиль характеризуется большим количеством граней и острых углов. Уже первое его произведение – низкий Lamborghini Miura – поразило публику. Невероятно красивый автомобиль, который стал символом конца 60-х годов. Впечатляет и клиновидный Stratos Zero. Но и другие его проекты оказались не менее яркими, а много экстравагантных автомобилей стали серийными. Можно вспомнить компактный кабриолет FIAT X 1/9, раллийную легенду Lancia Stratos и Alfa Romeo Marzal. А еще Гандини – "отец" многих моделей Lamborghini. На смену Miura пришел не менее оригинальный Countach – первый автомобиль с дверями "гильотинного" типа. Кстати, придумали их также в Bertone и впервые применили на Alfa Romeo Carabo.

Конечно, нет сомнения, что Франко Скальйоне, и Джорджетто Джуджаро, и Марчелло Гандини – одни из лучших дизайнеров в мире. Работы самого Нуччо Берто-не намного скромнее. Но его заслуга в том, что он дал им путевку у жизнь, создал условия для реализации их таланта.

После ухода Гандини в Bertone больше занялись массовыми, серийными моделями. Мало кто знает, что дизайн Citroen BX и XM, Daewoo Espero, FIAT Panda, Opel Kadett

Lancia Stratos 1973 года



и Astra, Volkswagen Polo первого поколения, Volvo 780 и даже Skoda Favorit – произведения ателье Бертоне. А в 1994 году они даже заинтересовались редкими в то время электромобилями и создали обтекаемый прототип ZER, развивший рекордную скорость в 304 км/ч.

Нуччо Бертоне не стало 26 февраля 1997 года. Автомобильный мир потерял отца итальянского дизайна. Однако и после смерти маэстро его компания продолжила работать и осталась семейным бизнесом. Она состоит из завода Carrozzeria Bertone, дизайн-студий Stile Bertone и Technodesign SpA, а также маркетингового подразделения SOCAR I.C.S. Штат предприятия увеличили до 1250 работников. Они создавали как спортивный Alfa Romeo GT, так доступный Chery Kimo. В 2008 году возродили знаменитый Alfa Romeo BAT.

Но мировой экономический кризис пошатнул позиции Bertone. Постепенно компания начала сокращать персонал, а 18 марта 2014 года объявила себя банкротом. Впрочем, за возрождение Bertone взялся миланский архитектор Альдо Чинголани. Пусть медленно, но знаменитое ателье возрождается



Opel Kadett 1984 года



Skoda Favorit 1987 года



Volkswagen Polo 1975 года



Кабриолет Lancia Aprilia
1937 года



Сверхобтекаемый
Alfa Romeo BAT 7, 1954 год



Aston Martin DB4 Bertone Spider
1958 года



Citroen BX

COSMOLADY

ЖУРНАЛ ЖЕНЩИН

№11 | ноябрь | 2017 |

ТЕМА
НОМЕРА
НАВЕЯНО
НОЯБРЁМ

ПУСТЬ
ГОВОРЯТ

ВСЁ О
ЖЕНСКОЙ
ДРУЖБЕ...

ЭЛИКСИР
ТЕПЛА

ДОСТУПНАЯ
РОСКОШЬ

ДЫХАНИЕ 90-Х

ПОД
ВЛИЯНИЕМ
КРАСНОГО

ОСЕННИЙ
ПОЦЕЛУЙ

МЕНЯЕМ
ОБРАЗ!

HOLIDAY
OUTWEAR

JANNET
VON
KLINGEN

ОТКРОВЕННО
БЕЗ ГРАНИЦ
С ИРИНОЙ
ТРУХАЧЁВОЙ

Ирина Зайцева

МЕНЯЮ МИР ОДНИМ
ДИАЛОГОМ



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