

Тест-Драйв

Январь-Февраль 2018



Lamborghini Urus • Автосалон в Детройте NAIAS-2018 • Автосалон в Лос-Анджелесе-2017 • Peugeot EU-Live • Renault Symbioz 2
Rinspeed Snap • Volkswagen MOIA Ride Pooling • Honda Insight • Kia Niro EV • Toyota GR Super Sport • Fisker EMotion L
McLaren Senna • Volkswagen Polo Sedan • Daihatsu Terios • Great Wall Wey P8 • NIO ES8 • Ford Edge • Hyundai Nexo Audi A8
BMW X3 • Jaguar E-Pace • Mercedes-AMG GLC63 Coupe • Nissan Leaf • Volkswagen T-Roc • Audi Q5 • Ford Fiesta, Kia Rio и Skoda Fabia
Infiniti QX30, Subaru XV и Volvo V40 Cross Country • Ford Mondeo, Opel Insignia и Volkswagen Passat Citroen C3 Aircross,
Renault Captur и SsangYong Tivoli • Kia Sportage, Nissan Qashqai и Peugeot 3008 • BMW X6, Maserati Levante и
Porsche Cayenne • В погоне за рекордом скорости

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



Над номером работали:

Брызгунов Тарас

Каратаев Вячеслав

Косоголов Александр

Фитисова Юлия

Главный редактор

Краев Василий

Свидетельство о регистрации КВ 7445 от 17.06.03.

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

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

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

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

Отдел распространения: booker.afp@gmail.com

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



4

Автосалон

Автосалон в Детройте NAIAS-2018:
американский формат



20

Автосалон

Автосалон в Лос-Анджелесе-2017:
автошоу в голливудском стиле



34

Концепт-кар

Peugeot EU-Live:
городской автомобиль будущего



40

Концепт-кар

Renault Symbioz 2:
слияние автомобиля и дома



48

Концепт-кар

Rinspeed Snap:
беспилотник для города



54

Концепт-кар

Volkswagen MOIA Ride Pooling:
такси будущего



60

Концепт-кар

Honda Insight:
возвращение



68

Концепт-кар

Kia Niro EV:
новая ипостась



74

Концепт-кар

Toyota GR Super Sport:
предвестник нового купе



78

Премьера

McLaren Senna:
посвящается легенде



86

Премьера

Fisker EMotion:
будущее наступает сейчас



94

Премьера

Lamborghini Urus:
самый быстрый вседорожник в мире



100

Премьера

Volkswagen Polo Sedan:
смена поколений



106

Премьера

Daihatsu Terios:
преображение



114

Премьера

Great Wall Wey P8:
с прицелом на Европу



120

Премьера

Ford Edge:
освежение с прибавкой в мощности



- 126** **Премьера**
Hyundai Nexso:
ставка — на водород



- 132** **Дебютант**
Audi A8:
перерождение флагмана



- 140** **Дебютант**
BMW X3:
дубль третий



- 146** **Дебютант**
Jaguar E-Pace:
пополнение во вседорожной линейке



- 148** **Дебютант**
Mercedes-AMG GLC63 Coupe:
вседорожник с сердцем спорткупе



- 156** **Дебютант**
Nissan Leaf:
смена поколений



- 164** **Дебютант**
Volkswagen T-Roc:
младший член «семейства»



- 180** **Тест-драйв**
Audi Q5:
вторая глава



- 190** **Сравнительный тест-драйв**
Ford Fiesta, Kia Rio и Skoda Fabia:
новички против завсегдатая В-класса



- 196** **Сравнительный тест-драйв**
Infiniti QX30, Subaru XV и Volvo V40 Cross Country:
хэтчбэки с задатками вседорожника



- 202** **Сравнительный тест-драйв**
Ford Mondeo, Opel Insignia и Volkswagen Passat:
лидеры европейского D-класса



- 208** **Сравнительный тест-драйв**
Citroen C3 Aircross, Renault Captur и SsangYong Tivoli:
переднеприводные вседорожники



- 214** **Сравнительный тест-драйв**
Kia Sportage, Nissan Qashqai и Peugeot 3008:
экономия — прежде всего



- 220** **Сравнительный тест-драйв**
BMW X6, Maserati Levante и Porsche Cayenne:
вседорожники с характеристиками спорткупе



- 226** **Страницы истории**
В погоне за рекордом скорости

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

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

Автосалон в Детройте

NAIAS-2018:

американский формат



Детройт – сердце американской автомобильной промышленности, именно здесь начиналась история многих знаменитых марок. Пусть сейчас этот город переживает не лучшие времена, но он все еще остается центром автопрома. И именно в Детройте ежегодно проходит международный автосалон NAIAS (North American International Auto Show – Североамериканское международное автошоу).

Детройтский автосалон проводят с 1907 года и за более, чем сто лет, здесь представили не один десяток знаменитых моделей. В последние несколько десятилетий автошоу традиционно проводят в январе и оно как бы открывает новый автомобильный год. Нынешняя выставка прошла с 13 по 28 января.

На NAIAS-2018 состоялось свыше полусотни мировых и североамериканских премьер. Представили их в первые дни выставки, отведенные для прессы и специали-

стов отрасли. Разместили автомобили в громадных павильонах Кобо-центра общей площадью свыше 90 тыс. кв. м.

Большинство новинок оказались вседорожниками и пикапами, что в полной мере отображает вкусы североамериканских автолюбителей. Как ни странно среди премьер не было ни одного электромобиля, хотя гибридам все же нашлось место в Детройте.

Традиционно NAIAS – это не только новые модели, в Детройте проводят ряд важных мероприятий. Так отдельную экспозицию Automobili-D посвятили передовых разработкам – таким, как автопилот и искусственный интеллект в авто. Кроме того, были проведены лекции для студентов и конкурс автомобильного плаката среди школьников. Как и ранее, выставка не обошлась без благотворительного балла, различных викторин и концертов.

Acura

Новая Acura RDX пока считается концепт-каром, но он не слишком изменится на пути к конвейеру. Дизайн вседорожника стал более динамичным – с аркообразной формой крыши, высокой оконной линией и расширенными крыльями. Передняя часть решена в духе старшей модели MDX: широкая пятиугольная решетка радиатора сочетается с раскосыми светодиодными фарами. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а по краям установлены стреловидные фонари. Оформление салона знакомо по предшественнику: передняя панель напоминает распростертые крылья, а центральная консоль серьезно наклонена. Из новшеств следует отметить кнопочный селектор трансмиссии и большой 10,2-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Среди нового оборудования – Wi-Fi и система изменения настроек шасси. Под капотом установлен 2,0-литровый бензиновый турбомотор, работающий в паре с 10-ступенчатой автоматической трансмиссией.



Acura RDX



Acura RDX



Acura RDX

Audi

В Детройте официально представили новый Audi A7 Sportback. Модель второго поколения компактнее предшественника (4969 мм), но при этом колесная база выросла до 2926 мм. Дизайн стал солиднее – с увеличенной решеткой радиатора, продолговатыми светодиодными фарами и выраженными мускулистыми крыльями. Фонари на всю ширину кузова выполнены в духе Bugatti. В салоне показания приборов теперь выведены на дисплей, а на центральной панели установлены сразу два сенсорных экрана. Список опций дополнили парковочный автопилот и система полуавтономного движения. Поначалу автомобиль предложат только с 3,0-литровым турбированным V6 мощностью 340 л. с., но позже добавят 4,0-литровый 460-сильный V8 и 286-сильный турбодизель объемом 3,0 л. Все версии дополнены «умеренной» гибридной установкой. Будут варианты как с передним, так и с полным приводом, а среди опций есть пневмодвеска и управляемые задние колеса. Цена Audi A7 Sportback – от 67 800 евро.



Audi A7



Audi A7



BMW X2

BMW

Новый BMW X2 – более спортивный собрат модели X1. Вседорожник практически не отличается с виду от предсерийного концепт-кара. У него высокие капот и оконная линия, а также более покатая форма крыши. Колесные арки расширены, а пороги прикрыты хромированными накладками. На крыше установлен маленький спойлер. Большинство элементов салона знакомы по BMW X1. У него позаимствованы руль, комбинация приборов и повернутая к водителю центральная панель с 8,8-дюймовым сенсорным экраном. Объем багажника составляет 470 л. Базовая версия получила систему доступа без ключа и камеру заднего вида. На выбор доступны бензиновые турбомоторы объемом 1,5 л (140 л. с.) и 2,0 л (192 л. с.), а также 2,0-литровые турбодизели мощностью 150, 190 и 231 л. с. Все они оснащены 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями, а привод может быть передним или полным. Самый мощный вариант достигает 100 км/ч за 6,7 с и развивает 230 км/ч. Цены стартуют с отметки в 35 тыс. евро.



BMW X2



BMW X2

Chevrolet

Пикап Chevrolet Silverado нового поколения подрос в размерах и стал выразительнее на вид. Особенно бросаются в глаза огромная хромированная решетка радиатора и «двухэтажные» светодиодные фары. В конструкции широко использованы алюминиевые сплавы, что позволило облегчить автомобиль сразу на 200 кг. Салон стал просторнее (особенно на втором ряду в четырехдверных версиях), а компоновка передней панели осталась знакомой. Крупные клавиши можно нажимать в рабочих перчатках. На выбор предложены бензиновые двигатели V8 объемом 5,3 л (320 л. с.) и 6,2 л (420 л. с.), а позже к ним присоединится еще и 3,0-литровый турбодизель. Новинкой стала и 10-ступенчатая автоматическая трансмиссия.



Chevrolet Silverado



Chevrolet Silverado



Chevrolet Silverado

Ford

Вседорожник Ford Edge прошел плановое обновление. Узнать его можно по уменьшенной в размерах решетке радиатора, новым фарами и фонарям. Оптика является полностью светодиодной. В салоне появился новый круглый селектор трансмиссии. Также появилась заряженная версия Edge ST с аэродинамическим обвесом, 21-дюймовыми легкосплавными дисками и спортивными сиденьями. Ее оснастили доработанным 2,7-литровым V6 с турбонаддувом мощностью 335 л. с. Мощность 2,0-литрового турбомотора увеличили до 250 л. с. Все версии теперь оснащены 8-ступенчатой автоматической трансмиссией, а также адаптивным круиз-контролем с функцией объезда препятствий. Ford Edge в США стоит от 30 тыс. долларов.

Новый Ford Ranger представили в Детройте, ведь модель вернулась на американский рынок. Пикап с виду не слишком отличается от предшественника, а узнать его можно по уменьшенной решетке радиатора и продолговатым светодиодным фарами. Как и прежде, будут версии с двухдверной и четырехдверной кабиной. В салоне изменена компоновка панели приборов: спидометр соседствует с двумя дисплеями. Появился и 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы SYNC 3. Перечень опций расширили Wi-Fi, адаптивный круиз-контроль и система автоматического торможения. В Детройте пикап Ford показали с 2,3-литровым бензиновым турбомотором мощностью около 300 л. с., а позже появится версия с 2,0-литровым турбодизелем. Автомобиль также получил 10-ступенчатую автоматическую трансмиссию. Впер-



Ford Edge



Ford Edge

вые предложены система выбора режимов для разных типов дорожного покрытия Terrain Management и вседорожный круиз-контроль Trail Control.



Ford Ranger



Ford Edge



Ford Ranger

Honda

Гибрид Honda Insight вернулся в новом образе. Во-первых, он существенно подрос в размерах, а, во-вторых, перед нами – седан, а не хетчбэк. Дизайн стал более сдержанным – в духе новых Honda Civic и Accord. Хромированная решетка радиатора образует «брови» над узкими светодиодными фарами. Линии кузова стали более плавными, а в крышку багажника интегрирован спойлер. В салоне стало больше хромированных деталей. Показания приборов выведены на дисплей, а центральной панели установлен 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Вместо рычага трансмиссии у Honda Insight – набор кнопок. Силовая установка состоит из 1,5-литрового бензинового двигателя и двух электромоторов, а средний расход топлива составляет около 4,5 л/100 км.



Honda Insight



Hyundai

В Hyundai рискнули продолжить развитие необычной модели Veloster и представили ее второе поколение. Автомобиль даже сохранил ассиметричные боковые двери (две с правой стороны, одну с левой). Вместе с тем, дизайн стал элегантнее, а широкая решетка радиатора намекает на родство с Hyundai i30 нового поколения, у которого позаимствовали платформу. У хэтчбэка i30 позаимствовали рулевое колесо, дисплей мультимедийной системы и ряд деталей отделки салона. Список опций дополнили система проецирования данных на лобовое стекло, светодиодные фары, технологии автоматического замедления и мониторинга усталости водителя. Поначалу на выбор предложат бензиновый атмосферный двигатель объемом 2,0 л (147 л. с.) или 1,6-литровый 204-сильный турбомотор. Позже также появится заряженный Hyundai Veloster N с 2,0-литровой 275-сильной турбированной «четверкой».



Hyundai Veloster



Hyundai Veloster



Hyundai Veloster

Infiniti

Концепт-кар Infiniti Q Inspiration показал развитие стиля японской марки. Автомобиль отличается изящным дизайном с плавными обводами и аркообразной формой крыши и профилированными боковинами. Фирменная фальшрадиаторная решетка сочетается с узкими светодиодными фарами. Фонари растянуты на всю ширину кузова. В отделке салона сочетаются кожа и дерево, а руль выполнен плоским снизу. На всю ширину передней панели растянут жидкокристаллический дисплей. Еще один экран (сенсорный) заменяет кнопки на центральной панели. Комплектация включает систему полуавтономного движения ProPilot. Под капотом прячется 2,0-литровый бензиновый турбомотор с изменяемой степенью сжатия.



Infiniti Q Inspiration



Infiniti Q Inspiration





Jeep Cherokee

Jeep

Вседорожник Jeep Cherokee прошел обновление. У него новые бамперы, решетка радиатора и фары со светодиодными лампами, а пятая дверь в целях экономии веса выполнена из композитных материалов. Комплекс мер позволил снизить массу вседорожника сразу на 90 кг. В салоне обращает на себя внимание более компактная центральная консоль, а компоновку багажного отсека изменили, что увеличило его объем до 793 л. Линейку двигателей пополнила новая 2,0-литровая «четверка» с турбонаддувом мощностью 270 л. с., а 9-ступенчатая автоматическая трансмиссия перенастроена. Цены начинаются с отметки в 25 тыс. долларов.



Jeep Cherokee



Jeep Cherokee

Kia

Седан Kia Forte в наших краях известен под названием Cerato. Автомобиль сохраняет знакомый клиновидный профиль и аркообразную крышу, но стал элегантнее на вид, а некоторые стилистические черты позаимствованы у флагманского Kia Stinger. Фонари растянуты на всю ширину кузова, а фары за доплату впервые могут быть полностью светодиодными. Длина Kia Forte выросла до 4640 мм, а ширина – до 1798 мм. В салоне приборы глубоко врезаются в панель, также появился большой 8,0-дюймовый дисплей мультимедийной системы, прикрепленный к центральной панели. Список опций дополнили беспроводная зарядка для смартфонов и система автоматического торможения. Седан Kia в США будет комплектоваться только 2,0-литровым 147-сильным бензиновым двигателем, но в других странах предложат и 1,6-литровую версию. На смену 6-ступенчатому «автомату» пришел новый вариатор. Цена Kia Forte в США – от 17 тыс. долларов.

Kia Cerato



Kia Cerato



Kia Cerato

Lexus

Концепт-кар Lexus LF-1 Limitless дает понять, каким будет новый спортивный внедорожник марки. Будущая модель будет по размерам несколько больше, чем Lexus RX – 5014 мм в длину при колесной базе в 2974 мм. Судя по концепту, она будет выдержана в динамичном стиле. У внедорожника длинный капот, высокая оконная линия и большие углы наклона стоек крыши. Фирменная веретенообразная решетка радиатора Lexus сочетается с узкими светодиодными фарами. Колесные арки расширены, а боковины выполнены профилированными. На крыше установлен спойлер, а профиль подчеркивают 22-дюймовые колесные диски. В салоне установлены четыре отдельных спортивных сиденья, разделенных высоким трансмиссионным тоннелем. Здесь – настоящее царство жидкокристаллических дисплеев, ведь всего их установлено около десятка.



Lexus LF-1 Limitless



Lexus LF-1 Limitless



Lexus LF-1 Limitless



Mercedes-Benz G-Class



Mercedes-Benz G-Class

Mercedes-Benz

Новый Mercedes-Benz G-Class – одна из важнейших новинок NAIAS-2018. На первый взгляд может показаться, что это старый добрый угловатый Gelandewagen с иной решеткой радиатора и светодиодными фарами, но на самом деле перед нами – новое поколение модели. В его основе – современная рамная платформа, а кузовные панели выполнены из алюминиевых

сплавов, так что вседорожник стал легче сразу на 170 кг, хотя и вырос до 4737 мм в длину. К слову, возросшие размеры позволили добавить 150 мм для ног задних пассажиров. У Mercedes-Benz G-Class теперь цифровая панель приборов и 12,3-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. У передних сидений появилась функция массажа. Поначалу вседорожник будет доступен только с 4,0-литровым турбированным V8 мощностью 422 л. с., но со временем линейку

расширят 3,0-литровые бензиновые и дизельные «шестерки», а также заряженные версии от AMG. Еще одно новшество – 9-ступенчатый «автомат». Mercedes-Benz G-Class сохранил постоянный полный привод, пониженный ряд трансмиссии и три блокируемых дифференциала. Вместе с тем, передняя подвеска теперь независимая, среди опций есть адаптивные амортизаторы, а клиренс вырос до 241 мм. Цена Mercedes G-Class – от 107 тыс. евро.



Mercedes-Benz G-Class



Toyota Avalon

Toyota

В Детройте дебютировал новый седан Toyota Avalon. Модель бизнес-класса подросла до 4978 мм в длину, а ее колесная база увеличена до 2870 мм. Автомобиль стал гораздо ярче на вид благодаря более ниспадающей форме крыши и рельефным боковинам. Огромная решетка радиатора сочетается с узкими светодиодными фарами. В салоне циферблаты приборов теперь разделены большим цветным дисплеем. Обращает на себя внимание и тоненькая центральная панель, увенчанная 10-дюймовым сенсорным экраном. Базовое оснащение пополнил адаптивный круиз-контроль с системой автоматического торможения. Как и прежде, доступен 3,5-литровый бензиновый V6, но благодаря непосредственному впрыску топлива его мощность выросла до 305 л. с. Новшеством стала 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия. Также доступна 206-сильная гибридная силовая установка, состоящая из 2,5-литровой «четверки» и электромотора. Стоимость стартует с отметки в 34 тыс. долларов.



Toyota Avalon



Toyota Avalon



Nissan Xmotion

Nissan

Nissan Xmotion показал, каким может быть новый внедорожник для любителей активного отдыха. У него атлетичный дизайн с короткими свесами кузова и расширенными крыльями. Широкая решетка радиатора сочетается с изогнутыми светодиодными фарами. Задние стойки крыши практически вертикальные, а «плечи» внедорожника подчеркивают тоненькие фонари. В салоне установлены шесть отдельных кресел, разделенных высокой консолью, а доступ внутрь облегчают распашные двери. Руль напоминает штурвал самолета, а на всю ширину передней панели установлен большой жидкокристаллический дисплей. В отделке использованы кожа и дерево, а красная подсветка на белом фоне символизирует японский флаг. Nissan Xmotion получил систему полуавтономного движения ProPilot.



Nissan Xmotion



Nissan Xmotion

Volkswagen

На Детройтском автосалоне представлен новый Volkswagen Jetta. Он выглядит более выразительно благодаря аркообразной линии крыши и профилированным боковинам. У него увеличена в размерах решетка радиатора, а фары теперь могут быть светодиодными. Седан Volkswagen построен на модульной платформе MQB и стал легче при том, что длина выросла до 4702 мм, а колесная база – до 2686 мм. Салон стал значительно просторнее, а объем багажника увеличен до 510 л. Базовое оснащение теперь включает камеру заднего вида, а список опций пополнила система автоматического торможения. За доплату теперь доступна цифровая панель приборов, также можно выбрать большой 10,2-дюймовый дисплей мультимедийной системы. На первых порах автомобиль будет доступен с 1,4-литровым 150-сильным турбомотором и 6-ступенчатой механической или 8-ступенчатой автоматической трансмиссией. Позже появятся и другие бензиновые и дизельные двигатели с турбонаддувом. Volkswagen Jetta нового поколения поступит в продажу в США с лета по цене от 18 545 долларов.



Volkswagen Jetta



Volkswagen Jetta



Volkswagen Jetta

Автосалон в Лос-Анджелесе-2017:

автошоу в голливудском стиле



Автосалон в Лос-Анджелесе известен с 1907 года и долгое время был выставкой для высших слоев населения и голливудской богемы. Соответственно, там в основном демонстрировались дорогие и эксклюзивные автомобили. Однако в последние два десятилетия автошоу существенно изменилось: количество премьер растет из года в год и представляют они разные автомобильные сегменты.

В нынешнем году состоялось свыше полусотни мировых и североамериканских премьер. Разместили их в больших павильонах общей площадью 70 тыс. кв. м.

Подавляющее большинство новинок в этом году – спортивные модели и популярные в США вседорожники. Причем довольно много премьер премиум-сегмента, так что организаторы автошоу в Лос-Анджелесе не забы-

вают о жителях Голливуда. А вот электромобилей и гибридов в эко-сознательной Калифорнии оказалось немного.

Основные презентации состоялись в первые три дня выставки, отведенные для прессы и специалистов отрасли. Их даже выделили в отдельное событие и назвали AutoMobility. Посетителям же выставку открыли с 1 по 10 декабря.

Помимо ярких новинок, посетители автосалона смогли посетить павильоны новых технологий и экологии. В Лос-Анджелесе также традиционно наградили лучших молодых дизайнеров и отметили самые инновационные автомобильные стартапы. И, конечно же, не обошлось без яркой шоу-программы в лучших традициях Голливуда.

BMW

Гибрид BMW i8 прошел модернизацию и обзавелся новой версией – кабриолетом. Его мягкая тканевая крыша складывается с помощью электропривода за 15 с. Автомобиль сохраняет знакомый дизайн с длинным капотом, а за спинками сидений предусмотрены обтекатели. К тому же, у обеих версий 1,5-литровый бензиновый турбодвигатель теперь развивает 231 л. с., а электромотор – 143 л. с., то есть суммарная мощность выросла до 374 л. с. Разгон до 100 км/ч занимает 4,3 с. Также установлена новая аккумуляторная батарея, что увеличило запас хода на электро- тяге до 55 км.



BMW i8 Roadster



BMW i8 Roadster



BMW i8 Roadster



Chevrolet Corvette ZR1 Convertible

Chevrolet

В Лос-Анджелесе презентовали новый Chevrolet Corvette ZR1 не только с кузовом купе, но и как кабриолет. Автомобили оснащены 6,2-литровым компрессорным V8 мощностью 755 л. с. и с максимальным крутящим моментом в 970 Н·м. На выбор

доступны 7-ступенчатая механическая или 8-ступенчатая автоматическая трансмиссии. В любом случае разгон до 100 км/ч занимает менее 3 с, а максимальная скорость превышает 340 км/ч. Chevrolet Corvette ZR1 получил электронный задний дифференциал, а также адаптивные амортизаторы и карбоново-керамиче-

ские тормоза. Отличить автомобили можно по аэродинамическому обвесу, расширенным крыльям и огромному заднему антикрылу. В салоне появились спортивные сиденья с интегрированными подголовниками. Цена Chevrolet Corvette ZR1 весьма демократична: 120 тыс. долларов за купе и 123 тыс. – за кабриолет.



Chevrolet Corvette ZR1

Infiniti QX50



Infiniti QX50



Infiniti

Новый Infiniti QX50 второго поколения разработчики назвали самой высокотехнологичной моделью за всю историю марки. Автомобиль построен на новой платформе радикально изменил свою компоновку, ведь двигатель теперь расположен поперечно. С виду вседорожник практически не отличается от предсерийного концепт-кара Infiniti QX Sport. Фирменная широкая решетка радиатора сочетается с узкими светодиодными фарами, обращает на себя внимание и характерный изгиб задних стоек крыши. Салон стал просторнее, а задние сиденья получили горизонтальную регулировку. На центральной панели теперь установлены сразу два сенсорных дисплея. Среди опций значится система полуавтономного движения ProPilot. Под капотом установлен новый 2,0-литровый бензиновый турбомотор мощностью 270 л. с. с переменной степенью сжатия. Новая технология позволила добиться небольшого расхода топлива – 8,7 л/100 км в смешанном цикле. В паре с «четверкой» работает бесступенчатый вариатор, а привод может быть передним или полным.

Infiniti QX50





Jeep Wrangler



Jeep Wrangler

Jeep

Новый Jeep Wrangler – одна из главных премьер автошоу в Лос-Анджелесе. Все-дорожник практически не изменился внешне и сохраняет классический угловатый дизайн. Вместе с тем, у него теперь светодиодные фары. Конструкция остается рамной, однако подвеска стала полностью независимой, а масса автомобиля уменьшена на 90 кг за счет использования алюминиевых сплавов. Можно выбрать трехдверную и пятидверную версии. Салон стал просторнее и существенно повышено качество материалов внутренней отделки. Появился и 8,4-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы UConnect. На первых порах покупателям предложат проверенный 3,6-литровый V6 мощностью 285 л. с. или гибридную версию с 2,0-литровым турбодвигателем на 268 л. с. и небольшим электромотором. Позже линейку Jeep Wrangler пополнят 3,0-литровый 250-сильный турбодизель и заряжаемый гибрид. Все версии получат новый 8-ступенчатый «автомат». Цены стартуют с отметки в 25 тыс. долларов.



Jeep Wrangler



Rabge Rover



Rabge Rover



Range Rover Sport

Land Rover

В Лос-Анджелесе показали обновленные Range Rover и Range Rover Sport. Вседорожники можно узнать по обновленным фарам, решетке радиатора и фонарям, что сделало их похожими на новый Range Rover Velar. У Velar позаимствована и компоновка салона с двумя сенсорными дисплеями на центральной панели. В базовых версиях обеих моделей теперь установлена цифровая панель приборов, также предусмотрены Wi-Fi и система автоматического торможения. Range Rover получил особую версию SV Autobiography с особой отделкой, отдельными задними сиденьями с функцией массажа и 10-дюймовыми мониторами в спинках передних кресел. Мощность 5,0-литрового компрессорного V8 выросла до 525 л. с., также линейку Range Rover и Range Rover Sport расширил подзаряжаемый гибрид с 2,0-литровым бензиновым турбодвигателем и электромотором общей мощностью 404 л. с.



Range Rover Sport



Lexus RX L

Lexus

Модельный ряд Lexus RX впервые пополнился удлиненной версией. Прибавка в длине составила 110 мм, а узнать Lexus RX L можно по уменьшенному углу наклона задних стоек крыши. Благодаря этому в салоне появилось место для третьего ряда сидений. Второй ряд получил горизонтальную регулировку и изменяемый угол наклона спинок, причем можно выбрать трехместный диван или два отдельных сиденья. Lexus RX L не будет доступен с четырехцилиндровым мотором, а только с 3,5-литровым 290-сильным V6 или гибридной силовой установкой мощностью 308 л. с. Цены стартуют с отметки в 47 тыс. долларов.



Lexus RX L



Lexus RX L



Lincoln MKC



Lincoln MKC



Lincoln Nautilus

Lincoln

Lincoln представил в Калифорнии два обновленных вседорожника. Новый Lincoln Nautilus – модернизированный вариант модели MKX, которую решили переименовать. Передняя часть изменена в стиле Lincoln Continental: широкая хромированная решетка радиатора сочетается с продолговатыми светодиодными фарами. Сзади освежены фонари. В салоне заметно новое рулевое колесо, а показания приборов теперь выведены на дисплей. На центральной панели установлен 8,0-дюймовый сенсорный дисплей современной мультимедийной системы SYNC 3. За доплату теперь доступен автопилот для пробок. Lincoln Nautilus оснащают бензиновыми турбомоторами объемом 2,0 л (245 л. с.) и 2,7 л (335 л. с.).

Lincoln MKC также прошел обновление в духе седана Continental: Главное новшество в салоне – сенсорный экран SYNC 3. Базовую комплектацию дополнили Wi-Fi и система автоматического замедления. Как и ранее, на выбор доступны бензиновые турбомоторы объемом 2,0 л (245 л. с.) и 2,3 л (285 л. с.).



Lincoln Nautilus

Mazda

Седан Mazda 6 обновлен уже во второй раз, причем на этот раз изменения более существенны. Увеличенная в размерах решетка радиатора и узкие фары сделали автомобиль похожим на новый Mazda CX-5 второго поколения. Оптика может быть и полностью светодиодной. Внутри обращает на себя внимание новая передняя панель, также заменены приборы и установлены более комфортабельные передние кресла. Впервые модельный ряд Mazda 6 пополнила заряженная версия, оснащенная 2,5-литровым бензиновым турбомотором мощностью 250 л. с.



Mazda 6



Mazda 6



Mazda 6

The new CLS
the original perfected

Mercedrs-Benz CLS



Mercedes-Benz

В Калифорнии дебютировал новый Mercedes-Benz CLS третьего поколения. Седан Mercedes-Benz вернулся к истокам и своим силуэтом с аркообразной формой крыши напоминает первую модель 2004 года. Передняя же часть решена в современном стиле – с широкой решеткой радиатора и стреловидными светодиодными фарами. Седан стал длиннее на 50 мм и ниже. В салоне чувствуется влияние Mercedes-Benz E-Class, у которого с CLS общая платформа. Цифровая панель приборов сгруппирована в один блок с сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Дефлекторы системы вентиляции похожи на турбины. Среди опций появились система полуавтономного движения и беспроводная зарядка для смартфонов. На первых порах для седана будут доступны 3,0-литровые турбодизели мощностью 286 и 340 л. с., а также 390-сильная гибридная установка, состоящая из 3,0-литрового бензинового V6 с турбонаддувом и электромотора. Со временем появятся и заряженные 4,0-литровые версии от AMG. Все модификации оснащены 9-ступенчатый «автоматом», можно будет выбрать полный привод и пневмоподвеску. Цена Mercedes-Benz CLS в базовой версии составит около 60 тыс. долларов.

Mercedrs-Benz CLS



Mercedrs-Benz CLS





Mitsubishi Re-Model A

Mitsubishi

К своему столетию компания Mitsubishi подготовила оригинальный концепт-кар Re-Model A. С виду он напоминает первенца японской марки – Mitsubishi Model A

1917 года. Но его техническая «начинка» полностью современная, ведь он построен на шасси вседорожника Mitsubishi Outlander PHEV. У него позаимствовали гибридную силовую установку, состоящую из 2,0-литрового бензинового

двигателя и двух электромоторов. Кроме того, в салоне установлена мультимедийная система с сенсорным дисплеем, а оснащение включает систему автоматического замедления.



Mitsubishi Re-Model A

Subaru

Новый Subaru Ascent – большой вседорожник, пришедший на смену модели Tribeca. Это самый крупный автомобиль в истории марки: достигает 4999 мм в длину при колесной базе в 2980 мм. Ascent отличается атлетичным дизайном с широкой решеткой радиатора и выраженными расширенными крыльями. Вседорожник предложен в версиях на 7 либо 8 мест. На центральной панели – сразу два цветных экрана, один из которых – сенсорный. Начальное оснащение включает трехзонный климат-контроль и систему автоматического торможения, а в самом дорогом варианте есть Wi-Fi и сенсорный электропривод пятой двери. Subaru Ascent получил оппозитный турбомотор нового поколения объемом 2,4 л и мощностью 260 л. с. Единственная доступная трансмиссия – бесступенчатый вариатор, обязательным является и фирменный постоянный полный привод. Новый Subaru Ascent поступит в продажу с лета по цене примерно от 35 тыс. долларов.



Subaru Ascent



Subaru Ascent



Subaru Ascent



Toyota FT-AC

Toyota

Концепт-кар Toyota FT-AC – компактный внедорожник для любителей активного отдыха. У него высокий клиренс, а бамперы, пороги и колесные арки прикрыты защитными пластиковыми накладками.

Оптика является полностью светодиодной, причем противотуманные фары выполнены съемными и могут служить фонариками. При этом у автомобиля атлетичный профиль с короткими свесами кузова и большим углом наклона задних стоек крыши. Сзади предусмотрено крепление для горных велосипедов. Уста-

новлены и видеорегистраторы, позволяющие записывать приключения на бездорожье. Также есть функция геолокации, чтобы отыскать автомобиль, если он пропал. Toyota FT-AC получила гибридную силовую установку нового поколения, которая вскоре появится на серийных моделях.



Toyota FT-AC



Volvo XC40

Volvo

Новый Volvo XC40 очень важен для шведской марки. Во-первых, это самый компактный внедорожник в ее линейке – 4425 мм в длину при колесной базе в 2702 мм. Во-вторых, это первая модель на полностью новой модульной платформе CMA. XC40 возвращает нас к традиционному угловатому стилю Volvo, хотя есть и

современные детали вроде светодиодных фар с Т-образными ходовыми огнями. В более дорогих версиях показания приборов выведены на экран, а большую часть центральной панели занимает 12,3-дюймовый сенсорный дисплей. Объем багажника равен 460 л. Volvo XC40 получил инновационную систему бесключевого доступа, позволяющую открыть автомобиль с помощью смартфо-

на. Также ему доступны камеры кругового обзора, система автоматического торможения и автопилот для пробок. На выбор доступны бензиновые турбомоторы объемом 1,5 л (152 и 190 л. с.) и 2,0 л (254 л. с.), а также 2,0-литровые турбодизели мощностью 150 и 190 л. с. В будущем появится и гибрид Volvo XC40. Цена внедорожника – от 31 тыс. евро.



Volvo XC40

Peugeot EU-Live:

городской автомобиль будущего

Миниатюрные городские автомобили – особый вид транспортных средств. Причем модели вроде Smart или Toyota iQ – далеко не самые оригинальные в этой когорте. Есть, например, компактный электромобиль Renault Twizy с tandemной компоновкой салона, как в мотоцикле. Теперь же у него может появиться достойный конкурент – представлен концепт-кар Peugeot EU-Live.





Peugeot EU-Live – трехколесное городское транспортное средство длиной 2,4 м и шириной всего 0,85 м. То есть он не намного больше мотоцикла, что позволяет уверенно маневрировать в городском потоке. Для удобства посадки и высадки в тесных местах двери поднимаются вверх по «гильотинному» принципу. У автомобиля высокая оконная линия и заостренный спойлер на крыше. Оптика выполнена полностью светодиодной.

Салон выполнен двухместным, причем пассажир сидит за водителем. Кресла спортивные – с интегрированными подголовниками. Показания приборов выведены на дисплей, а комплектация включает подушку безопасности водителя.

Peugeot EU-Live оснащен 350-кубовым одноцилиндровым бензиновым двигателем и двумя электромоторами, а суммарная мощность гибридной силовой установки – 42 л. с. При этом поскольку мотор

малого объема, то во Франции для управления автомобилем не нужны права. Однако легкий EU-Live развивает 130 км/ч. Он способен проехать 70 км в электрическом режиме и еще 230 км – на бензине.

Пока Peugeot EU-Live остается концепт-каром, хотя в перспективе он может стать серийным.







IN



INNOVATION BY PSA
GROUPE

Реп сли



ault Symbioz 2:

ние автомобиля и дома







Компания Renault начала развитие новой технологии, позволяющей синхронизировать автомобиль и «умный дом». На Франкфуртском автосалоне этой теме посвятили концепт-кар Renault Symbioz, а теперь представили усовершенствованный Renault Symbioz 2.

Новый Renault Symbioz 2 – весьма маленький автомобиль: он достигает 4,92 м в длину, 1,92 м в ширину и 1,44 м в высоту. Автомобиль сочетает в себе черты минивэна и спортивного купе. У него обтекаемый вытянутый силуэт с длинным капотом и высокой оконной линией. Крыша выполнена полностью прозрачной, причем отдельные ее секции поднимаются вверх при открытии дверей. Сами двери распашные, а центральные стойки крыши отсутствуют. Оптика автомобиля – полностью светодиодная.

Салон декорирован новой экологически чистой тканью. Руль приплюснут

сверху и снизу, а показания приборов и данные мультимедийной системы выведены на один большой Г-образный экран. Дисплеи и камеры заменяют и зеркала заднего вида.

В салоне установлены четыре отдельных кресла. Если перевести автомобиль в режим автопилота, то руль прячется, передняя панель отодвигается на 12 см, а передние сиденья могут раскладываться или разворачиваться, чтобы можно было лицом к лицу общаться с задними пассажирами. По центру салона в этом случае выдвигается небольшой столик. Кроме того, есть Wi-Fi и очки виртуальной реальности для просмотра кино.

Два электромотора суммарно развивают 680 л. с. и обладают максимальным крутящим моментом в 660 Н·м. Электроавтомобиль Renault способен разогнаться до 100 км/ч за 6 с.

Renault Symbioz способен взаимодей-

ствовать с умным домом. Например, карты с его навигационной системы можно посмотреть по телевизору, а аккумуляторная батарея может питать электричеством домашнюю бытовую технику. Через автомобиль можно посылать в дом сигнал родным о скором приезде. Мало того, сам по себе автомобиль может въехать в дом и стать одной из его комнат.

Кроме того, концепт-кар может контактировать с другими автомобилями и дорожной инфраструктурой. Эти функции необходимы для безопасного передвижения на автопилоте. В арсенале Renault Symbioz 2 – радар, набор камер и датчиков.

В Renault считают, что к 2030 году технологии Symbioz 2 станут привычными на большинстве новых автомобилей.



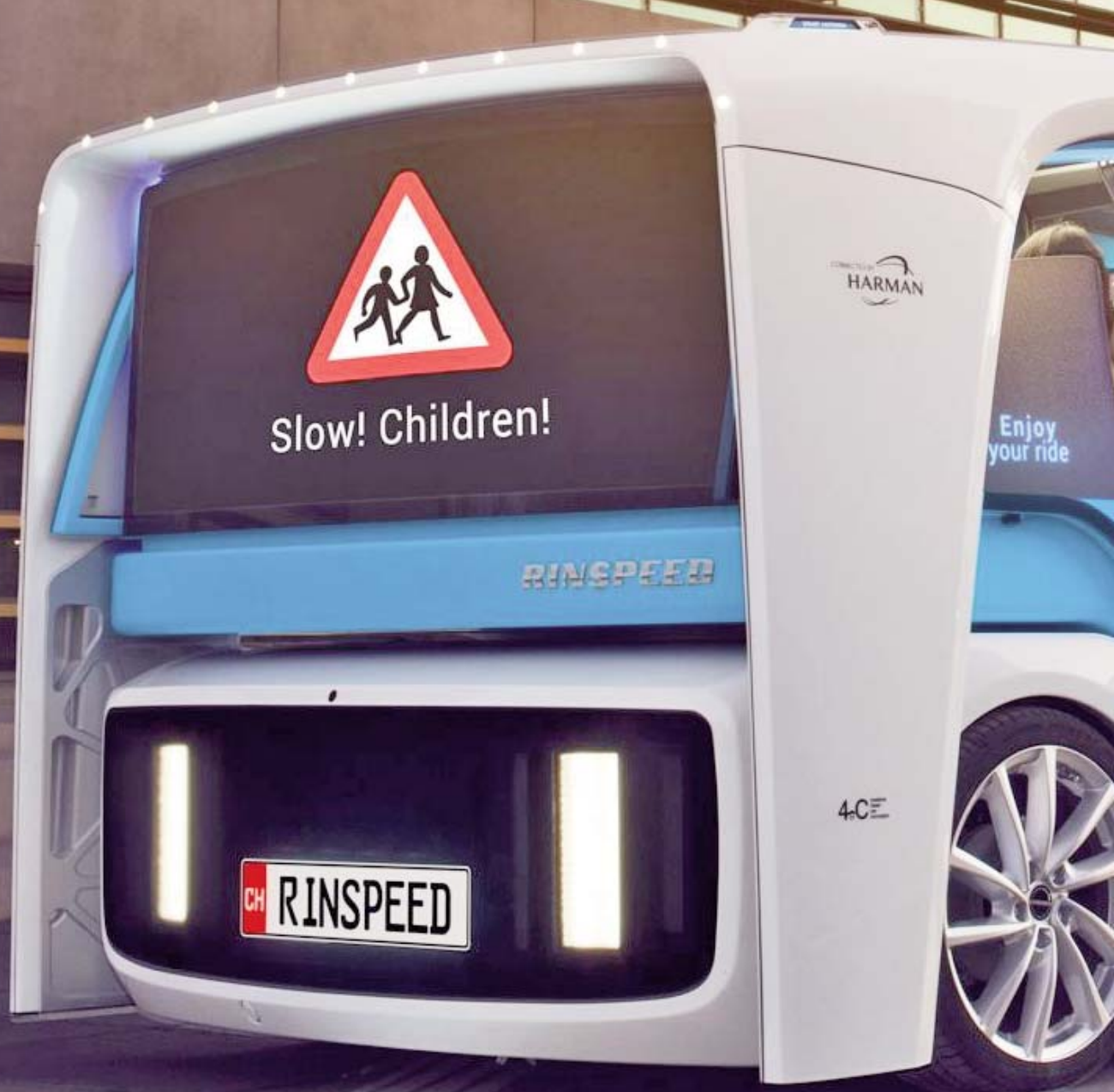






Rinspeed Sr

беспилотник для города





ар:

Швейцарское ателье Rinspeed славится своими неординарными концепт-карами. Они никогда не становятся серийными, ведь опережают время, но многие их решения затем используются в автомобилях других марок. К шоу электроники CES-2018 подготовили новый Rinspeed Snap.

Концепт-кар достигает 4682 мм в длину, 1842 мм в ширину и 1960 мм в высоту при колесной базе в 3250 мм. Весит автомобиль около 1700 кг. Дизайн Rinspeed весьма лаконичный – он выглядит, как контейнер на колесах с вертикальными стойками крыши.

Особенность автомобиля – в его смен-

ных модулях, которые крепятся на платформу с шасси. Rinspeed Snap может быть пассажирским мини-вэном, развозным фургоном или даже домом на колесах. На боковины могут проецироваться изображения, что удобно, например, для демонстрации рекламы. К слову, платформа также способна передвигаться самостоятельно.

Независимо от выбранной компоновки автомобиля, в салоне отсутствуют органы управления, ведь он является беспилотным. В пассажирском варианте предусмотрены несколько проекторов, выводющих

изображение на переднее и заднее стекло. Кроме того, каждому из пассажиров положено по три дисплея, на которые выведены данные мультимедийной и навигационной системы, камер кругового обзора.

Электромотор мощностью 69 л. с. позволяет развить 80 км/ч. Rinspeed Snap оснащен компактной аккумуляторной батареей на 12 кВт•ч, а его дальность пробега без подзарядки – 100 км. Для городской эксплуатации этого вполне достаточно.









Volkswagen MO

макси будущего



KIA Ride Pooling:



В ближайшие десятилетия нас ждет революция дорожного движения в городе. Новые виды общественного транспорта, беспилотные автомобили и машины служб каршеринга (краткосрочного проката) изменят облик мегаполисов будущего. В Volkswagen представили свое видение коммерческого транспортного средства – микроавтобус MOIA Ride Pooling.

Концепт-кар Volkswagen MOIA Ride Pooling создан дочерней компанией концерна на базе вэна Т6. Отличить его можно по измененной решетке радиатора, новым светодиодным фарами и

необычной изогнутой оконной линии. Сзади заменена пятая дверь и установлены фонари на всю ширину кузова.

Автомобиль рассчитан на водителя и шестерых пассажиров. В салоне предусмотрены Wi-Fi и лампы для чтения, отдельное место для багажа. Пассажиры будут путешествовать в комфортабельных индивидуальных креслах.

Volkswagen MOIA Ride Pooling – своеобразие групповое такси будущего. Уже в следующем году первые автомобили будут курсировать в Гамбурге. Водитель будет собирать пассажиров, которым необходимо ехать в одном

направлении, и развозить их по выбранным адресам.

Микроавтобус Volkswagen оснащен электромотором, однако его мощность держится в секрете. Зато известно, что запас хода электромобиля составит 300 км, а зарядить аккумуляторные батареи на 80% можно будет всего за полчаса.

Производство Volkswagen MOIA Ride Pooling стартует в 2018 году – будет собрана партия из 200 микроавтобусов. В перспективе объемы выпуска увеличат до 1000 автомобилей в год.







Honda Inspire

возвращение



ht:





Купе Honda Insight появилось в 1999 году и стало одним из первых массовых серийных гибридов на рынке. Впрочем, массовым оно не было и семь лет спустя модель сняли с производства. Вернулась она в 2009 году уже как пятидверный хэтчбек и стала самым доступным в мире гибридом. Впрочем, в 2014 году от выпуска Insight еще раз отказались. Тем не менее, гибрид Honda снова возвращается.

На автосалоне в Детройте дебютирует концептуальная предсерийная версия модели, а производство Honda Insight третьего поколения стартует осенью 2018 года. Хотя с первого взгляда понятно, что концептом автомобиль

назвали весьма условно и серийный гибрид мало чем будет отличаться от него.

Новая Honda Insight стала крупнее предшественника, а ее дизайн гораздо более солидный. Теперь перед нами не хэтчбек, а седан, внешне очень напоминающий Honda Accord новой генерации. Формы кузова стали более плавными. Широкая хромированная решетка радиатора образует своеобразные «брови» над узкими светодиодными фарами. В крышку багажника интегрирован заостренный спойлер.

Внутреннюю отделку разбавляют серебристые вставки «под алюминий». Обод руля выполнен плоским снизу,

а показания приборов выведены на дисплей. На центральной панели установлен 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Также следует отметить кнопочный селектор трансмиссии вместо рычага. Honda Insight также просторнее внутри, чем модель предыдущего поколения.

Заменена и гибридная установка: ее позаимствуют у того же седана Accord. Бензиновый 2,0-литровый двигатель работает в паре с двумя электромоторами. Новая Honda Insight станет существенно мощнее и при этом экономичнее модели второго поколения.















Kia Niro EV:

Новая иномарка





Изначально вседорожник Kia Niro был обычным гибридом, но вскоре у него появилась и подзаряжаемая гибридная версия. Третьим шагом станет премьера электрической модификации и она состоится уже в нынешнем году. Пока же на шоу электроники CES-2018 в Лас-Вегасе представили концепт-кар Kia Niro EV.

По дизайну новый Kia Niro EV существенно отличается от гибридных собратьев, хотя серийная модель все же будет сдержаннее на вид. Автомобиль сохраняет знакомый силуэт, но передняя часть претерпела существенные изменения. На месте решетки радиатора теперь

небольшой дисплей, на который выводятся разнообразные приветствия. Изменен и бампер, а узкие фары – светодиодные. Новые и фонари, а соединяет их диодная полоса. Обращают на себя внимание и специальные колесные диски, призванные улучшить аэродинамику.

Перемены в салоне – еще более кардинальные. В отделке сочетаются кожа, алькантара и дерево. Новое рулевое колесо двухспицевое, а его обод плоский снизу. На нем предусмотрены сенсорные панели. Показания приборов теперь выведены на дисплей, а на центральной панели установлен новый сенсорный экран мультимедийной системы.

Электромобиль Kia Niro EV также получил систему распознавания водителя по лицу и голосу. Как только он определяет владельца, то применяет сохраненные им настройки сиденья, аудиосистемы и спутниковой навигации.

Kia Niro EV оснащен электромотором мощностью 201 л. с., то есть является самым мощным в «семействе» Niro. Литий-полимерная аккумуляторная батарея на 64 кВт·ч позволяет проехать 383 км без подзарядки. Скорее всего, эту силовую установку сохранят и на серийной модели.





Toyota GR Super

предвестник нового кун



r Sport: e





В былые времена линейка спортивных моделей Toyota была широкой и разнообразной, однако в начале 2000-х от них решили отказаться. Впрочем, теперь руководство японской компании поняло, что без спортивных нельзя, и постепенно возвращает их. Уже неплохо зарекомендовало себя купе Toyota GT86 (наследник Celica), на очереди – возрожденная Supra и, возможно, компактный преемник модели MR2. Думают в Toyota и о дорожных моделях высшего сегмента и подтверждение тому – концепт-кар Toyota GR Super Sport.

Купе Toyota GR Super Sport разработано

спортивным подразделением GAZOO Racing, разрабатывающим спортпрототипы для соревнований. Именно гоночный Toyota TS050 Hybrid, известный выступлениями в Ле-Мане, и стал базой для концепта.

В основе купе лежит легкий карбоновый монокок. По дизайну автомобиль напоминает спортпрототипы: он низкий и широкий, а потому кажется распластанным по земле. Крылья автомобиля выпуклые, а сзади установлено большое антикрыло. Лобовое стекло выполнено панорамным, а вот боковых окон нет – их заменяют камеры с мониторами. Изображения

салона не опубликованы, но известно, что сиденья водителя и пассажира интегрированы в монокок.

Гибридная силовая установка также позаимствована у Toyota TS050 Hybrid. Высокооборотистый бензиновый V6 объемом 2,4 л и электромотор суммарно развивают 1000 л. с.

Toyota GR Super Sport представили на тюнинг-шоу в Токио. Пока окончательное решение о создании серийной модели не принято, но если ее и будут выпускать, то мелкими сериями.



McLaren Senna



Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА

а. посвящается
легенде







Айртон Сенна – знаковая личность для McLaren. Легендарный пилот принес британской команде три чемпионских титула и именно с его именем связан период наибольшего расцвета McLaren. Так что неудивительно, что новую трековую модель марки назвали McLaren Senna. Она приходит на смену купе McLaren P1.

Новый McLaren Senna построен на новой платформе, презентованной на купе 720S. В его основе лежит легкий карбоновый монокок, из углеволокна выполнены и все кузовные панели, поэтому автомобиль весит всего 1198 кг.

Дизайн получился весьма необычным. Спереди чувствуется влияние того же McLaren 720S, что заметно по узким светодиодным фарам. У автомобиля карбоновый обвес, серьезно расширены крылья и многочисленные воздухозаборники для охлаждения двигателя и тормозов. Как и положено трековому автомобилю, сзади установлено гигантское регулируемое

антикрыло. Но больше всего внимание привлекает не оно, а прозрачные вставки в дверях – своего рода дополнительные окошки. К слову, сами двери традиционно поднимаются вверх. Сзади обращают на себя внимание тоненькие фонари и установленные высоко выхлопные трубы.

В отделке салона сочетаются кожа и карбон. Показания приборов выведены на дисплей, который может складываться, оставляя только спидометр и индикатор переключения передачи. Это удобно при езде по гоночному треку – не отвлекает. Еще одна оригинальная деталь – красная клавиша запуска двигателя на потолке. Большую часть центральной панели занимает 8,0-дюймовый сенсорный дисплей. Спортивные ковшеобразные сиденья изготавливаются индивидуально для каждого владельца, с учетом его роста и комплекции.

Как ни странно, купе McLaren Senna менее мощное, чем предшественник. Его

4,0-литровый V8 с двумя турбинами развивает 800 л. с. и обладает максимальным крутящим моментом в 800 Н·м. У McLaren P1 было 916 л. с., но эту мощность обеспечивала тяжелая гибридная установка. Разработчики посчитали, что меньший вес автомобиля компенсирует потерю мощности. Характеристики пока не оглашены, но известно, что разгон до 100 км/ч займет менее 3 с.

В паре с мотором работает 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Автомобиль также оснащен адаптивными амортизаторами и карбоново-керамическими тормозами.

Новый McLaren Senna официально представят в марте на Женевском автосалоне. Модель выпустят ограниченной серией из 500 машин, а цена McLaren составит миллион долларов.







Технические характеристики McLaren Senna	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1198
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3994
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	в базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	800 при 7500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	800 при 5500
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Эксплуатационные показатели	
Стоимость автомобиля в США, долларов	1 000 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Fisker EMotion

будущее наступает



Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА

tion: сейчас





Хенрик Фискер прославился, как автор дизайна Aston Martin DB9 и BMW Z8, но его собственная компания оказалась не столь успешная. Гибрид Fisker Karma привел ее к банкротству, но датчанин не опускает руки. Теперь на шоу бытовой электроники CES-2018 он представил электромобиль Fisker EMotion.

Новый Fisker EMotion выглядит очень футуристично, тем не менее, перед нами не концепт-кар, а серийная модель, которая поступит в производство с 2019 года. У седана выраженный клиновидный дизайн с очень низким капотом и мускулистыми расширенными колесными арками. Колеса размещены по краям кузова, а узкие светодиодные фары растянуты на крылья. В крышку багажника интегриро-

ван заостренный спойлер. Но самая оригинальная деталь – поднимающиеся вверх передние и задние двери с подсветкой ручек.

Длина автомобиля равна 5085 мм, а колесная база – 3018 мм. В конструкции широко использованы карбон и алюминиевые сплавы.

Во внутренней отделке сочетаются кожа и замша. Показания приборов выведены на дисплей, а на центральной панели расположены сразу два сенсорных экрана. Передние сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем. Покупатель сможет выбрать трехместный задний диван или два отдельных кресла. А вот 24-дюймовые легкосплавные диски, камеры кругового обзора и автопилот установлены по умолчанию.

Fisker EMotion оснащен двумя 350-сильными электромоторами – по одному на ось. Динамика держится в секрете, но известно, что максимальная скорость составляет 260 км/ч. Литий-ионная аккумуляторная батарея емкостью 143 кВт·ч позволяет проехать 640 км, а пополнить заряд на треть можно будет всего за 9 минут с помощью специального зарядного устройства.

Купить электромобиль Fisker EMotion можно по цене от 130 тыс. долларов. Первые покупатели получают машины в 2020 году, но заказ можно оформить уже сейчас – требуется лишь предоплата в размере 2000 долларов.









Технические характеристики Fisker EMotion

Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Длина, мм	5085
Колесная база, мм	3018
Двигатель	
Тип	Электрический (2)
Расположение	спереди, поперечно и в базе, продольно
Макс. мощность, л. с. при об/мин	700
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	1-ст. автоматическая
Ходовая	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Эксплуатационные показатели	
Максимальная скорость, км/ч	260
Дальность пробега, км	640
Стоимость автомобиля (в США), долларов	130 000
Первое техобслуживание, км	10 000
Периодичность техобслуживания, км	10 000

Lamborghini

самый быстрый вседорожник



Urus:

НИК В МИРЕ





Большинство моделей Lamborghini – купе и кабриолеты, однако в истории итальянской марки, как ни странно, был и серийный вседорожник LM 002. Причем выпускали его в 80-е, когда подобные модели еще не были столь популярны, как сейчас. Рост спроса на вседорожники заставил руководство Lamborghini и их партнеров с Volkswagen выпустить преемника LM 002 – новый Lamborghini Urus. Назвали его в честь дикого быка тура.

В отличие от предшественника, Lamborghini Urus не является рамным, но весит 2154 кг. При этом он значительно крупнее – 5112 мм в длину при колесной базе в 3003 мм. Дизайн выдержан в традиционном граненом стиле Lamborghini. У вседорожника фирменный заостренный «нос», узкие светодиодные фары и клиновидная оконная линия. Во многом автомобиль похож на предсерийный концепт-кар, но решетка радиатора стала крупнее, а крылья больше расширены. Пятая дверь рельефная, а узкие фонари прикрыты небольшим спойлером. Стандартными являются 21-дюймовые легкосплавные диски, а за доплату доступны и 23-дюймовые колеса.

В отделке салона сочетаются кожа, алькантара и карбон. Здесь также преобладают рубленые поверхности, а часть кнопок напоминает тумблеры в кабине самолета. Кнопка запуска двигателя прикрыта красной крышкой, а селектор трансмиссии напоминает ручку управления дросселя. Рулевое колесо выполнено плоским снизу, а показания приборов выведены на дисплей. На наклоненной центральной панели установлены сразу два сенсорных экрана. Lamborghini Urus предложен в версиях на четыре и пять мест, а объем его багажника – 616 л.

Базовое оснащение включает систему доступа без ключа, электроприводы передних сидений и пятой двери, парктроник, систему автоматического торможения. Среди опций есть 1700-ваттная аудиосистема.

Бензиновый 4,0-литровый V8 с двумя турбинами знаком по одноплатформенному Porsche Cayenne Turbo, однако в Lamborghini он мощнее – 650 л. с. Максимальный крутящий момент достигает 850 Н·м при 2250 об/мин. С 8-ступенчатым «автоматом» разгон до 100 км/ч занимает 3,6 с,

а до 200 км/ч – 12,8 с. Максимальная скорость составляет 305 км/ч, то есть Urus – самый быстрый вседорожник в мире. При этом паспортный расход топлива – 10,6 л/100 км в смешанном цикле.

Полный привод дополнен системой векторизации тяги, также предусмотрена система изменения настроек с режимами для грязи, снега и песка. Lamborghini Urus получил управляемые задние колеса, пневмоподвеску с изменяемым дорожным просветом, адаптивные амортизаторы и активные стабилизаторы поперечной устойчивости. Кроме того, установлены огромные карбоново-керамические тормозные диски диаметром 440 мм спереди и 370 мм сзади. Для остановки со 100 км/ч понадобится отрезок длиной всего 33,7 м.

Новый Lamborghini Urus поступит в продажу с весны 2018 года. Цена стартует с отметки в 171 тыс. евро. Ежегодно будут выпускать по 3500 автомобилей. Вскоре линейку может пополнить заряжаемый гибрид Lamborghini.







Volkswagen Polo ***смена поколения***



olo Sedan:

У
И





Практически у всех Volkswagen Polo были версии с кузовом седан. В наших краях они оказались не менее популярны, чем хэтчбэки. Поскольку в этом году дебютировал новый Volkswagen Polo в пятидверной версии, то теперь пришла очередь и седана. Правда, сначала его показали в Бразилии, где он известен под названием Virtus.

Седан Volkswagen Polo нового поколения подрос до 4480 мм в длину при колесной базе в 2650 мм. Автомобиль стал выглядеть гораздо солиднее, чем предшественник и больше напоминает старшего брата Golf VII. Боковины стали профилированными. Впрочем, фирмен-

ные продолговатые фары и узкая решетка радиатора сохранены. В крышку багажника интегрирован спойлер, а фонари стали гораздо крупнее и растянуты на крылья.

В салоне улучшены материалы отделки – как и у всех Volkswagen Polo 2018 года. У того же Golf позаимствовано рулевое колесо с плоским ободом снизу. Впервые за доплату стала доступна цифровая комбинация приборов. Центральная панель немного повернута к водителю, а сверху на ней установлен сенсорный дисплей диагональю 6,5 либо 8 дюймов. Новый Volkswagen Polo Sedan стал просторнее внутри, а объем его багажника вырос до 521 л.

Автомобиль сохраняет знакомый 1,6-литровый бензиновый двигатель мощностью 110 л. с. Новым в линейке стал трехцилиндровый турбомотор объемом 1,0 л и мощностью 115 л. с. Позже может появиться еще и 1,4-литровая турбированная «четверка» на 125 л. с. На выбор будут доступны 5-ступенчатая механическая трансмиссия или 7-ступенчатый «робот» с двумя сцеплениями DSG.

Новый Volkswagen Polo Sedan сначала поступит в продажу в Южной Америке, а в Украине должен появиться в 2018 году. Стоимость составит от 12 500 долларов за базовую версию.







Daihatsu Terios

преображение







Компактный вседорожник Daihatsu Terios известен с 2007 года и является одной из самых популярных моделей японской марки. Второе его поколение оказалось долгожителем, ведь выпускали его с 2006 года. Теперь наконец представлен новый Daihatsu Terios.

Первое, что бросается в глаза, – возросшие размеры вседорожника. Его длина достигает 4435 мм, а колесная база – 2685 мм. Автомобиль является рамным. Существенно изменился и дизайн: новый Daihatsu Terios выглядит стремительнее в профиль благодаря большому углу наклона лобового стекла и клиновидной оконной линии. Широкая хромированная

решетка радиатора сочетается с узкими фарами, дополненными светодиодными ходовыми огнями. Боковины теперь профилированы, а задняя часть приподнята. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а по краям кузова сзади видны крупные фонари.

Салон привлекает внимание контрастной черно-белой отделкой. Циферблаты приборов снабжены нежно-синей оптической подсветкой. На центральной панели установлен 7,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Список опций пополнит система доступа без ключа, климат-контроль и камера заднего вида.

Но главное, что теперь вседорожник является семиместным. Ранее три ряда сидений были только в удлиненном варианте, который был доступен далеко не на всех рынках.

Под капотом установлен 1,5-литровый бензиновый двигатель. Это мотор нового поколения, хотя мощность осталась на прежнем уровне – 104 л. с. Покупатели смогут выбрать 5-ступенчатую механическую или 4-ступенчатую автоматическую трансмиссию.

Новый Daihatsu Terios представили в Индонезии и там же планируют наладить его производство. Базовая версия будет стоить около 17 тыс. долларов.











Great Wall Wey

с прицелом на Европу



P8:







Китайская автомобильная промышленность совершила гигантский скачок за последние 10 лет. Теперь автопроизводители из Поднебесной готовятся к выходу на европейский и американский рынки, причем с довольно-таки конкурентоспособными моделями. Порой для самых развитых стран они создают отдельные марки. Так у Great Wall появилась линейка моделей Wey, а новым ее представителем стал вседорожник P8.

Новый Wey P8 – довольно немаленький автомобиль: его длина составляет 4,75 м, а колесная база – 2,96 м. Внешний вид разрабатывал экс-стилист BMW Пьер Леклерк. У автомобиля подтянутый профиль с короткими свесами кузова и изо-

гнутой оконной линией. В дизайне преобладают плавные поверхности, хотя с ними контрастирует огромная решетка радиатора. Узкие фары – полностью светодиодные. На крыше установлен спойлер, а продолговатые фонари высоко посажены.

Материалы внутренней отделки очень качественные, даже по меркам европейских или японских моделей. Показания приборов выведены на дисплей, а на центральной панели установлен сенсорный экран мультимедийной системы. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Оснащение Wey P8 включает камеры кругового обзора, системы автоматического

торможения, соблюдения полосы движения и слежения за «слепыми» зонами.

Гибридная силовая установка состоит из 2,0-литрового бензинового турбодвигателя и двух электромоторов. Суммарно они развивают 340 л. с. и обладают 520 Н·м крутящего момента. Разгон до 100 км/ч занимает 6,5 с. При этом автомобиль способен проехать 50 км на электро-тяге и расходует 2,5 л/100 км в смешанном цикле.

Новый Great Wall Wey P8 поступит в продажу в Китае с 2018 года, а годом позже появится в Европе. Цена составит около 30 тыс. долларов.





Ford Edge:

**освежение с прибавкой
в мощности**







Первый Ford Edge появился в 2006 году и был чисто американской моделью. Однако его второе поколение (2014 год) уже стали предлагать и в Европе, и в Азии. Теперь вседорожник прошел плановое обновление.

Внешние изменения больше всего заметны в передней части. У Ford Edge 2018 года уменьшена в размерах решетка радиатора, а новые узкие фары теперь полностью светодиодные уже в базовой версии. Фонари также освежены, а еще их теперь разделяет черная лакированная вставка. Кроме того, впервые появился заряженный Edge ST: его можно узнать по черной решетке

радиатора, широким наконечникам выхлопных труб и аэродинамическому обвесу.

В салоне перемены не столь выражены. Больше всего бросается в глаза отсутствие рычага трансмиссии: его заменил круглый селектор. Ford Edge ST также получил спортивные сиденья, обшитые кожей и алькантарой.

Базовое оснащение теперь включает адаптивный круиз-контроль с автопилотом для пробок, функциями объезда препятствий и автоматического замедления. Кроме того, все Edge оснащены камерой заднего вида, датчиками дождя и света, 10 подушками безопасности. За доплату предложены парковочный автопилот, Wi-Fi

и беспроводная зарядка для смартфонов.

Мощность базового 2,0-литрового турбомотора выросла до 250 л. с. Турбированный 2,7-литровый V6 теперь развивает 335 л. с. и устанавливается исключительно на Ford Edge ST и только с полным приводом. Для Европы по-прежнему будут предлагать 2,0-литровый 210-сильный битурбодизель. Все модификации теперь комплектуются 8-ступенчатой автоматической трансмиссией.

Новый Ford Edge презентуют на Детройтском автосалоне, а его производство начнется летом. Цены особо не изменятся и составят от 30 тыс. долларов в США.





Hyundai Nexo:



ставка — на водород





Инженеры Hyundai давно экспериментируют с водородными топливными ячейками. Так, ранее мелкими сериями выпускали вседорожник Hyundai ix35 с такой силовой установкой. Теперь же создали отдельную «водородную» модель Nexo, которая станет более массовой.

Новый Hyundai Nexo – небольшой вседорожник с привлекающим внимание дизайном. У него динамичная аркообразная форма крыши и изогнутая оконная линия. Широкая фальшрадиаторная решетка сочетается с узкими светодиодными фарами, соединенные светящейся полосой. Дверные ручки утоплены в кузов,

а пороги украшены серебристыми накладками. Предусмотрен и пластиковый защитный обвес. На крыше установлен спойлер, а по краям кузова размещены треугольные фонари.

Внутренняя отделка разбавлена вставками «под алюминий». Показания приборов выведены на дисплей, а рядом установлен сенсорный экран мультимедийной системы. Водителя и переднего пассажира разделяет высокая наклоненная центральная консоль. Оснащение Hyundai Nexo включает систему полуавтономного вождения и парковочный автопилот с дистанционным управлением.

Электромотор Hyundai Nexo развивает 160 л. с. и обладает максимальным крутящим моментом в 395 Н·м. Разгон до 100 км/ч занимает 9,5 с.

Электричество для мотора вырабатывается в топливных ячейках путем реакции водорода. Запаса топлива хватает, чтобы преодолеть 595 км, причем силовая установка может без проблем работать и в сильный мороз, и в жару.

Новый Hyundai Nexo представили на шоу бытовой электроники CES-2018. Производство модели стартует в 2019 году.







Audi A8:

перерождение флага





С 1994 года флагманом в линейке Audi является седан A8. За более, чем два десятилетия увидели мир три поколения модели, причем третья генерация выпускалась с 2006 года. Теперь пришло время для полностью нового Audi A8.

Audi A8 не слишком изменился внешне и сохраняет знакомый дизайн с аркообразной линией крыши. Впрочем, по примеру младшего седана A4 во внешнем виде стало больше граней. Передняя же часть выдержана в духе концепт-каров серии Audi Prologue: решетка радиатора увеличена в размерах, а фары стали более стреловидными. Они, кстати, являются светодиодными в базовой версии, а за доплату доступна лазерная оптика с активной матрицей. Боковины стали более рельефными, а пороги украшены хромированными накладками. Начальное оснащение включает 17-дюймовые легосплавные диски, а за доплату доступны колеса диаметром до 21 дюйма. В крышку багажника интегрирован спойлер, а фонари растянуты на всю ширину кузова и дополнены серебристым молдингом.

При длине 5172 мм и колесной базе в 2998 мм новый Audi A8 несколько крупнее предшественника. Как и прежде, можно выбрать удлинённый вариант, достигающий 5302 мм в длину и с колесной базой в 3128 мм. В основе автомобиля лежит современная платформа MLB Evo, а потому в конструкции активно использованы не только легкие алюминиевые сплавы, но и магний, и даже карбон. Однако масса при этом выросла почти на 100 кг – до 1945 кг в базовой версии. Зато жесткость кузова повышена на 25%.

Во внутренней отделке преобладают кожа, дерево и полированный алюминий. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов, причем ее цвет и интенсивность можно изменять. Передняя панель стала более изящной, а вот четырехспицевое рулевое колесо, наоборот, крупнее и массивнее. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый дисплей с изменяемой конфигурацией и могут проецироваться на лобовое стекло.

На центральной панели Audi A8 теперь расположены сразу два сенсорных экрана. Верхний 10,1-дюймовый отведен для спутниковой навигации и камеры заднего вида, а нижний 8,6-дюймовый – заменяет переключатели блока климат-контроля. Мультимедийная система способна распознавать начертания слов пальцами. Кнопки здесь почти не остались.

Передние сиденья Audi A8 оснащены электроприводом, подогревом и вентиляцией. Они широкие и комфортабельные, а еще боковая поддержка лучше, чем у предшественника. Водителя и пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Установленные на нем подлокотники прячут бокс с беспроводной зарядкой для смартфонов.

На втором ряду стало больше места для ног. Как и прежде, покупатель может выбрать трехместный диван или два отдельных кресла с подогревом, вентиляцией и функцией массажа. Теперь у них еще и спинка откидывается с помощью электропривода, появилась и подставка





для ног. К услугам задних пассажиров – отдельный сенсорный дисплей для регулировки климат-контроля. Объем багажника остался на прежнем уровне – 505 л. Крышка оснащена электроприводом во всех А8.

Начальное оснащение Audi A8 включает систему доступа без ключа, электропакет, двухзонный климат-контроль, электропакет, датчики света и дождя, мощную аудиосистему, люк в крыше, Wi-Fi, камеру заднего вида, парковочный автопилот с дистанционным управлением, адаптивный круиз-контроль. Также обязательными являются 8 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, системы автоматического торможения и соблюдения полосы движения. В удлиненном варианте климат-контроль четырехзонный и добавлены камеры заднего вида. Среди опций – 1920-ваттная аудиосистема, съемные 10,1-дюймовые планшеты для задних пассажиров и новая система полуавтономного движения в пробках.

Отныне все двигатели Audi дополнены 48-вольтной 16-сильной гибридной установкой, позволяющей снизить расход топлива на 0,7 л/100 км. К тому же, введена новая система индексов моделей.

A8 55 TFSI оснащен 3,0-литровым турбомотором мощностью 340 л. с. На малых оборотах мотор отлично себя проявляет, ведь уже при 1370 об/мин в распоряжении максимальные 500 Н·м крутящего момента, которые доступны вплоть до 4500 об/мин. V6 негромкий и отзывчивый, а турбопауза почти незаметна. Разгон до 100 км/ч занимает 5,6 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 10,3 л/100 км, а в загородном – 6,4 л/100 км.

Audi A8 50 TDI получил доработанный 3,0-литровый турбодизель мощностью 286 л. с. Его преимущество – огромные 600 Н·м крутящего момента, которые доступны уже при 1250 об/мин. Тяги более, чем достаточно, а «шестерка» вполне эластична, чтобы поддерживать 110 км/ч всего при 1500 об/мин. К тому же, мотор стал значительно тише. Динамика не намного хуже, чем у бензиновой версии – 5,9 с до 100 км/ч. Зато расходует седан 6,5 л/100 км в городском цикле и 5,5 л/100 км – в загородном.

В 2018 году линейку двигателей расширят – появятся 4,0-литровый бензиновый V8 мощностью 460 л. с. и 6,0-литровый 585-сильный W12, а также турбодизель

объемом 4,0 л на 435 л. с. Запланирован и 450-сильный заряжаемый гибрид, а позже появится и заряженный седан Audi S8.

Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает плавно и довольно быстро. Отныне все Audi A8 являются полноприводными и дополнены функцией векторизации тяги.

Стандартное оснащение также включает адаптивные амортизаторы и пневмоподвеску. Комфорт езды – на высоте, большинство дорожных неровностей поглощаются незаметно. Можно заказать технологию сканирования дороги перед авто на наличие выбоин. Управляемые задние колеса уменьшили недостаточную поворачиваемость и сделали большой седан гораздо маневреннее. Теперь диаметр его разворота – 11,4 м. Руль точный, но не самый информативный. В салоне очень тихо благодаря улучшенной шумоизоляции и системе активного подавления звуковых помех. Технология Audi drive select позволяет изменять нажатием кнопки остроту рулевого управления, чувствительность педали акселератора, настройки трансмиссии и жесткость подвески.

Новый Audi A8 уже поступил в продажу в Европе. Цены стартуют с отметки в 90 тыс. евро.







Технические характеристики Audi A8

Тип кузова	седан	
Количество дверей/мест, шт.	4/5	
Снаряженная масса, кг	1945	2050
Длина/ширина/высота, мм	5172/1945/1473	5302/1945/1473
Колесная база, мм	2998	3128
Колея передняя/задняя, мм	1644/1633	
Клиренс (дорожный просвет), мм	125	
Объем багажника мин/макс, л	505	
Диаметр разворота, м	11,4	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	2995	2967
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Дизельный с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно	
Расположение и количество цилиндров	V6	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	340 при 5000	286 при 3750
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	500 при 1370-4500	600 при 1250-3250
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/72	Дт/72
Трансмиссия		
Тип привода	Постоянный полный	
Коробка передач	8-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Количество подушек безопасности, шт.	8	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	
Размер шин	235/55 R18	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,6	5,9
Максимальная скорость, км/ч	250	250
Расход топлива, л/100 км		
– городской цикл	10,3	6,5
– загородный цикл	6,4	5,5
– смешанный цикл	7,8	5,8
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	90 600 – 97 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

BMW X3: гуд



ь третий





BMW X3 – самый массовый внедорожник немецкой марки. С момента его появления в 2003 году выпущено свыше 1,5 миллиона автомобилей двух поколений. Это неплохой результат для недешевой модели. Теперь эстафету принимает новый BMW X3 третьей генерации, который уже начали продавать в Европе.

На первый взгляд кажется, что новый BMW X3 мало изменился. Как и прежде, у него длинный капот, рельефные боковины и фирменная решетка радиатора BMW. Впрочем, отличить автомобиль от предшественника нетрудно, особенно в анфас. Если присмотреться, то можно заметить более широкие фары с полностью светодиодной оптикой уже в базовой версии. Увеличены в размерах и воздухозаборники в бампере. Особенно это заметно в версии M40i, получившей спортивный передний бампер, аэродинамический обвес и 20-дюймовые легкосплавные диски вместо стандартных 18-дюймовых. На крыше установлен спойлер, а по краям кузова размещены крупные фары.

В основе внедорожника лежит новая платформа CLAR. BMW X3 подрос в размерах и теперь достигает 4708 мм в длину, 1891 мм в ширину и 1676 мм в высоту при колесной базе в 2864 мм. Но

поскольку в конструкции широко использованы алюминиевые сплавы и композитные материалы, то массу удалось уменьшить на 55 кг – до 1750 кг в начальной версии. Существенно улучшена и аэродинамика: коэффициент лобового сопротивления снижен с 0,36 до 0,29.

Салон BMW X3 декорирован кожей в базовой версии, а подсветка светодиодная, причем можно выбирать из шести разных цветов. Внутри по-прежнему преобладают горизонтальные линии. Рулевое колесо знакомо по BMW 5 Series. В более дорогих версиях приборной панелью служит жидкокристаллический дисплей, причем его конфигурацию можно изменять. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло.

Центральная панель традиционно повернута к водителю. Дисплей мультимедийной системы стал крупнее: в зависимости от уровня оснащения его диагональ – 6,5, 8,0 или 10,25 дюйма. Он сенсорный, но сохранен и круглый джойстик, а за доплату доступна система распознавания жестов. А вот от сенсорных кнопок, как у того же BMW 5 Series, здесь отказались.

Передние кресла мягкие и комфортабельные, но при этом у них хорошая под-

держка. Они оснащены подогревом, а у водительского кресла есть и электропривод регулировок. Вариант M40i подразумевает установку спортивных кресел и особого рулевого колеса. Центральный подлокотник прячет вместительный бокс для мелкой поклажи.

На втором ряду несколько увеличено пространство для ног, а место над головой осталось на уровне предшественника, так что людям ростом 180 см здесь не тесно. К тому же, теперь изменяется угол наклона спинки. Объем багажника увеличен до 550 л в обычном состоянии и 1600 л – со сложенными задними сиденьями. Пятая дверь оснащена электроприводом с сенсорным открытием.

Начальная комплектация BMW X3 расширена и теперь включает систему доступа без ключа, электропакет, трехзонный климат-контроль, датчики света и дождя, аудиосистему, связь Bluetooth, спутниковую навигацию, адаптивный круиз-контроль с системой автоматического торможения. Также установлены 7 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. Список опций расширен и теперь в нем появились вентиляция передних сидений, парковочный автопилот с дистанционным управлени-

ем, Wi-Fi, камеры кругового обзора, системы распознавания дорожных знаков и полуавтономного движения.

Поначалу вседорожнику предложат на выбор четыре двигателя с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. Базовый бензиновый мотор объемом 2,0 л развивает 184 либо 252 л. с. У версии M40i под капотом 3,0-литровая рядная «шестерка» мощностью 360 л. с. Она очень эластична и тяговита, ведь пиковые 500 Н·м крутящего момента достигаются в широком диапазоне 1500-4800 об/мин. Мотор работает плавно, а его звук приятный и не назойливый. С ним BMW X3 разгоняется до 100 км/ч за 4,8 с, а его максимальная скорость ограничена – 250 км/ч. При этом в городском цикле расход

топлива составляет 11,1 л/100 км, а в загородном – 7,0 л/100 км.

Турбодизель объемом 2,0 л теперь выдает 190 л. с., а 3,0-литровый – 265 л. с. У более мощной версии пиковые 620 Н·м крутящего момента достигаются при 2000 об/мин. «Шестерка» работает очень тихо и плавно и не сразу заметно, что это дизель. При этом динамика очень даже неплохая – 5,8 с до 100 км/ч и максимальные 240 км/ч. В городе такой BMW X3 расходует 6,6 л/100 км, а на шоссе – 5,7 л/100 км.

Все версии оснащены 8-ступенчатой автоматической трансмиссией, работающей без толчков и демонстрирующей очень быстрые реакции. Обязательным является и полный привод.

Вседорожник демонстрирует неплохую

управляемость на уровне седанов D-класса. Его руль точный, информативный и приятно наполнен тяжестью. Кузов на удивление мало кренится в поворотах, хотя при этом подвеска даже стала комфортнее. Шасси автомобиля хорошо настроено, а еще лучше его поведение на извилистых дорогах улучшают опционные адаптивные амортизаторы. В комфортном режиме они делают езду очень мягкой, а в спортивном она становится более упругой. Также улучшена шумоизоляция салона, что заметно на больших скоростях.

Новый BMW X3 в Европе стоит от 44 тыс. евро, а вот заряженный вариант M40i оценили в 66 тыс. евро.









Технические характеристики BMW X3

Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1885	1895
Длина/ширина/высота, мм	4708/1891/1676	
Колесная база, мм	2863	
Колея передняя/задняя, мм	1605/1630	
Клиренс (дорожный просвет), мм	204	
Объем багажника, л	550/1600	
Диаметр разворота, м	12,0	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	2998	2993
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 6	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	360 при 5500	265 при 4000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	500 при 1500-4800	620 при 2000-2500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/65	Дт/65
Трансмиссия		
Тип привода	Постоянный 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, DSC, TPMS	
Количество подушек безопасности, шт.	7	
Размер шин	245/45 R20 спереди, 275/40 R20 сзади	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,8	5,8
Максимальная скорость, км/ч	250	240
Расход топлива, л/100 км		
– городской цикл	11,1	6,6
– загородный цикл	7,0	5,7
– смешанный цикл	8,4	6,0
Стоимость автомобиля в Европе, евро	44 000 – 70 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Jaguar E-Pace

пополнение во вседорожно



аце: линейке





Вседорожники никогда не были специализацией Jaguar. Мало того, в первые 80 лет существования британской марки их не было в модельном ряду. Но на волне роста популярности этих автомобилей руководство Jaguar было вынуждено изменить стратегию развития. Сначала появился Jaguar F-Pace, а теперь пришло время для более компактной модели E-Pace.

Новый Jaguar E-Pace выглядит намного оригинальнее старшего брата. Его позиционируют, как вседорожное купе, что и неудивительно, учитывая аркообразную крышу, клиновидную оконную линию и короткие свесы кузова. Передняя часть выдержана в традиционном стиле современных Jaguar – широкая «пасть» решетки радиатора сочетается с раскосыми фарами. В переднем бампере заметны небольшие воздухозаборники, сохранены и фирменные отверстия в боковинах. У вседорожника серьезно расширены задние крылья, а подчеркивают их узкие фонари. Наклоненное на большой угол заднее стекло прикрыто большим спойлером. Опционный пакет R-Dynamic включает аэродинамический обвес и 20-дюймовые легкосплавные диски вместо стандартных 17-дюймовых.

Смотря на этот динамичный вседорожник, сложно догадаться, что он создан на базе популярного Range Rover Evoque. Размеры также схожие с донором платформы: длина достигает 4395 мм, а колесная база – 2681 мм. Капот, передние крылья, крыша и пятая дверь выполнены из алюминиевых сплавов, тем не менее вседорожник получился тяжеловатым и весит больше, чем старший F-Pace с аналогичными двигателями – от 1770 кг.

Оформление салона выдержано в традиционном стиле Jaguar. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей во всех версиях, присутствуют и вставки «под алюминий». Подсветка осуществляется с помощью светодиодов. В базовой версии установлены привычные циферблаты приборов, а в более дорогих вариантах показания приборов выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей. А вот фирменного выдвижного селектора трансмиссии у Jaguar E-Pace нет, вместо него установлен традиционный рычаг.

Центральная панель наклонена как в спортивном купе. Сверху на ней установлен 10-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Клавиш здесь немного, а крупные переключатели блока

климат-контроля снабжены мониторчиками, отображающими выбранную температуру. У E-Pace вместительный 10-литровый перчаточный ящик, также установлены 4 12-вольтовых розетки и 5 USB-портов.

Посадка за рулем довольно низкая, по меркам вседорожников. У рулевой колонки широкий диапазон регулировок. Передние кресла комфортабельные и неплохо удерживают спину. Пакет R-Dynamic подразумевает наличие спортивных сидений, обладающих лучшей боковой поддержкой. Предусмотрена и функция их обогрева. Водителя и пассажира разделяет широкий трансмиссионный тоннель. Узкое заднее стекло серьезно ограничивает обзорность.

Несмотря на ниспадающую линию крыши, на втором ряду вполне достаточно места над головой для пассажиров ростом 180 см. Пространство для ног также вполне приличное. Да и багажник вместительный: 577 л в обычном состоянии и 1234 л – со сложенными задними сиденьями.

Базовая версия получила электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, духозонный климат-контроль, парктроник, аудиосистему, камеру задне-

го вида, связь Bluetooth. Также установлены 7 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. В самой дорогой версии HSE добавлены светодиодные фары, кожаный салон, датчики освещения и дождя, электропривод передних сидений и пятой двери (с сенсором открытия), Wi-Fi, адаптивный круиз-контроль с полуавтономным режимом для пробок, системы автоматического торможения и соблюдения полосы движения. В списке опций значатся панорамная крыша, аудиосистема с 15 динамиками, парковочный автопилот, технологии мониторинга «слепых» зон, распознавания дорожных знаков и определения усталости водителя.

Новый Jaguar E-Pace будут оснащать исключительно 2,0-литровыми двигателями с турбонаддувом. Бензиновые «четверки» развивают 250 и 300 л. с. Они обладают отличными тяговыми характеристиками. У более мощной версии максимальные 400 Н·м крутящего момента достигаются уже с 1500 об/мин. Мотор довольно тихий на «низах», но после

5000 об/мин отзывается приятным звуком. Вседорожник демонстрирует очень неплохую динамику: разгон до 100 км/ч занимает 6,4 с, а максимальная скорость – 243 км/ч. Да и «аппетит» у него умеренный – 9,7 л/100 км в городском цикле и 7,0 л/100 км – в загородном.

Турбодизели развивают 150, 180 л. с. или 240 л. с. У самого мощного из них две турбины, что делает мотор очень эластичным и тяговитым. Пиковый крутящий момент достигает 500 Н·м при 1500 об/мин, чего более, чем достаточно компактному вседорожнику. Двигатель отзывчивый и довольно эластичный, но порой довольно громкий. С ним автомобиль разгоняется до 100 км/ч за 7,4 с и способен развить 224 км/ч. В городе он расходует 7,2 л/100 км, а на трассе – 5,5 л/100 км.

Автоматическая 9-ступенчатая трансмиссия отличается плавностью переключения передач, однако ее реакции не очень быстрые. Можно выбрать варианты с передним и полным приводом. В последнем случае предусмотрена система изменения настроек для разных

типов дорожных поверхностей. Также есть технология помощи на крутом спуске и вседорожный круиз-контроль ASPC, позволяющий на малой скорости преодолевать сложные участки.

В самых мощных бензиновых и дизельных версиях полный привод дополнен системой векторизации тяги и имеет заднеприводной уклон. Это позволило добиться лучшей управляемости и уменьшить недостаточную поворачиваемость. Рулевое управление довольно острое и наполняется тяжестью по мере роста скорости. Широкая колея способствует неплохой устойчивости в поворотах. Езда довольно комфортабельная, хотя в версии R-Dynamic подвеска более упругая. За доплату предложены адаптивные амортизаторы. Шумоизоляция выполнена качественно, а потому в салоне тихо на больших скоростях.

Новый Jaguar E-Pace уже продается в Европе. Цена вседорожника стартует с отметки в 35 тыс. евро.









Технические характеристики Jaguar E-Pace		
Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1894	1926
Длина/ширина/высота, мм	4395/1984/1649	
Колесная база, мм	2681	
Колея передняя/задняя, мм	1625/1624	
Клиренс (дорожный просвет), мм	204	
Объем багажника, л	577/1234	
Диаметр разворота, м	11,9	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1999	1999
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	300 при 5500	240 при 4000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	400 при 1500-4500	500 при 1500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/69	Дт/69
Трансмиссия		
Тип привода	Подключаемый полный	
Коробка передач	9-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC, HDC	
Количество подушек безопасности, шт.	8	
Размер шин	255/55 R20	235/60 R18
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,4	7,4
Максимальная скорость, км/ч	243	224
Расход топлива, л/100 км		
– городской цикл	9,7	7,2
– загородный цикл	7,0	5,5
– смешанный цикл	8,0	6,2
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	35 000 – 65 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	



Mercedes-AMG GLC63 Coupé:

Купеобразные вседорожники – не редкость в наши дни: можно насчитать около десятка подобных моделей. И они не только выглядят динамично, но и демонстрируют отличные характеристики. Примером такой модели можно смело назвать Mercedes-Benz GLC Coupé, появившийся в 2016 году. Теперь же линейку расширил сверхмощный вариант GLC63 от AMG.

**Вседорожник
с сердцем
спорткупе**

Схожесть с купе лучше всего заметна в профиле. Аркообразная форма крыши, серьезно увеличенные углы наклона лобового стекла и задних стоек делают профиль вседорожника очень динамичным. Также у автомобиля высокая оконная линия, а у боковых окон отсутствуют рамки. Крупные светодиодные фары дополнены изогнутыми ходовыми огнями. Отличить новый Mercedes-AMG GLC63 Coupe от стандартной модели можно, прежде всего, по огромной «пасти» решетки радиатора в стиле истинного купе Mercedes-AMG GT R. Кроме того, увеличены воздухозаборники в переднем бампере и установлен новый обвес. На расширенную колею указывают слегка раздутые колесные арки. Продолговатые фонари дополнены хромированными «бровями». На пятой двери у основания заднего стекла установлен спойлер, а из заднего бампера выглядывают четыре наконечника выхлопных труб.

Перед нами – спортсмен тяжелой весовой категории. При длине в 4745 мм вседорожник весит свыше двух тонн. В стандартной версии установлены 19-дюймовые лег-

косплавные диски, а в варианте S – 20-дюймовые. Зато аэродинамика неплохая: коэффициент лобового сопротивления равен 0,31.

В отделке салона кожа сочетается с алькантарой и карбоном. Версия от AMG подразумевает наличие рулевого колеса с плоским ободом снизу. На рулевой колонке размещен селектор трансмиссии. Нежно-синяя подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Циферблаты приборов новые: они помещены в два отдельных колодца, а разделяет их цветной экран бортового компьютера. В качестве опции предложена система проецирования данных на лобовое стекло.

Водителя и пассажира разделяет наклоненная центральная панель. Венчает ее 8,4-дюймовый дисплей мультимедийной системы Comand. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика или по средствам сенсорной панели, распознающей начертания букв пальцами. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного, поэтому разобраться с ними несложно. Ниже – небольшое запираемое отделение.

Рулевая колонка Mercedes-AMG GLC63 Coupe регулируется в двух плоскостях, а сиденья первого ряда оснащены электроприводом регулировок и подогревом. Спортивные кресла обеспечивают отличную боковую поддержку, но при этом остаются комфортабельными. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, а подлокотники прячут вместительный бокс. Из-за приподнятой «кормы» обзор назад ограничен.

На втором ряду места для ног вполне достаточно, по меркам класса, да и салон весьма широкий в районе плеч. Однако запас над головой не слишком большой и пассажиры ростом выше 180 см будут упираться головой в потолок. Зато у дивана изменяется угол наклона спинок, а складывается он нажатием кнопки. Объем багажника составляет 493 л в обычном состоянии и 1205 л – со сложенными зад-



ними креслами. Пятая дверь оснащена электроприводом с сенсорным открытием.

Оснащение Mercedes-AMG GLC63 Coupe весьма богатое и включает систему бесключевого доступа, электропакет, двухзонный климат-контроль, аудиосистему, датчики света и дождя, связь Bluetooth, камеру заднего вида, навигационную систему, адаптивный круиз-контроль. Кроме того, предусмотрены 7 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического замедления, мониторинга «слепых» зон и определения усталости водителя. Среди опций есть панорамная крыша, подогрев задних сидений и вентиляция передних, Wi-Fi, камеры кругового обзора, парковочный автопилот, системы распознавания дорожных знаков и соблюдения полосы движения.

Турбированный 4,0-литровый V8 знаком по купе Mercedes-AMG GT. Собирает его один человек и ставит свою роспись

на крышке мотора. В стандартной версии двигатель развивает 476 л. с., а в GLC63 S – 510 л. с. Турбонаддув делает его эластичным и тяговитым уже с малых оборотов. У более мощного варианта с 1750 об/мин в распоряжении приличные 700 Н·м крутящего момента. При этом двигатель очень отзывчив и легко раскручивается до 7000 об/мин. Звук двигателя сочный и приятный, а после открытия перепускного клапана становится очень громким. Вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 3,8 с, а ограничитель скорости у него может срабатывать при 250 или 280 км/ч. Заявленный расход топлива – 14,1 л/100 км в городском цикле и 8,7 л/100 км – в загородном.

Автоматическая 9-ступенчатая трансмиссия переключает передачи быстро и очень плавно, а при желании можно воспользоваться подрулевыми переключателями. Полный привод дополнен системой векторизации тяги и задним дифференциалом повышенного трения.

По умолчанию больше крутящего момента передается на задние колеса, что призвано улучшить управляемость. Двухтонный вседорожник демонстрирует неплохую маневренность. Рулевое управление острее, чем в стандартном GLC Coupe, и наполняется тяжестью по мере роста скорости. Низкий центр тяжести и адаптивные амортизаторы позволяют существенно уменьшить крены кузова. При этом Mercedes-AMG GLC63 Coupe нельзя назвать жестким, ведь пневмоподвеска обеспечивает неплохой комфорт езды. Шумоизоляция салона также не вызывает нареканий. А тормозные диски диаметром 390 мм спереди и 360 мм сзади обеспечивают очень хорошее замедление.

Новый Mercedes-AMG GLC63 Coupe недешевый – от 86 тыс. евро за стандартную версию и 95 тыс. – за S. Однако в своем сегменте это одна из самых быстрых моделей.











Технические характеристики Mercedes-AMG GLC63 S Coupe	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	2020
Длина/ширина/высота, мм	4745/2096/1584
Колесная база, мм	2873
Колея передняя/задняя, мм	1620/1619
Клиренс (дорожный просвет), мм	180
Объем багажника мин/макс, л	493/1205
Диаметр разворота, м	11,8
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3982
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	510 при 6250
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	700 при 1750-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/66
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	9-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	265/45 R20 спереди, 295/40 R20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,8
Максимальная скорость, км/ч	280
Расход топлива, л/100 км:	
– городской цикл	14,1
– загородный цикл	8,7
– смешанный цикл	10,7
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	86 000 – 110 000
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000

Nissan Leaf

СМЕНА ПОКОЛЕН



nf:
мн

Тест-драйв:
ДЕБЮТАНТ





Nissan одними из первых показали, что электромобили могут быть массовыми и популярными. Первый Nissan Leaf стал очень успешным и долгое время удерживал титул самой продаваемой электрической модели в мире и всего выпущено около 300 тыс. этих автомобилей. Однако конкуренты не стоят на месте – в этом ценовом сегменте появились новые Chevrolet Bolt и Tesla Model 3. Соперничать с ними будет уже новый Nissan Leaf второго поколения.

Электромобиль Nissan Leaf радикально изменился внешне и выглядит гораздо ярче и привлекательнее предшественника. В дизайне чувствуется влияние нового Nissan Micra. У лобового стекла увеличен угол наклона, что сделало профиль стремительнее. V-образная фальшрадиаторная решетка сочетается в раскосыми светодиодными фарами. Под стать ей – и бампер в форме распростертых крыльев. Капот и боковины теперь профилированы, а задние стойки окрашены в черный цвет, что создает эффект «парящей» крыши. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а по краям кузова размещены стильные фонари в виде бумерангов.

Хетчбэк второго поколения подрос до 4480 мм в длину, 1790 мм в ширину и 1560 мм в высоту, а вот колесная база осталась прежней – 2700 мм. Автомобиль стал тяжелее (1580 кг), что обусловлено аккумуляторной батареей большей емкости. Зато улучшена аэродинамика: коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,28.

В салоне существенно улучшены материалы отделки. В более дорогих версиях присутствуют черные лакированные вставки, а подсветка кнопок – ярко-красная. Обод трехспицевого рулевого колеса выполнен плоским снизу. На приборной панели циферблат тахометра сочетается с 7,0-дюймовым жидкокристаллическим дисплеем, на который выведены остальные показания.

Центральная панель немного повернута к водителю и увенчана сенсорным экраном. В зависимости от уровня оснащения его диагональ составляет 5 или 7 дюймов. Nissan Leaf сохранил фирменный крестообразный блок клавиш климат-контроля, как у предшественника. По первому Leaf знаком и круглый селектор трансмиссии.

Рулевая колонка по-прежнему регулируется только по высоте. Посадка в Nissan

Leaf высокая, ведь под сиденьями находится батарея электромобиля. У кресел несколько улучшена боковая поддержка. Также изменена форма подстаканников на центральном тоннеле и подлокотника с боксом внутри.

На втором ряду стало немного больше места для ног, а запас над головой остался на уровне модели первого поколения. Сзади комфортнее двоим, но при необходимости поместятся и трое. Объем багажника вырос до приличных 445 л, а со сложенными задними сиденьями он вырастает до 850 л.

Базовая комплектация Nissan Leaf 2018 года расширена и включает систему доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контроль, аудиосистему, датчик света. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и автоматического замедления. В самом дорогом варианте Tekna добавлены кожаный салон, 17-дюймовые легкосплавные диски, обогрев сидений и руля, навигационная система, камеры кругового обзора и система мониторинга «слепых» зон. Список опций включает электропривод передних сидений, парковочный автопи-

лот и систему полуавтономного движения ProPilot.

Новый Nissan Leaf стал существенно мощнее – 150 л. с. Максимальный крутящий момент в 320 Н·м, как водится у электромоторов, доступен уже с первых оборотов, так что тяги более, чем достаточно. Разгон до 100 км/ч теперь занимает всего 7,9 с и происходит в полной тишине, ведь мотора не слышно. Максимальная скорость ограничена на отметке в 145 км/ч. К слову, если этого мало, то вскоре появится и более мощная версия Leaf GT.

Литий-ионная аккумуляторная батарея по размерам такая же, как и у предшественника, но ее емкость увеличена до 40 кВт·ч. Запас хода увеличен до 240 км. Зарядить электромобиль Nissan от быто-

вой электросети можно за 7,5 часов, но есть и функция быстрой зарядки (если докупить опционное устройство) – 80% за 40 минут. У Leaf GT будет батарея на 60 кВт·ч, а дальность пробега составит примерно 320-350 км.

Управляемость электромобиля существенно улучшена. Низкий центр тяжести и широкая колея способствуют уверенному поведению в поворотах и меньшим кренам кузова. К тому же, рулевое управление существенно острее – 2,6 оборота от упора до упора. Шумоизоляция салона улучшена, поэтому ветер и шины менее слышны. Особенность Leaf – новый режим e-Pedal, в котором автомобилем можно управлять без педали тормоза. Дело в том, что если отпустить акселератор,

автомобиль начинает замедляться за счет того, что электромотор переходит в реверсивный режим. При необходимости электроника задействует и тормозные механизмы. К слову, в этом случае за счет рекуперации энергии и батарея немного подзаряжается.

Новый Nissan Leaf второго поколения уже поступил в производство на трех заводах – в Японии, Великобритании и США. Цена Nissan Leaf в Европе стартует с отметки в 32 тыс. евро, хотя во многих странах он дешевле за счет государственных скидок и субсидий. Кстати, электромобиль Nissan новой генерации наконец будет официально представлен в Украине.









Технические характеристики Nissan Leaf	
Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная, кг	1580
Длина/ширина/высота, мм	4480/1790/1560
Колесная база, мм	2700
Колея передняя/задняя, мм	1540/1535
Клиренс (дорожный просвет), мм	140
Объем багажника мин/макс, л	445/850
Диаметр разворота, м	10,6
Двигатель	
Тип	Электрический
Расположение	Спереди, поперечно
Макс. мощность, л. с., при об/мин	150 при 3280-9800
Макс. крутящий момент, Н•м, при об/мин	320 при 0-3280
Емкость батареи, кВт•ч	40
Трансмиссия	
Тип привода	Передний
Коробка передач	1-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Полузависимая пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VDC, TPMS
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	215/50 R17
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,9
Максимальная скорость, км/ч	145
Дальность пробега, км	240
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе) евро	32 000 – 40 000
Первое техобслуживание км	20 000
Периодичность техобслуживания км	20 000

Вседорожная линейка Volkswagen широкая и разнообразная. В ней есть премиальный Touareg, большой семиместный Atlas, компактный Tiguan и даже рамный пикап Amarok. Впрочем, этого руководству марки показалось мало тем более, что сейчас набирают популярности компактные вседорожные модели. Так что теперь семейство пополнил новый Volkswagen T-Roc.

Volkswagen T-Roc:

Младший член «семейства»





При длине в 4234 мм Т-Рос – самый маленький вседорожный Volkswagen. При этом колесная база у него немаленькая – 2603 мм. Ширина достигает 1819 мм, а высота – 1573 мм. Построен новичок на модульной платформе MQB и является близким родственником Volkswagen Golf и Audi Q2. Он получился весьма легким – 1270 кг в начальном исполнении.

Volkswagen Т-Рос выглядит гораздо выразительнее старших братьев. У вседорожника подтянутый дизайн с короткими свесами кузова, высокой оконной линией и мускулистыми расширенными крыльями. Во внешнем виде господствуют традиционные грани, но передняя часть смотрится свежо благодаря широкой решетке радиатора и продолговатым фарам со стреловидными ходовыми огнями. За доплату доступна и полностью светодиодная оптика. В переднем бампере виден немаленький воздухозаборник. Задние стойки крыши довольно толстые, а пятая дверь сверху прикрыта спойлером. По краям кузова размещены крупные фонари. При желании Т-Рос можно персонализировать с помощью двухцветной окраски или пакета R Line, включающего аэродинамический обвес и 19-дюймовые легкосплавные диски.

В салоне также предусмотрены возможности для индивидуализации вроде

ярких вставок на передней панели или светодиодной подсветки с разными цветами. Передняя панель получилась довольно широкой. 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. Ее конфигурацию можно изменять: на нее могут выводиться как спидометр с тахометром, так и, например, карта навигационной системы.

Компактная центральная панель немного повернута к водителю. Во всех Volkswagen Т-Рос сверху на ней установлен сенсорный экран мультимедийной системы: зависимости от уровня оснащения, его диагональ – 6,5 либо 8 дюймов. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они рационально упорядочены. Ниже находится ниша с беспроводной зарядкой для мобильных телефонов.

У рулевой колонки изменяются высота и вылет, а у водительского сиденья широкий диапазон регулировок. Передние кресла Volkswagen Т-Рос довольно упругие, но зато неплохо удерживают спину. В версии R Line установлены спортивные сиденья с улучшенной боковой поддерж-

кой, а также металлические накладки на педали. Посадка довольно высокая, что обеспечивает хорошую обзорность. На центральном тоннеле установлен подлокотник с боксом внутри.

На втором ряду места над головой достаточно, чтобы поместились пассажиры ростом 180 см, а вот их коленям тесновато, ведь пространство для ног небольшое. К тому же, задний диван профилирован под два места, а трансмиссионный тоннель высокий, поэтому троим пассажирам здесь тесно.

Зато багажник весьма приличный для автомобиля таких размеров: 445 л в обычном состоянии и 1290 л – со сложенными задними креслами для переднеприводной версии и, соответственно, 392 и 1237 л – для полноприводной.

Базовая комплектация Volkswagen Т-Рос включает электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционер, аудиосистему, связь Bluetooth. Также предусмотрены 7 подушек безопасности, системы стабилизации, автоматического торможения и соблюдения полосы движения. В самой дорогой версии Style добавлены двухзонный климат-контроль, датчики света и дождя, парктроник, спутниковая навигация, адаптивный круиз-контроль и система слежения за усталостью водителя. Список опций



включает кожаный салон, систему бесключевого доступа, панорамную крышу, 300-ваттную аудиосистему, камеру заднего вида, Wi-Fi, парковочный автопилот, систему распознавания дорожных знаков, электропривод пятой двери, подогрев сидений и рулевого колеса.

Для Volkswagen T-Roc предложат на выбор шесть двигателей с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. Начальным является 1,0-литровый трехцилиндровый турбомотор мощностью 116 л. с. Выше в иерархии – турбированные «четверки» объемом 1,5 л (150 л. с.) и 2,0 л (190 л. с.). Самый мощный мотор взяли у заряженного Volkswagen Polo GTI. Он привлекает спокойным характером и неплохой тягой с малых оборотов. Пиковые 320 Н·м крутящего момента достигаются уже при 1500 об/мин и доступны вплоть до 4200 об/мин, а турбопаузы практически нет. Вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 7,2 с и развивает 216 км/ч. Расход топлива при этом небольшой:

8,5 л/100 км в городском цикле и 5,8 л/100 км – в загородном.

Турбодизель объемом 1,6 л развивает 115 л. с., а 2,0-литровый предложен – 150 л. с. У более мощной версии пиковый крутящий момент достигает 340 Н·м при 1750 об/мин, так что тяги более, чем достаточно. Двигатель работает на удивление тихо и плавно и только ближе к максимальным 4500 об/мин становится громким. Динамика также неплохая – 8,4 с до 100 км/ч и максимальные 200 км/ч. В городе вседорожник расходует 5,7 л/100 км, а на трассе – 4,8 л/100 км. Позже появится еще и 190-сильная версия этого мотора.

Volkswagen T-Roc оснащают 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач или 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями DSG. Полным приводом оснастили только 2,0-литровые модификации. Однако с клиренсом в 158 мм от них не стоит ожидать выдающихся способностей на бездорожье. Хотя в арсенале есть и система изменения

настроек для разных типов дорожного покрытия, и технология помощи на крутом спуске.

Легкий и небольшой вседорожник неплохо маневрирует в городских условиях. Его руль с адаптивным электроусилителем точный и изменяет свою остроту в зависимости от скорости движения. Полноприводные версии оснащены системой векторизации тяги, уменьшающей недостаточную поворачиваемость. Подвеска T-Roc довольно упругая, что особенно ощутимо с 19-дюймовыми низкопрофильными шинами. Впрочем, если выбрать опционные адаптивные амортизаторы, то в режиме Comfort езда несколько мягче. Автомобиль на удивление мало кренится в поворотах и демонстрирует хорошее сцепление с дорогой. Шумоизоляция в общем неплохая, хотя на больших скоростях все же слышен свист ветра в районе зеркал заднего вида.

Новый Volkswagen T-Roc уже поступил в продажу в Европе. Стоимость вседорожника начинается с отметки в 20 400 евро.









Технические характеристики Volkswagen T-Roc

Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1495	1530
Длина/ширина/высота, мм	4234/1819/1573	
Колесная база, мм	2603	
Колея передняя/задняя, мм	1546/1541	
Клиренс (дорожный просвет), мм	158	
Объем багажника мин/макс, л	392/1237	
Диаметр разворота, м	11,1	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1984	1968
Тип	Бензиновый, с туронаддувом	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	190 при 4200	150 при 3500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	320 при 1500-4200	340 при 1750-3000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/55	Дт/55
Трансмиссия		
Тип привода	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, ESP	
Размер шин	215/55 R17	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,2	8,4
Максимальная скорость, км/ч	216	200
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	8,6	5,7
загородный цикл	5,8	4,8
смешанный цикл	6,8	5,1
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	20 400 – 35 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	



Audi Q5: вторая глава



Audi Q5 появился в 2008 году и стал первым компактным вседорожником немецкой марки. Модель продержалась на конвейере 8 лет и нашла свыше 1,6 млн. покупателей, что является отличным показателем для недешевого автомобиля премиум-сегмента. Теперь эстафету принял новый Audi Q5 второго поколения.

Вседорожник остается узнаваемым, но вместе с тем, его дизайн стал серьезнее. Передняя часть выполнена в стиле старшей модели Audi Q7. Трапециевидная решетка радиатора увеличена в размерах, а вот фары стали узкими. В тестируемом автомобиле передняя оптика светодиодная и дополнена активной матрицей, изменяющей направление и интенсивность пучка света. Капот и боковины стали более профилированными, а передние крылья больше расширены. Сзади Audi Q5 выглядит знакомо: обволакивающая пятая дверь, стреловидные фонари, большой спойлер. Выхлопные трубы теперь интегрированы в бампер.

Новый Audi Q5 подрос до 4663 мм в длину, 1893 мм в ширину и 1659 мм в высоту при колесной базе в 2820 мм. Новая модульная платформа MLB Evo подразумевает активное использование алюминиевых и магниевых сплавов, а

потому масса уменьшена на 90 кг – до 1845 кг в данной версии. Также коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,30.

В отделке салона сочетаются кожа и алькантара, присутствуют дерево и алюминий. У четырехспицевого рулевого колеса существенно уменьшена в размерах центральная пластина. В базовой версии установлены традиционные циферблаты приборов, но в тестируемом автомобиле предусмотрена цифровая панель – 12,3-дюймовый дисплей с изменяемой конфигурацией. Например, можно вывести карту навигационной системы: приборы в этом случае уменьшатся и расположатся по краям. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло.

Центральная панель Audi Q5, как и прежде, повернута к водителю. Сверху к ней прикреплен 8,3-дюймовый дисплей мультимедийной системы MMI. Для навигации в меню предусмотрены джойстик и сенсорная панель возле Т-образного селектора автоматической трансмиссии. Кнопок стало меньше, а переключатели климат-контроля дополнены небольшими экранчиками, отображающими выставленную температуру.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья мягкие и ком-

фортабельные, но при этом обладают хорошей боковой поддержкой. Они регулируются с помощью электропривода, причем есть и память на настройки. Также предусмотрены подогрев и вентиляция. Высокая посадка и тоненькие стойки крыши обеспечивают отличную обзорность во всех направлениях, помогают и крупные зеркала заднего вида.

Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Центральный подлокотник прячет бокс, в котором находится беспроводная зарядка для смартфонов.

На втором ряду Audi Q5 стало на 10 мм больше места для ног, немного увеличен и запас над головой. Задние сиденья также оснащены подогревом и горизонтальной регулировкой. В зависимости от их положения объем багажника составляет 550-610 л, а со сложенными креслами второго ряда (в соотношении 40:20:40) возрастает до 1550 л. Кстати, все Audi Q5 получили электропривод пятой двери.

Тестируемый вседорожник оснащен очень богато: система доступа без ключа, электропакет, датчики дождя и света, трехзонный климат-контроль, мощную аудиосистему, связь Bluetooth, камеры кругового обзора, парктроник, адаптив-





ный круиз-контроль. Также установлены 7 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического замедления, мониторинга «слепых» зон и соблюдения полосы движения.

Под капотом вседорожника – 2,0-литровый турбодизель мощностью 190 л. с. Максимальный крутящий момент в 400 Н·м достигается при 1750 об/мин. Этого достаточно, чтобы быстро совершить обгон, но для более бодрого поведения автомобиля все же необходимо раскручивать мотор до 3000 об/мин. «Четверка» работает очень тихо и не сразу удается понять, что перед нами турбодизель. Новый Audi Q5 разгоняется до 100 км/ч за 7,9 с и развивает 218 км/ч.

Двигатель соответствует стандартам Евро-6 и даже дополнен системой впрыска мочевины (бак заполняется во время планового ТО). Паспортный расход топлива – 5,5 л/100 км в городском цикле и 5,0 л/100 км – в загородном. Впрочем, в

реальной жизни и при активной езде «аппетит» побольше – примерно 7,5-8,5 л/100 км.

Также в Украине предлагают бензиновые версии с 2,0-литровым 252-сильным турбомотором и 3,0-литровым V6 мощностью 354 л. с. Последний – устанавливается на заряженный Audi SQ5.

Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями теперь переключает передачи быстрее и работает более плавно. У 2,0-литровых версий – новый полный привод Quattro ultra. Его особенность в том, что в целях экономии топлива задняя ось может отключаться. Впрочем, на мокрой и скользкой дороге, при резком старте, буксировке прицепа и при температуре ниже нуля тяга передается на все четыре колеса.

Поскольку тест-драйв проходил в холодную и мокрую погоду, то Audi Q5 постоянно оставался полноприводным и сцепление с дорогой было на высоте. Система векторизации тяги уменьшила недостаточную поворачиваемость. Руле-

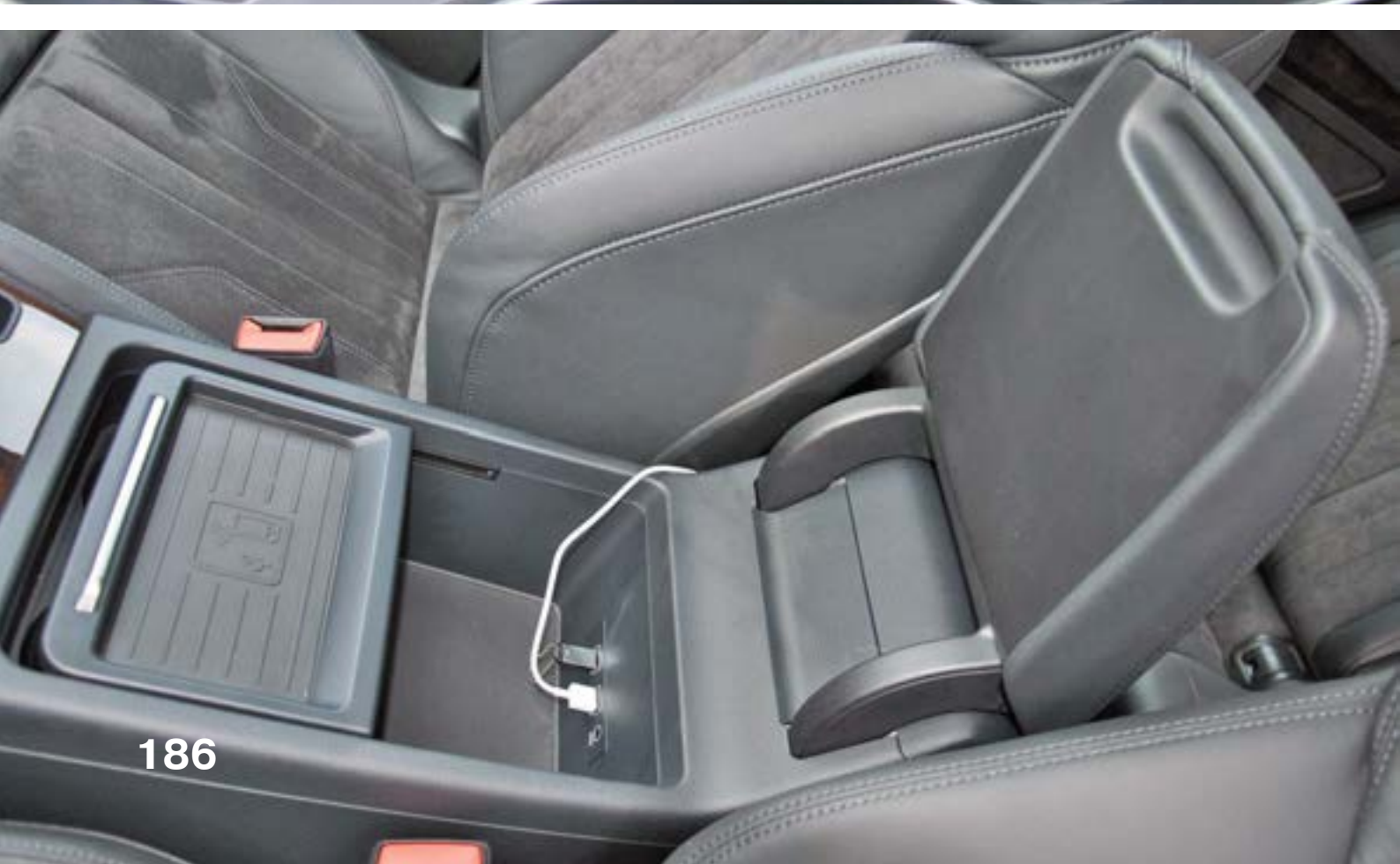
вое управление точное, хотя и не очень информативное. Также следует отметить существенно улучшенную шумоизоляцию: в салоне стало значительно тише.

Еще одним новшеством модели является пневмоподвеска. Во-первых, она позволяет увеличить клиренс до 235 мм для преодоления бездорожья. Во-вторых, благодаря ей существенно улучшен комфорт езды. Даже в спортивном режиме dynamic езду нельзя назвать жесткой, хотя крены кузова при этом небольшие. В комфортабельном режиме даже с 19-дюймовыми дисками езда необычайно плавная и все огрехи наших дорог поглощаются практически незаметно.

Новый Audi Q5 в Украине стоит от 1,5 млн. гривен, хотя стоимость автомобиля в соизмеримой комплектации стоит 2,3 млн. гривен.











Технические характеристики Audi Q5

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная/полная масса, кг	1845/2440
Длина/ширина/высота, мм	4663/1893/1659
Колесная база, мм	2820
Колея передняя/задняя, мм	1616/1609
Клиренс (дорожный просвет), мм	185-235
Объем багажника, л	550/1550
Диаметр разворота, м	11,7
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1968
Тип	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	190 при 3800
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	400 при 1750-3000
Топливо/емкость бака, л	Дт/65
Трансмиссия	
Тип привода	подключаемый полный
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	235/55 R19
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,9
Максимальная скорость, км/ч	218
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	5,5
– загородный цикл	5,0
– смешанный цикл	5,2
Стоимость автомобиля, гривен	2 299 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Новички против завсегдатая В-класса



Ford Fiesta

Радиаторная решетка Ford Fiesta декорирована хромом



Kia Rio

Узкая решетка радиатора Kia Rio сочетается с огромным воздухозаборником в бампере



Skoda Fabia

На «носу» Skoda Fabia – крупный логотип марки

Автомобили В-класса – одни из самых массовых и популярных в последние годы. Они экономичные, маневренные и не занимают много места на парковке. Так что удивительно, что они пользуются спросом в украинских условиях, тем более, что они еще и недорогие. Время от времени на украинском рынке появляются новые модели – такие, как Ford Fiesta и Kia Rio. Мы решили проверить, сможет ли он составить конкуренцию старожилу В-класса Ford Fiesta Skoda Fabia.

Новый Ford Fiesta не сразу получится отличить от предшественника. Хэтчбек седьмого поколения сохраняет знакомый динамичный дизайн с большим углом наклона лобового стекла, приподнятой задней частью и клиновидной оконной линией. У него рельефные боковины и расширенные колесные арки. Решетка радиатора стала немного крупнее, а вот каплевидные фары немного уменьшены в размерах. Панорамное заднее стекло сверху прикрыто большим спойлером, а фонари теперь продолговатые.

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

Skoda Fabia сохраняет фирменный лаконичный стиль чешской марки. В дизайне преобладают грани и углы, а боковины профилированы. Широкая черная решетка радиатора обрамлена хромом, а с ней сочетаются прямоугольные фары, дополненные светодиодными лампами дневного света. На «носу» размещен логотип Skoda, а в бампере заметен широкий воздухозаборник. Оконная линия делает изгиб в районе задних дверей. В лючке бензобака предусмотрен скребок для льда. На крыше появился спойлер, а по краям кузова сзади размещены прямоугольные фонари.

Kia самый крупный в тройке – достигает 4065 мм в длину при колесной базе в 2580 мм. Длина Ford – 4040 мм, а расстояние между осями – 2493 мм, а у Skoda эти показатели составляют 3992 и 2455 мм, соответственно. Rio несколько легче конкурентов: его масса равна 1110 кг, тогда как Fabia весит 1150 кг, а Fiesta – 1206 кг.

В салоне Fiesta преобладают плавные линии спортивный дух. Пластик щедро разбавлен черными лакированными вставками. Обод трехспицевого рулевого колеса обшит кожей, а в районе хвата рук на нем предусмотрены наплывы. Циферблаты спидометра и тахометра разделены цветным экраном бортового компьютера, а также указателями уровня топлива в



Fiesta сохраняет знакомый динамичный силуэт



Rio крупнее соперников – 4065 мм в длину



Skoda самый компактный в тройке – 3992 мм



Фонари Ford стали продолговатыми



Фонари Kia высоко посажены



Пятая дверь Fabia сверху прикрыта спойлером

баке и температуры двигателя. К центральной панели крепится 4,2-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы SYNC 3. Клавиши здесь рационально упорядочены и четко разделены. Благодаря ему существенно уменьшено количество клавиш блоков аудиосистемы и климатической установки. Для мелкой поклажи предусмотрены вместительный перчаточный ящик, карманы в дверях и отделения в центральной консоли. У рулевой колонки изменяются высота и глубина, можно отрегулировать высоту и у водителя сиденья. Передние кресла комфортабельные и обладают отличной боковой поддержкой. Они, а также лобовое стекло, оснащены подогревом. Высокая посадка и увеличенное заднее стекло обеспечивают хорошую обзорность.

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

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

положена специальная ниша, где спрятан светоотражающий жилет.

На втором ряду пространство для ног в Ford и Kia немного больше, чем в Skoda. Зато в Fabia самый солидный запас места над головой, хотя Rio не слишком ему уступает. Сзади комфортнее двоим пассажирам, но при надобности поместится и третий. Объем багажника Fabia больше, чем у соперников: он составляет 330 л тогда, как Rio – 325 л, а у Fiesta – 303 л. Со сложенными задними сиденьями он возрастает до 1150, 980 и 1093 л, соответственно.

Для сравнения выбраны версии моделей со схожим оснащением – Ford Fiesta 1,0 Comfort, Kia Rio 1,4 Prestige и Skoda Fabia 1,6 Style. Все они получили центральный замок, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, аудиосистему, связь Bluetooth, бортовой компьютер, систему стабилизации. У Kia установлен климат-контроль, а у Ford и Skoda – механический кондиционер. Fabia и Rio также оснащены легкосплавными дисками, а корейский хэтчбек укомплектован системой доступа без ключа, датчиками света и дождя, парктроником, круиз-контролем, обогревом руля. Ford и Kia оснащены 6 подушками безопасности, а Skoda – 4.

Под капотом Fiesta – 1,0-литровый трехцилиндровый турбомотор EcoBoost мощностью 100 л. с. У него бодрый нрав, хотя он довольно шумный. Мотор очень тяговитый на малых оборотах, ведь пиковые 170 Н·м крутящего момента в распоряжении уже с 1500 об/мин. А 6-трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует быструю смену передач. Разгон до 100 км/ч занимает 12,2 с, а максимальная скорость составляет 180 км/ч. Расход топлива у него самый маленький в тройке – 6,9 л/100 км в городском цикле и 4,2 л/100 км – в загородном. Также для Fiesta можно выбрать 1,1-литровые бензиновые моторы мощностью 70 и 85 л. с.

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

У четырехцилиндрового мотора Fabia рабочий объем 1,6 л, а мощность самая большая их трех хэтчбэков – 110 л. с. при 5600 об/мин. Она неплохо проявляет себя в среднем диапазоне оборотов, ведь мак-



Отделку салона Fiesta разбавляют лакированные вставки



Центральная панель Rio немного повернута к водителю



Циферблаты приборов Skoda выполнены в классическом стиле



Сзади в Ford достаточно места для двоих взрослых



На втором ряду Kia больше всего места для ног



В Fabia на втором ряду самое щедрое пространство над головой

симальный крутящий момент в 155 Н·м достигается при 3800 об/мин. Кроме того, этот двигатель самый тихий и плавный. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия также работает без толчков и весьма быстро. Хэтчбек демонстрирует лучшую в тройке динамику: разгоняется до 100 км/ч за 11,0 с и развивает 190 км/ч. Skoda расходует 8,0 л/100 км в городском цикле и 4,6 л/100 км – за городом. Fabia в Украине также доступен с бензиновыми двигателями объемом 1,0 л (75 л. с.) и 1,2 л (90 и 110 л. с.).

Традиционное преимущество Ford – отличная управляемость, этот хэтчбек несомненно создавали для активных водителей. Его рулевое управление оснащено адаптивным электроусилителем, а потому очень легкое при парковке, но приятно наполняется тяжестью по мере роста скорости. Расширенная колея способствует лучшей устойчивости в виражах. Автомобиль отлично чувствует себя на извилистых дорогах, а теперь еще и недостаточная поворачиваемость практически отсутствует – это заслуга технологии векторизации тяги. Диаметр разворота у Ford самый маленький – 10,0 м против 10,2 м у Kia и 10,4 м у Skoda. Кузов мало кренится в виражах, но подвеска при этом стала мягче. Кроме того, улучшена и шумоизоляция, что ощутимо на больших скоростях.

Kia также неплохо маневрирует, но настройки его ходовой ставят на первое место комфорт. Крены кузова в поворотах значительно уменьшены, хотя за это приходится расплачиваться весьма жесткой ездой. Недостаточная поворачиваемость проявляется мало, да и сцепление с дорогой улучшено. Рулевое управление стало точнее, однако информативности в околонулевой зоне у него немного. Широкая колея способствует хорошей курсовой устойчивости. Сцепление с дорогой также неплохое. Также у автомобиля неплохая шумоизоляция, а хотя при 110-120 км/ч все же немного слышен ветер.

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

Kia Rio 1,4 Prestige самый доступный в тройке – 453 тыс. гривен. При этом у него самое богатое оснащение. Цена Skoda Fabia 1,6 Style – 497 тыс. гривен, а его преимущества – динамика и вместительный багажник. Ford Fiesta 1,0 Comfort немного дороже соперников – 512 тыс. гривен, зато он привлекает хорошей управляемостью.



Объем багажника Ford – 295 л

У Rio в распоряжении 325 л

Багажник Skoda самый большой –330 л

Технические характеристики			
Модель	Ford Fiesta	Kia Rio	Skoda Fabia
Тип кузова	хетчбэк		
Число дверей/мест	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1206	1120	1150
Длина/ширина/высота, мм	4040/1735/1476	4065/1725/1450	3992/1732/1452
Колесная база, мм	2493	2580	2455
Колея передняя/задняя, мм	1503/1523	1518/1524	1463/1457
Клиренс (дорожный просвет), мм	140	150	133
Объем багажника мин/макс, л	303/1093	325/980	330/1150
Диаметр разворота, м	10,0	10,2	10,4
Двигатель			
Рабочий объем, см3	998	1396	1598
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Бензиновый	Бензиновый
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и число цилиндров	3, в ряд	4, в ряд	4, в ряд
Количество клапанов/распредвалов	12/2	16/2	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	100 при 6000	100 при 6000	110 при 5600
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	170 при 1500	133 при 4000	155 при 3800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/42	Аи-95/45	Аи-95/45
Трансмиссия			
Тип привода	Передний		
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	4-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности	6	6	4
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, ESC	ABS, EBD, ESP,
Размер шин	195/60 R15	195/55 R16	185/60 R15
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	12,2	13,9	11,0
Максимальная скорость, км/ч	180	166	190
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	6,9	8,2	8,0
– загородный цикл	4,2	4,9	4,6
– смешанный цикл	5,2	6,1	5,9
Стоимость тестируемого автомобиля,	512 000	453 000	497 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания. км	10 000		

Хетчбэки с задатками вседорожника



Infiniti QX30

Широкая решетка радиатора
и узкие светодиодные фары –
черты Infiniti QX30



Subaru XV

Оптика Subaru XV полностью
светодиодная



Volvo V40 Cross Country

Светодиодные фары Volvo V40 CC
украшены Т-образными
ходовыми огнями

Вседорожники ценят за большой дорожный просветом и полный привод. Однако далеко не всем нужны столь крупные автомобили, хотя в наших краях увеличенный клиренс и четыре ведущих колеса – большой плюс. Поэтому можно обратить внимание на хэтчбэки повышенной проходимости вроде Infiniti QX30, нового Subaru XV и Volvo V40 Cross Country. О них и пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

Новый Infiniti QX30 является самой маленькой моделью японской марки. Хэтчбэк привлекает внимание своими плавными формами. У автомобиля длинный выпуклый капот, мускулистые передние крылья и элегантные волнообразные штампованные линии на боковинах. Широкая прямоугольная решетка радиатора обрамлена хромом и образует небольшие «брови» над раскосыми фарами. Нижняя часть кузова прикрыта черными пластиковыми накладками. Оконная линия довольно высокая, а задние стойки крыши привлекают оригинальным изгибом. На крыше установлен немаленький спойлер.

Subaru XV нового поколения с виду мало чем отличается от предшественника. У него короткие свесы кузова и большой угол наклона лобового стекла. Трапециевидная решетка радиатора, разделена хромированной балкой, а узкие фары являются полностью светодиодными. Передние крылья Subaru серьезно выражены, а на боковинах появились штампованные линии. Бамперы, пороги и колесные арки прикрыты защитными пластиковыми накладками. Заднее стекло прикрыто спойлером, а по бокам кузова установлены Г-образные фонари.

Volvo V40 Cross Country недавно пережил обновление. В его внешнем виде преобладают элегантные плавные линии. Передняя часть слегка заострена, а лобовое стекло наклонено на большой угол. Фирменная радиаторная решетка подчеркнута балкой с логотипом марки. Новые продолговатые фары оснащены светодиодными лампами и оригинальными Т-образными ходовыми огнями. Оконная линия отличается изящным изгибом в районе задних стоек крыши. Защитные пластиковые накладки у Volvo самые скромные. Расширенные «плечи» задних крыльев подчеркнуты L-образными фонарями в стойках крыши. Пятая дверь – практически полностью прозрачная.

Subaru самый крупный в тройке – достигает 4465 мм в длину против 4425 мм у Infiniti и 4370 мм у Volvo. А вот наибольшая колесная база у QX30 – 2700 мм тогда, как у XV – 2670 мм, а у V40 CC – 2647 мм. Subaru легче соперников – 1426 кг против 1509 кг у Volvo и 1561 кг у Infiniti.

Infiniti QX30 внутри декорирован тканью. Обод трехспицевого рулевого колеса обшит кожей и выполнен плоским снизу. На приборной панели преобладают два больших циферблата: спидометр с указа-



Infiniti отличается элегантным дизайном



Subaru самый крупный в тройке – 4465 мм



Volvo компактнее соперников – 4370 мм



Расширенные плечи QX30 подчеркнуты продолговатыми фонарями



Фонари XV выполнены Г-образными



Пятая дверь V40 – практически полностью прозрачная

телем остатка топлива внутри и тахометр – с датчиком температуры двигателя. Между ними – экран бортового компьютера. Вертикальная центральная консоль повернута к водителю. Она весьма компактная, но кнопок на ней много. К тому же, они мелкие и тесно сгруппированы, то есть привыкание к ним может занять некоторое время. Сверху установлен 7,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету, а водительское сиденье оснащено электроприводом. Кресла первого ряда комфортабельные и в то же время неплохо удерживают спину. Предусмотрен и их подогрев. Обзор назад несколько ограничен из-за маленького окна. На центральном тоннеле установлен подлокотник, прячущий бокс для мелкой поклажи.

Салон Subaru XV обшит кожей и разбавлен вставками, имитирующими алюминий и карбон. Подсветка – эмоциональная, ярко-красная. Передняя панель по форме напоминает распростертые крылья. Крупные циферблаты спидометра и тахометра разделены цветным экраном бортового компьютера. На центральной панели установлены сразу два цветных дисплея. Маленький верхний – служит для отображения показаний термометра, часов, указателей температуры двигателя и давления масла. Нижний 7,0-дюймовый сенсорный монитор отведен для мультимедийной системы. Благодаря такой компоновке здесь совсем немного переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету, а водительское сиденье оснащено электроприводом. Передние кресла широкие и комфортабельные, но и боковая поддержка у них очень неплохая. Они, как и руль, получили обогрев. Тоненькие стойки крыши улучшают обзорность во всех направлениях. Широкий центральный подлокотник прячет бокс внутри.

Внутри Volvo V40 Cross Country господствует лаконичный шведский стиль. Кожа в отделке сочетается с тоненькими хромированными накладками. Можно изменять и цвет подсветки. На ободке рулевого колеса предусмотрены наплывы в районе хвата рук. Комбинация приборов – цифровая, то есть показания выведены на несколько дисплеев с центральным круглым тахометром. Центральная панель выполнена очень тонкой, а за ней предусмотрена ниша для поклажи. Сверху на ней – 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Некоторые переключатели на несколько мелковаты, что осложняет пользование ими на ощупь. Рулевая колонка оснащена регулировками по высоте и глубине. Передние сиденья немного упругие, но зато обладают хорошей боковой поддержкой. Также они оснащены подогревом, а у водительского кресла есть электропривод. Обзорность

вперед и по сторонам хорошая, а вот при парковке ее серьезно ограничивают толстые задние стойки.

На втором ряду места для ног Subaru несколько больше, чем у соперников, пусть его колесная база и меньше. В Volvo немного места над головой, зато его задние сиденья оснащены подогревом. Во всех трех автомобилях сзади комфортнее двоим пассажирам, хотя могут поместиться и трое. Объем багажника QX30 равен 430 л, у V40 CC – 324 л, а у XV – 315 л. Со сложенными креслами второго ряда он возрастает до 1157, 1032 л и 1200 л, соответственно.

Для сравнения выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости – Infiniti QX30 2,0 GT, Subaru XV 2,0 i-S EyeSight и Volvo V40 Cross Country 2,0 Inscription. Все они оснащены системой доступа без ключа, электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом и зеркал заднего вида, климат-контролем, аудиосистемой, датчиками света и дождя, камерой заднего вида, легкосплавными дисками, системой стабилизации, связью Bluetooth, круиз-контролем. V40 CC и XV укомплектованы системами автоматического торможения, соблюдения полосы движения и мониторинга «слепых» зон, а у шведского хэтчбека есть еще технология слежения за усталостью водителя. У Infiniti и Volvo 7 подушек безопасности, а у Subaru – 6.

Для сравнения выбраны версии с 2,0-литровыми бензиновыми двигателями. Под капотом Infiniti – 211-сильный турбомотор. Являющийся самым мощным в тройке. Он работает очень тихо и плавно, но вместе с тем очень тяговит, особенно на «низах». Пик крутящего момента в 350 Н·м доступен уже с 1200 об/мин и в распоряжении вплоть до 4000 об/мин. Трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует очень быструю смену передач. Разгон до 100 км/ч занимает 7,3 с, а максимальная скорость составляет 230 км/ч. Расход топлива в городском цикле составляет 8,9 л/100 км, а в загородном – 5,7 л/100 км.

В отличие от соперников, Subaru оснащен атмосферной оппозитной «четверкой». Она не столь мощная, как турбомоторы – 156 л. с. при 6000 об/мин. Максимальные 196 Н·м крутящего момента достигаются только при 4200 об/мин, так что двигатель приходится раскручивать, а на «низах» тяги не порой не хватает. Зато двигатель теперь работает довольно тихо и без вибраций, а бесступенчатый вариатор оптимально подбирает обороты. Разгон до 100 км/ч занимает 10,7 с, а максимальная скорость – 194 км/ч. Расход топлива немного побольше, чем у конкурентов: он составляет 9,7 л/100 км в городе и 5,9 л/100 км – на трассе.

Мотор V40 CC развивает 190 л. с. при 5500 об/мин. Крутящий момент составляет, чем у соперников – 300 Н·м. Доступ-



Салон Infiniti декорирован кожей



На центральной панели Subaru – сразу два дисплея



Показания приборов Volvo выведены на экраны



У QX30 небольшое пространство над головой



В XV больше всего места для ног



Сиденья второго ряда V40 оснащены подогревом

пен он с 1300 об/мин и вплоть до 4000 об/мин, так что приличная тяга доступна в широком диапазоне оборотов. Двигатель очень эластичный и работает тихо. Volvo способен разогнаться до 100 км/ч за 7,8 с и развить 210 км/ч. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия переключает передачи практически незаметно, но не столь быстро, как у соперников. В городском цикле хэтчбек «употребляет» 8,5 л/100 км, а в загородном – 5,2 л/100 км. Есть и более мощная 245-сильная модификация этого двигателя.

У Infiniti и Volvo полный привод – подключаемый, а вот у Subaru – постоянный. Преимуществом XV является и высокий (220 мм) дорожный просвет. У V40 CC он гораздо меньше – всего 153 мм.

Infiniti QX30 ориентирован на комфорт. Длинноходная подвеска плавно поглощает большинство выбоин. При этом высокий хэтчбек не слишком кренится в поворотах. Сцепление с дорогой не вызывает вопросов. Однако нередко дает о себе знать недостаточная поворачиваемость. Рулевое управление точное и становится тяжелее по мере роста скорости, но информативным его нельзя назвать. На больших скоростях слышны шумы ветра и шин, но с ними неплохо борется опционная система активного подавления звуковых помех.

У Subaru XV теперь появилась система векторизации тяги, помогающая уменьшить недостаточную поворачиваемость. Сцепление с дорогой у него отличное. Комфорт езды довольно неплохой, но при этом благодаря низкому центру тяжести крены кузова в поворотах небольшие. Руль Subaru острый и точный, хотя в околонулевой зоне он не слишком информативен. Шумоизоляция салона неплохая, поэтому даже при 120-130 км/ч внутри тихо.

Volvo демонстрирует неплохую управляемость. Его руль с электроусилителем отлично настроен – он точный и обеспечивает на удивление неплохую обратную связь. Недостаточная поворачиваемость практически не ощутима благодаря системе Corner Traction Control, имитирующей дифференциал повышенного трения. Можно без доплаты выбрать тип подвески: обычную Dynamic и более жесткую Sport. В первом случае V40 комфортнее, во втором – увереннее чувствует себя на извилистых дорогах и меньше кренится в поворотах. При 130 км/ч аэродинамические шумы практически не слышны.

Subaru XV 2,0 i-S EyeSight самый доступный в тройке – 840 тыс. гривен. При этом у него самая богатая комплектация. Volvo V40 Cross Country 2,0 Inscription стоит 959 тыс. гривен и привлекает оснащением по безопасности. Infiniti QX30 2,0 GT самый дорогой в этой тройке – 966 тыс. гривен. При этом у него лучшая динамика и самый вместительный багажник.



Багажник Infiniti самый вместительный – 430 л

У Subaru в распоряжении – 315 л

Объем багажника Volvo – 324 л

Технические характеристики			
Модель	Infiniti QX30	Subaru XV	Volvo V40 Cross Country
Тип кузова	Хетчбэк		
Количество дверей/мест, шт	5/5		
Снаряженная масса, кг	1561	1426	1509
Длина/ширина/высота, мм	4425/1815/1515	4465/1800/1615	4369/1802/1445
Колесная база, мм	2700	2670	2647
Колея передняя/задняя, мм	1572/1573	1550/1555	1548/1559
Клиренс (дорожный просвет), мм	202	220	153
Объем багажника мин/макс, л	430/1157	315/1200	324/1032
Диаметр разворота, м	11,4	10,8	10,8
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1991	1994	1969
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	бензиновый	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно	спереди, продольно	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	Оппозитно, 4	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	211 при 5500	156 при 6000	190 при 5500
Макс. крутящий момент, Н • м при об/мин	350 при 1200	196 при 4200	300 при 1300-4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/56	Аи-95/55	Аи-95/50
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный	Постоянный полный	Подключаемый полный
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	вариатор	8-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, 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	6	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	235/50 R18	225/60 R17	225/50 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,3	10,7	7,8
Максимальная скорость, км/ч	230	194	210
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	8,9	9,7	8,5
загородный цикл	5,7	5,9	5,2
смешанный цикл	6,9	7,3	6,4
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	966 000	840 000	959 000
Первое техобслуживание, км	15 000		
Периодичность техобслуживания, км	15 000		

Лидеры европейского D-класса



Ford Mondeo

Узкие фары Ford Mondeo –
светодиодные



Opel Insignia

Широкая решетка радиатора
Opel Insignia напоминает улыбку



Volkswagen Passat

Фары Volkswagen Passat прикрыты
хромированными «бровями»

Хотя покупатели во всем мире все чаще отдают предпочтение вседорожника, большие седаны и лифтбэки D-класса все еще популярны. Покупают их и в Украине, а время от времени появляются на нашем рынке и новые модели. Например, недавно стартовали продажи Opel Insignia второго поколения. Мы решили проверить, как новая модель проявит себя против европейских лидеров класса – Ford Mondeo и Volkswagen Passat

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

Новый Opel Insignia отныне также предлагают как лифтбэк, а седан не предвидится пока. Автомобиль возмужал и стал серьезнее на вид, но сохраняет стремительную аркообразную форму крыши. У него длинный капот и профилированные боковины. Фирменная широкая решетка радиатора напоминает улыбку и украшена хромированным молдингом с логотипом марки. По бокам от нее – продолговатые фары с Г-образными светодиодными ходовыми огнями. Пятая дверь дополнена заостренным спойлером, а по краям кузова сзади расположены крупные фонари.

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

Passat несколько компактнее соперников: достигает 4767 мм в длину против достигает 4871 мм у Mondeo и 4897 мм у Insignia. А вот колесная база самая большая у Ford – 2850 мм тогда, как у Opel – 2829 мм, а вот у Volkswagen она самая маленькая – 2791 мм. Mondeo, правда, и потяжелее – 1589 кг тогда, как масса Insignia – 1507 кг, а Passat – 1501 кг.

Во внутренней отделке Ford Mondeo можно заметить черные лакированные поверхности и хромированные накладки. Многофункциональное четырехспицевое рулевое колесо декорировано кожей. На приборной панели между спидометром и тахометром установлен большой цвет-



У Ford самая большая колесная база – 2850 мм



Opel самый длинный в тройке – 4897 мм



Volkswagen компактнее соперников – 4767 мм в длину



Крупные фонари Mondeo напоминают лепестки цветов



Пятая дверь Insignia дополнена заостренным спойлером



В бампер Passat интегрированы прямоугольные наконечники выхлопных труб

ной экран, на который не только выводятся данные бортового компьютера, но и дублируются показания мультимедийной системы. Наклоненная центральная панель увенчана 8,0-дюймовым дисплеем. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля немногочисленны, но и не слишком крупные. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету. Сиденья первого ряда комфортабельные и обладают неплохой боковой поддержкой. Предусмотрена функция подогрева как кресел, так и руля. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлены пара подстаканников и подлокотник с боксом внутри. Обзор назад несколько ограничен из-за слегка приподнятой «кормы».

В салоне Opel Insignia улучшены материалы отделки. Передняя панель теперь по форме напоминает распростертое крылья. Рулевое колесо небольшое, а его обод выполнен плоским снизу. На приборной панели два циферблата соседствуют с жидкокристаллическим дисплеем, на который выведено изображение спидометра. Широкая центральная панель увенчана 8,0-дюймовым сенсорным экраном мультимедийной системы IntelliLink. Благодаря ему здесь значительно уменьшено количество переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля. Это, в свою очередь, освободило место для ниши для мелкой поклажи. У рулевой колонки изменяются высота и глубина, достаточно широкий диапазон регулировок с электроприводом и у водительского кресла. Передние сиденья комфортабельные и неплохо удерживают спину. Посадка за рулем довольно низкая ниже, но обзорность от этого не пострадала. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель.

Внутри Volkswagen Passat преобладает сдержанный лаконичный стиль. Материалы внутренней отделки здесь немного лучше, чем в двух других автомобилях. Можно заметить черные лакированные вставки и накладки «под алюминий». Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей. Оригинально смотрятся дефлекторы вентиляционной системы, растянутые на всю ширину передней панели. Приборы помещены в отдельные колодцы и разделены цветным дисплеем бортового компьютера. Внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. На центральной панели сверху установлены аналоговые часы небольшой 5-дюймовый сенсорный экран. Переключатели здесь простые и понятные. Рулевая колонка в Passat также регулируется в двух плоскостях, а водительское сиденье получило электропривод. Кресла первого ряда довольно упругие, но зато хорошо удерживают

спину. Они получили подогрев. Поскольку стояночный тормоз электромеханический, то это освобождает больше места для подлокотника с отделением внутри. В Passat также очень хорошая обзорность во всех направлениях.

На втором ряду места для ног и над головой в Mondeo и Passat несколько большее, чем Insignia. Кроме того, их салон немного шире в районе плеч, поэтому троим пассажирам сзади просторнее. Преимущество Ford – очень большой багажник: его объем составляет 645 л тогда, как у Volkswagen – 586 л, а в Opel – 490 л. В лифтбэках Mondeo и Insignia можно сложить задние сиденья, что увеличит объем до 1446 и 1450 л, соответственно.

Для сравнения выбраны версии моделей с приблизительно схожей ценой – Ford Mondeo 2,0 Titanium, Opel Insignia 2,0 Dynamic и Volkswagen Passat 2,0 TDI Business Life. Все они оснащены системой доступа без ключа, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, разделенным климат-контролем, парктроником, аудиосистемой, круиз-контролем с функцией автоматического торможения, связью Bluetooth, легкосплавными дисками и системой стабилизации. У Mondeo также есть датчики света и дождя, обогрев лобового стекла. У Ford 7 подушек безопасности и надувные ремни, у Opel – 6, а у Volkswagen – 8. Mondeo получил систему мониторинга «слепых» зон, а Passat – технологию определения усталости водителя.

Автомобили оснащены 2,0-литровыми четырехцилиндровыми турбодизелями. Мотор Ford развивает 150 л. с. при низких 3500 об/мин. У него неплохой крутящий момент в 350 Н·м при 2000 об/мин. Двигатель работает достаточно тихо, да и вибрации не дают о себе знать. С ним Mondeo разгоняется до 100 км/ч за 10 с и достигает 208 км/ч. Трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует молниеносные переключения передач. В городском цикле лифтбэк расходует 5,4 л/100 км, а в загородном – 4,5 л/100 км. Ford в Украине также доступен со 180-сильной версией этого дизеля и бензиновыми турбомоторами объемом 1,5 л (160 л. с.) и 2,0 л (203 и 240 л. с.).

Турбодизель Opel мощнее, чем у соперников – 170 л. с. У него также самый большой крутящий момент в 400 Н·м при 1750-2500 об/мин, так что тяги более, чем достаточно. Такой лифтбэк разгоняется до 100 км/ч за 8,9 с и развивает 223 км/ч. Двигатель работает очень тихо. Новая 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия переключает передачи плавно, но не очень быстро. Правда, «аппетит» побольше, чем у конкурентов: 7,4 л/100 км в городе и 4,5 л/100 км – на шоссе. Также в нашей стране модель предлагают с 1,6-литровыми турбодизелями мощностью 110 и 136 и турбомоторами объемом 1,5 л (140 и 165 л. с.) и 2,0 л (260 л. с.).



На приборной панели Ford находится немаленький дисплей



Циферблаты приборов Opel разделены цифровым спидометром



На центральной панели Volkswagen сверху установлены аналоговые часы



В Mondeo сзади довольно много места над головой и для ног



В Insignia ограниченное пространство над головой



В Passat щедрое пространство для ног сзади

Под капотом Volkswagen – 150-сильный турбодизель. Его максимальный крутящий момент составляет 340 Н·м и доступен с 1750 об/мин, то есть тяги вполне достаточно. Мотор тихий и плавный. Пусть он менее мощный, но работает в связке с хорошо настроенной 6-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями, поэтому динамика у Passat самая лучшая в этой тройке – 8,7 с до 100 км/ч. Передачи переключаются очень быстро, хотя порой и с толчками. В городском цикле автомобиль расходует 5,3 л/100 км, а в загородном – 4,1 л/100 км. Седан также предлагают с бензиновыми двигателями объемом 1,4 л (150 л. с.), 1,8 л (180 л. с.) и 2,0 л (220 и 280 л. с.).

Ford Mondeo всегда отличался хорошей управляемостью и нынешнее его поколение держит марку. Его руль точный и весьма информативный, несмотря на электроусилитель. Немаленький автомобиль хорошо маневрирует и имеет самый маленький в тройке диаметр разворота – 11,2 м против 11,7 м у Volkswagen и 11,8 м у Opel. Подвеска несколько упругая, несмотря на малый диаметр колесных дисков – 16 дюймов. Впрочем, дискомфорт ощутим разве что на дорогах плохого качества. Сцепление с дорогой очень хорошее. Mondeo замедляется лучше соперников: тормозной путь со 100 км/ч равен 36,6 м.

Insignia на первое место ставит комфорт. Его подвеска стала мягче, а потому гораздо лучше справляется с дорожными неровностями, даже несмотря на 18-дюймовые колесные диски с низкопрофильной резиной. Сцепление с дорогой и курсовая устойчивость не вызывают нареканий. Руль лифтбокса точный и приятно наполнен тяжестью, но ему не хватает информативности в околонулевой зоне. Зато существенно улучшена шумоизоляция, поэтому на больших скоростях в салоне довольно тихо.

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

Ford Mondeo 2,0 Titanium самый доступный в тройке – 823 тыс. гривен. При этом у него наиболее богатая комплектация и очень большой багажник. Volkswagen Passat 2,0 TDI Business Life стоит 868 тыс. гривен и привлекает экономичностью. Цена Opel Insignia 2,0 Dynamic – 885 тыс. гривен, а его сильные стороны – комфортная подвеска и мощный двигатель.



Багажник Ford самый вместительный – 645 л



У Opel в распоряжении 490 л



Объем багажника Volkswagen – 586 л

Технические характеристики			
Модель	Ford Mondeo	Opel Insignia	Volkswagen Passat
Тип кузова	лифтбэк	лифтбэк	седан
Количество дверей/мест, шт.	5/5	5/5	4/5
Снаряженная масса, кг	1589	1507	1501
Длина/ширина/высота, мм	4871/1852/1482	4897/1863/1455	4767/1832/1456
Колесная база, мм	2850	2829	2791
Колея передняя/задняя, мм	1593/1585	1607/1610	1584/1568
Клиренс (дорожный просвет), мм	150	140	145
Объем багажника мин/макс, л	645/1446	490/1450	586
Диаметр разворота, м	11,2	11,8	11,7
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1997	1956	1968
Тип	Дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распределов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	150 при 3500	170 при 4000	150 при 3500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	350 при 2000	400 при 1750-2500	340 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Дт/62	Дт /62	Дт /66
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	8-ст. автоматическая	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт	7	6	8
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESP		
Размер шин	235/50 R17	235/45 R18	215/60 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,0	8,9	8,7
Максимальная скорость, км/ч	208	223	218
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	5,4	7,4	5,3
– загородный цикл	4,5	4,5	4,1
– смешанный цикл	4,9	5,5	4,5
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	823 000	885 000	868 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания. км	10 000		

Переднеприводные вседорожники



Citroen C3 Aircross

Передняя часть Citroen C3 Aircross
выглядит очень необычно



Renault Captur

По центру радиаторной решетки
Renault Captur – огромный
логотип марки



SsangYong Tivoli

Узкая фальшрадиаторная решетка
SsangYong Tivoli сочетается с огромным
воздухозаборником в бампере

По статистике, значительная часть вседорожников практически не покидает асфальтовые дороги. Многие автомобили этого класса используются исключительно в условиях города. Полный привод в этом случае не особо нужен, но пригодится увеличенный клиренс и удобная высокая посадка за рулем. Плюс будут компактные размеры. Совсем недавно в этом сегменте на украинском рынке случилось пополнение – новый Citroen C3 Aircross. Мы решили проверить, как он покажет себя против проверенных ранее стартовали Renault Captur и SsangYong Tivoli.

Citroen C3 Aircross практически не отличается от предсерийного концепт-кара. У него высокий капот, короткие свесы кузова и раздутые крылья. Бамперы, колесные арки и пороги прикрыты защитными пластиковыми накладками. В хромированную решетку радиатора интегрирован логотип Citroen. Оптика выполнена «двухэтажной»: сверху расположены тоненькие светодиодные ходовые огни, а снизу – крупные фары. В передней части – сразу несколько широких воздухозаборников. Задние стойки выполнены в виде решеток, а пятая дверь сверху прикрыта спойлером. По краям кузова сзади размещены крупные фонари.

Renault Captur привлекает внимание элегантным внешним видом с аркообразной формой крыши. Его боковины рельефные и украшены хромированными молдингами. Решетка радиатора напоминает улыбку, а по центру ее – крупный логотип Renault. Раскосые фары растянуты на мускулистые выпуклые крылья, а в переднем бампере размещен широкий воздухозаборник. Панорамное заднее стекло сверху прикрыто небольшим спойлером, а на пятой двери заметна серебристая накладка. Ширину «кормы» подчеркивают крупные каплевидные фонари.

SsangYong Tivoli выглядит сдержаннее, чем соперники. Вседорожник представил новое направление в дизайне корейской марки и внешне повторяет концепт-кары XIV-1 и XIV-Air. У него выраженный двухобъемный профиль с малым углом наклона лобового стекла и толстыми вертикальными задними стойками крыши. Тоненькая фальшрадиаторная решетка сочетается с огромным воздухозаборником в бампере. Раскосые фары дополнены светодиодными ходовыми огнями. У Tivoli серьезно расширенные крылья и изогнутая оконная линия. Пятая дверь прикрыта спойлером, а по краям кузова размещены элегантные фонари.

Tivoli немного больше своих соперников: 4195 мм в длину против 4154 мм у C3 Aircross и 4122 мм – у Captur. Колесная база у трех автомобилей приблизительно одинаковая: 2606 мм у Renault, 2604 мм – у Citroen и 2600 мм – у SsangYong. Корейский автомобиль заметно тяжелее французских конкурентов – 1370 кг против 1180 кг у Captur и 1188 кг – у C3 Aircross.

Отделка салона Citroen разбавлена яркими вставками, а вентиляционные дефлекторы дополнены хромированными



Задние стойки Citroen выполнены в виде решеток



У Renault самая большая колесная база – 2606 мм



SsangYong крупнее соперников – 4195 мм в длину



Пятая дверь C3 Aircross прикрыта спойлером



Сзади по краям кузова Captur – крупные овальные фонари



Толстые задние стойки Tivoli – практически вертикальные

накладками. Передняя панель выполнена рельефной. Обод рулевого колеса плоский снизу и обшит кожей. Циферблаты спидометра и тахометра глубоко врезаны в панель, а между ними установлены экран бортового компьютера, указатели остатка топлива и температуры двигателя. Большую часть центральной панели занимает 7,0-дюймовый сенсорный дисплей. Благодаря ему здесь немного кнопок и переключателей. Кстати, изменять настройки климатической установки можно как клавишами, так и через меню мультимедийной системы. Внутри довольно много отделений для мелкой поклажи. У автомобиля огромный перчаточный ящик и небольшие карманы в дверях. Рулевая колонка Citroën C3 Aircross регулируется по углу наклона и вылету, а у водительского сиденья изменяется высота. Посадка за рулем довольно высокая, что улучшает обзорность. Сами кресла очень мягкие и комфортабельные, но немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Зато предусмотрен обогрев.

В отделке салона Renault достаточно много черных лакированных вставок и накладок «под алюминий». На ободе трехспицевого рулевого колеса предусмотрены наплывы для хвата рук. Торпедо по форме напоминает крылья. На приборной панели центральное место занимает узкий экран цифрового спидометра с индикатором переключения передач. По бокам от него – тахометр и датчик остатка топлива в баке, помещенные в два отдельных колодца. Центральная панель увенчана 7-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы R-Link. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля не слишком много, однако некоторые клавиши достаточно мелкие. Интересно, что вместо традиционного «бардачка» в салоне установлен выдвижной ящик. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету. Передние кресла мягкие и комфортабельные, хотя боковая поддержка у них могла бы быть и лучше. Они оснащены подогревом. Толстые передние стойки крыши ограничивают обзорность. На центральном тоннеле предусмотрен съемный ящик для мелкой поклажи.

В салоне SsangYong пластик также щедро разбавлен черными лакированными накладками и серебристыми деталями, имитирующими полированный алюминий. Обод рулевого колеса плоский снизу и обшит перфорированной кожей. Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы и разделены экраном бортового компьютера. Их подсветка – оптоволоконная, а ее цвет можно менять нажатием кнопки. Переключатели блоков аудиосистемы и климатической установки рационально упорядочены, хотя некоторые из них слишком мелкие. Помимо перчаточного ящика у Tivoli предусмотрена ниша для документов. Рулевая колонка регулируется только по высоте. Передние кресла мягкие и удобные, хотя немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Установлен и подогрев сидений. На транс-

миссионном тоннеле установлены два подстаканника и подлокотник с отделением для мелочи внутри. Толстые задние стойки несколько ограничивают обзорность.

На втором ряду больше всего места для ног в Tivoli, а у Citroen самый большой запас пространства над головой. В C3 Aircross и Captur задние сиденья оснащены горизонтальной регулировкой. В Captur ощущается недостаток пространства в районе плеч, поэтому сзади комфортнее двоим. У Citroen наиболее вместительный багажник – 410-520 л, в зависимости от положения задних кресел. В Renault этот показатель равен 377-455 л, а в SsangYong – 423 л. Со сложенными сиденьями второго ряда получается 1289, 1235 и 1294 л, соответственно.

Для сравнения выбраны комплектации приблизительно одинаковой стоимости – Citroen C3 Aircross 1,2 Feel, Renault Captur 1,2 Zen и SsangYong Tivoli 1,6 STD. Все автомобили оснащены центральным замком, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, аудиосистемой, связью Bluetooth, круиз-контролем, легкосплавными дисками и системой стабилизации. Французские автомобили получили климат-контроль, а в Tivoli установлен кондиционер. C3 Aircross и Captur также оснащены системой контроля давления в шинах, датчиками света и дождя. В Citroen есть парктроник, а в Renault – система доступа без ключа. В C4 Cactus 6 подушек безопасности, в Captur – 4, а в Tivoli – 2.

В сравнении принимают участие бензиновые версии моделей. Citroen C3 Aircross оснащен трехцилиндровым турбомотором небольшого объема – 1,2 л. Двигатель мощностью 110 л. с. отличается резвым характером и эластичный. У него больше тяги в среднем диапазоне оборотов, ведь максимальный крутящий момент в 205 Н·м доступен с 1500 об/мин. Вибрации довольно ощутимы, но шумным двигатель становится только на высоких оборотах. Динамика лучшая в тройке: 10,6 с до 100 км/ч и максимальные 183 км/ч. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия работает быстро, но не способствует экономичности. В городском цикле расход топлива составляет 9,0 л/100 км, а в загородном – 5,2 л/100 км. Также в Украине предложена 82-сильная атмосферная версия этого мотора.

Captur также получил 1,2-литровый турбомотор, но четырехцилиндровый и более мощный – 115 л. с. при 4900 об/мин. Он эластичен и тяговит, причем особенно это заметно в среднем диапазоне оборотов. Пиковые 190 Н·м крутящего момента доступны при 2000 об/мин. Двигатель работает плавно и тихо. Автомобиль демонстрирует лучшие в тройке динамические характеристики – 10,9 с до 100 км/ч и максимальные 192 км/ч. Передачи в 6-ступенчатой трансмиссии с двумя сцеплениями переключаются очень быстро. В городе автомобиль расходует 6,6 л/100 км, а на шоссе – 4,7 л/100 км. В Украине этот



Передняя панель Citroen – рельефная



Цифровой спидометр Renault сочетается с аналоговым тахометром



Приборы SsangYong помещены в отдельные колодцы



На втором ряду в C3 Aircross больше всего места над головой



Задние сиденья Captur оснащены горизонтальной регулировкой



На втором ряду Tivoli просторнее всего

Renault также доступен с 1,5-литровым 90-сильным турбодизелем.

Под капотом Tivoli – 1,6-литровая атмосферная «четверка», развивающая 128 л. с. при 6000 об/мин. Пусть она самая мощная, но высокооборотистая и максимальный крутящий момент в 160 Н·м доступен только при 4600 об/мин. Поэтому двигатель приходится раскручивать. К тому же, после 4000 об/мин он становится достаточно шумным. Да и отклик на нажатие педали акселератора не очень быстрый. Разгон до 100 км/ч занимает 12 с, а максимальная скорость – 175 км/ч. Зато 6-ступенчатая автоматическая трансмиссия переключает передачи плавно. А вот «аппетит» у SsangYong побольше, чем у соперников – 9,1 л/100 км в городском цикле и 5,8 л/100 км – на трассе. Кстати, Tivoli единственный в тройке, кому за доплату предлагают полный привод, но не в Украине.

Citroen C3 Aircross ставит на комфорт. Подвеска мягкая и длинноходая, а потому большинство выбоин поглощаются плавно. Однако обратной стороной таких настроек являются выраженные крены высокого автомобиля в поворотах. Вседорожник неплохо маневрирует на малых скоростях, а вот на больших – ощутима недостаточная поворачиваемость. Руль очень легкий, но обратной связи у него немного. Шумоизоляция салона достаточно неплохая, поэтому ветер и шины теперь почти не слышны при 120 км/ч.

Renault также на первое место ставит комфорт. Езда очень мягкая даже на дорогах с множеством выбоин. Правда, на больших скоростях проявляются крены в поворотах – это обратная сторона таких настроек ходовой. У Captur очень легкий руль (его можно вращать несколькими пальцами), хотя довольно точный. А вот обратной связи у него немного. Сцепление с дорогой хорошее, а недостаточная поворачиваемость редко дает о себе знать. А вот шумоизоляция не самая лучшая – шум ветра отчетливо слышен после 110 км/ч.

SsangYong более ориентирован на уверенную управляемость, хотя, конечно, от него не стоит ожидать спортивных повадок. Руль точный, но не слишком информативный, а его остроту можно менять – есть спортивный и комфортабельный режимы. Автомобиль неплохо маневрирует: диаметр его разворота – 10,6 м против 10,8 м у Captur и 10,9 м – у C4 Cactus. Подвеска упругая, поэтому некоторые дорожные неровности очень даже ощутимы. Зато крены кузова в поворотах относительно небольшие. Шумоизоляция салона несколько хуже, чем у соперников: при 120 км/ч слышны и шины, и свист ветра.

SsangYong Tivoli 1,6 STD самый доступный из трех автомобилей – 505 тыс. гривен. Его сильная сторона – просторный салон. Renault Captur 1,2 Zen несколько дороже – 535 тыс. гривен и привлекает экономичностью. Citroen C3 Aircross 1,2 Feel стоит 553 700 гривен, а его козыри – динамика и вместительный багажник.



Багажник Citroen самый большой – 410-520 л

Объем багажника Renault– до 455 л

У SsangYong в распоряжении 423 л

Технические характеристики			
Модель	Citroen C3 Aircross	Renault Captur	SsangYong Tivoli
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1188/1805	1180/1726	1370/1900
Длина/ширина/высота, мм	4154/1756/1637	4122/1778/1566	4195/1798/1590
Колесная база, мм	2604	2606	2600
Колея передняя/задняя, мм	1513/1491	1531/1516	1555/1555
Клиренс (дорожный просвет), мм	175	200	167
Объем багажника мин/макс, л	410/1289	377/1235	423/1294
Диаметр разворота, м	11,0	10,8	10,6
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1199	1197	1597
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Бензиновый, с турбонаддувом	Бензиновый
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3	В ряд, 4	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2	16/2	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	110 при 5500	115 при 4900	128 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	205 при 1500	190 при 2000	160 при 4600
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/45	Аи-95/45	Аи-95/47
Трансмиссия			
Тип привода	Передний		
Коробка передач	6-ст. автоматическая	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	6-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	4	2
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	205/60 R16	205/60 R16	215/60 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,6	10,9	12,0
Максимальная скорость, км/ч	183	192	175
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	9,0	6,6	9,1
загородный цикл	5,2	4,7	5,8
смешанный цикл	6,6	5,4	7,0
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	553 700	535 000	505 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Экономия – прежде всего



Kia Sportage

Фары Kia Sportage высоко посажены



Nissan Qashqai

Стреловидные фары Nissan Qashqai дополнены ходовыми огнями



Peugeot 3008

Широкая решетка радиатора Peugeot 3008 сочетается с раскосыми фарами

По результатам 2017 года самыми популярными моделями автомобилей в Украине являются вседорожники. В десятке лидеров рынка их целых пять. Интересно, что далеко не всегда покупатели выбирают полноприводные версии, ведь порой автомобили используют исключительно в городе. К тому же, варианты с передним приводом дешевле и экономичнее. Некоторые модели и вовсе представлены только с приводом на одну ось – как новый Peugeot 3008. Мы решили сравнить его с популярными Kia Sportage и Nissan Qashqai.

Kia Sportage четвертого поколения – самый продаваемый автомобиль в Украине за 2016-2017 годы. У него большой угол наклона лобового стекла и высокой оконной линией. Высоко посаженные фары сочетаются с фирменной продолговатой решеткой радиатора. В переднем бампере установлены оригинальные квадратные противотуманные фары со светодиодной оптикой. Капот и боковины выполнены профилированными, а колесные арки расширены. Пятая дверь выполнена рельефной, а сверху ее прикрывает немаленький спойлер. Узкие фонари соединены хромированным молдингом.

Обновленный Nissan Qashqai у нас начали продавать осенью прошлого года. Его дизайн довольно мускулистый – с профилированными боковинами и капотом. Новая радиаторная решетка выполнена V-образной и украшена хромированным молдингом. Стреловидные фары дополнены светодиодными ходовыми огнями. В новом заостренном бампере заметен узкий воздухозаборник. Расширенные «плечи» задних крыльев подчеркнуты новыми раскосыми фонарями. У задних стоек крыши большой угол наклона, а пятая дверь сверху прикрыта спойлером.

Новый Peugeot 3008 преобразился внешне и его мало что роднит с предшественником. У него высокий и длинный капот, а у лобового стекла уменьшен угол наклона. Широкая хромированная решетка радиатора сочетается с раскосыми фарами. Серьезно увеличены и воздухозаборники в переднем бампере. Капот и боковины теперь профилированы. На порогах появились хромированные молдинги, а нижняя часть кузова прикрыта защитными пластиковыми накладками. На крыше установлен спойлер, а оригинальные фонари напоминают следы от когтей зверя.

Sportage немного крупнее своих соперников – достигает 4480 мм в длину против 4377 мм у Qashqai и 4447 мм – у 3008. А вот самая большая колесная база у Peugeot – 2675 мм тогда, как у Kia она равна 2670 мм, а у Nissan – 2630 мм. Японский вседорожник несколько тяжелее конкурентов: его масса равна 1575 кг, корейский автомобиль весит 1545 кг, а французский – всего 1315 кг.

Салон Kia Sportage декорирован тканью, присутствуют в отделке и черные лакированные вставки. Трехспицевое рулевое



Kia самый крупный в тройке – 4480 мм



Nissan тяжелее конкурентов, весит 1575 кг



Peugeot очень легкий – 1315 кг



Узкие фонари Sportage соединены хромированным молдингом



Заднее стекло Qashqai сверху прикрыто спойлером



Фонари 3008 напоминают следы от когтей

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

Внутри Nissan Qashqai довольно много серебристых накладок и черных лакированных поверхностей. Новое трехспицевое рулевое колесо скошено вниз и обшито кожей. Циферблаты приборов дополнены хромированными ободками. Внутри спидометра расположен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру установлен цветной дисплей бортового компьютера. Широкая центральная панель по форме напоминает щит. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и удобные в пользовании. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету. Новые передние сиденья Nissan способствуют улучшению кровообращения и снижают нагрузку на поясницу, поэтому неплохо приспособлены для дальних путешествий. Есть функция подогрева. Центральный подлокотник прячет вместительный бокс. Обзорность вперед и по сторонам хорошая, а вот сзади ее несколько ограничивают толстые стойки крыши.

Оформление салона Peugeot 3008 весьма необычное. Передняя панель выполнена обволакивающей, а трехспицевое рулевое колесо имеет небольшой диаметр и приплюснuto сверху и снизу. Приборная панель расположена очень высоко – как раз на уровне глаз. В 3008 показания выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей. Водитель может изменять его конфигурацию. Центральная панель повернута к водителю, а сверху к ней прикреплен 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Благодаря ему здесь существенно уменьшено количество клавиш. Оставшиеся кнопки напоминают авиационные тумблеры. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Посадка в Peugeot 3008 стала более вертикальной и теперь гораздо выше, что значительно улучшило обзорность. Передние сиденья мягкие и ком-

фортабельные, но при этом неплохо удерживают спину. Предусмотрен и их подогрев. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Бокс в подлокотнике существенно увеличен в размерах.

На втором ряду Peugeot самое большое пространство над головой, а Kia и Nissan немного уступают ему по этому параметру. Зато у Sportage довольно щедрое место для ног, а салон весьма широкий в районе плеч. Задние сиденья Kia обогреваются, а угол наклона их спинки регулируется. Французский вседорожник имеет самый вместительный 520-литровый багажник тогда, как у корейской модели его объем – 466 л, а у японской – 439 л. Со сложенными сиденьями получается 1482, 1455 и 1503 л, соответственно.

В сравнительном тест-драйве участвуют приблизительно равноценные варианты моделей – Kia Sportage 1,7 Comfort, Nissan Qashqai 1,6 Acenta и Peugeot 3008 1,6 BlueHDi Active. Все три автомобиля оснащены двухзонным климат-контролем, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, магнитолой с CD-плеером, легкосплавными дисками, связью Bluetooth, 6 подушками безопасности, системами стабилизации и контроля давления в шинах. Qashqai и Sportage получили камеру заднего вида, круиз-контроль, обогрев лобового стекла, датчики света и дождя.

Все три автомобиля укомплектованы четырехцилиндровыми турбодизельными двигателями. Под капотом Kia – турбодизель объемом 1,7 л, являющийся самым мощным в тройке – 141 л. с. при 4000 об/мин. Его преимущество – эластичность и приличный подхват на малых оборотах, ведь 340 Н·м крутящего момента в распоряжении с 1750 об/мин. Мотор довольно громкий, но вибрации неощутимы. Трансмиссия с двумя сцеплениями работает быстро. Разгон до 100 км/ч занимает 11,6 с, а максимальная скорость составляет 185 км/ч. В городском цикле вседорожник расходует 5,4 л/100 км, а в загородном – 4,7 л/100 км. В Украине также доступны версии с бензиновыми двигателями объемом 1,6 л (177 л. с.) и 2,0 л (150 л. с.), а также с 2,0-литровым 184-сильным турбодизелем.

Nissan Qashqai оснащен 1,6-литровым турбодизелем мощностью 130 л. с. Максимальные 320 Н·м крутящего момента достигаются с 1750 об/мин, но лучше мотор чувствует себя после 2000 об/мин. Двигатель негромкий и работает плавно. Очень хорошо настроен бесступенчатый вариатор CVT: он неплохо подбирает обороты двигателя и обеспечивает лучшую в тройке динамику – 11,1 с до 100 км/ч. Максимальная скорость равна 183 км/ч. В городе вседорожник расходует 5,6 л/100 км, а на трассе – 4,9 л/100 км. В нашей стране Qashqai также предлагают с бензиновыми двигателями объемом 1,2 л (115 л. с.) и 2,0 л (144 л. с.).



Широкая центральная панель Sportage немного повернута к водителю



Приборы Nissan помещены в отдельные колодцы



Цифровая приборная панель Peugeot расположена непривычно высоко



Задние сиденья Sportage оснащены подогревом



В Qashqai меньше места для ног, чем у соперников



На втором ряду 3008 больше всего места над головой

Peugeot 3008 также оснащен 1,6-литровым турбодизелем, но меньшей мощности – 120 л. с. Он неплохо чувствует себя на малых оборотах и его не нужно раскручивать. Пиковый крутящий момент в 300 Н·м достигается 1750 об/мин, но его не всегда хватает. Двигатель не очень громкий, хотя не всегда работает плавно, а вот 6-ступенчатая автоматическая трансмиссия переключает передачи практически незаметно. Вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 11,6 с и развивает 184 км/ч. Он самый экономичный – 4,7 л/100 км в городском цикле и 3,9 л/100 км – в загородном. В Украине также представлены два 150-сильных мотора – 1,6-литровый бензиновый и 2,0-литровый дизельный.

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

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

Козырь Peugeot – мягкая и комфортабельная подвеска. Она без особых проблем справляется с большинством дорожных неровностей. При этом и крены кузова в поворотах у вседорожника не слишком выражены. Рулевое управление очень легкое и не самое информативное, а если выбрать режим Sport, то обратной связи становится еще меньше, хотя оно наполняется тяжестью. Шумоизоляция салона очень хорошая, поэтому внутри довольно тихо, особенно при езде по автомагистрали. Преимущество 3008 – высокий (219 мм) клиренс: у Qashqai он равен 200 мм, а у Sportage – 182 мм.

Nissan Qashqai 1,6 Acenta самый доступный в тройке – 698 тыс. гривен. Его преимущество – хорошая динамика. Kia Sportage 1,7 Comfort стоит 719 тыс. гривен и привлекает богатой комплектацией. Цена Peugeot 3008 1,6 BlueHDi Active – 758 тыс. гривен: он самый экономичный и обладает вместительным багажником.



Кia обладает 466-литровым багажником

Объем багажника Nissan – 439 л

Багажник Peugeot самый большой – 520 л

Технические характеристики			
Модель	Kia Sportage	Nissan Qashqai	Peugeot 3008
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1545	1575	1315
Длина/ширина/высота, мм	4480/1855/1645	4377/1806/1595	4447/1841/1620
Колесная база, мм	2670	2630	2675
Колея передняя/задняя, мм	1585/1585	1560/1560	1560/1560
Клиренс (дорожный просвет), мм	182	200	219
Объем багажника мин/макс, л	466/1455	430/1503	520/1482
Диаметр разворота, м	10,6	10,7	10,7
Двигатель			
Рабочий объем, смЗ	1685	1598	1560
Тип	Дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	141 при 4000	130 при 4000	120 при 3500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	340 при 1750-2500	320 при 1750	300 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Дт/55	Дт/60	Дт/53
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	вариатор	6-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, BAS, ESC	ABS, EBD, ASC	ABS, EBD, Brake Assist, ESP
Размер шин	225/60 R17	215/60 R17	215/65 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,6	11,1	11,6
Максимальная скорость, км/ч	185	183	184
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	5,4	5,6	4,7
– загородный цикл	4,7	4,5	3,9
– смешанный цикл	4,9	4,9	4,2
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	719 000	698 000	758 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Вседорожники с характеристиками спорткупе



BMW X6

Передний бампер BMW X6
выполнен X-образным



Maserati Levante

Широкая «пасть» решетки
радиатора Maserati Levante
сочетается с узкими фарами



Porsche Cayenne

Новый Porsche Cayenne сохранил
знакомый дизайн

Спортивные вседорожники в наши дни – весьма привычное явление. Эти модели популярны в Украине, хотя еще лет 15 назад они были в диковинку. Появление Porsche Cayenne стало своего рода сенсацией, а сейчас в нем ничего удивительного – на украинском рынке дебютировало уже третье его поколение. Новичок будет конкурировать с привычным соперником BMW X6, а также с относительно новым Maserati Levante. Именно об этих автомобилях и пойдет речь в сравнительном тест-драйве.

BMW X6 сочетает черты вседорожника и купе, это одна из первых моделей, выдержанных в подобном стиле. Он сохраняет знакомый ниспадающий силуэт крыши и приподнятую заостренную заднюю часть. Фирменная разделенная пополам решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами. Бампер выполнен в виде буквы «X» и дополнен двумя воздухозаборниками. Боковины выполнены рельефными, а задние крылья автомобиля серьезно расширены. Подчеркивают их крупные стреловидные фонари. Пятая дверь декорирована серебристой накладкой.

Maserati Levante – первая вседорожная модель марки и она также выдержана в стиле купе. У нее длинный капот и короткие свесы кузова, а салон сдвинут назад. Аркообразная форма крыши и высокая оконная линия прибавляют профилю стремительности, а мускулов прибавляют выразительные раздутые крылья. Широкая «пасть» радиаторной решетки сочетается с раскосыми биксеноновыми фарами, дополненными светодиодными ходовыми огнями. В боковинах с каждой стороны заметны по три вентиляционных отверстия. Двери выполнены без оконных рамок. На крыше установлен спойлер, а фонари соединены хромированным молдингом.

Porsche Cayenne нового поколения практически не изменился внешне. Он сохранил характерный мускулистый дизайн и знакомый стиль передней части с «акульим носом» и каплевидными фарами. Впрочем, оптика теперь светодиодная. Решетка радиатора стала немного крупнее. У вседорожника высокая оконная линия и увеличенный спойлер на крыше. Самое заметное внешнее изменение Porsche Cayenne 2018 года по сравнению с предшественником – тоненькие фонари на всю ширину кузова.

Maserati – самый крупный в этой тройке: он достигает 5003 мм в длину при колесной базе в 3004 мм. У BMW эти показатели равны 4909 и 2933 мм, соответственно. Длина Porsche составляет 4918 мм, а расстояние между осями – 2895 мм. X6 самый тяжелый в тройке – 2245 кг против 2105 кг у Levante и 2095 кг у Cayenne.

Салон BMW X6 декорирован кожей и алюминием, а подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Трехспицевое рулевое колесо оснащено напльвами на ободе в районе хвата рук. На приборной панели преобладают крупные спидометр и тахометр. Между ними – цветной экран бортового компьютера, а по краям уста-



BMW самый тяжелый в тройке – 2245 кг



Аркообразная форма крыши – отличительная черта Maserati



Porsche легче соперников – 2095 кг



Пятая дверь X6 украшена хромированной накладкой



Фонари Levante соединены молдингом



Фонари Cayenne растянуты на всю ширину кузова

новлены указатели остатка топлива и температуры двигателя. Широкая центральная панель немного повернута к водителю. Венчает ее 10,25-дюймовый дисплей мультимедийной системы iDrive. Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля рационально упорядочены и довольно крупные. Передние сиденья оснащены электроприводом регулировок и подогревом. Они комфортабельные и неплохо удерживают спину. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлены подлокотники с боксом внутри. Обзорность назад несколько ограничена из-за приподнятой «кормы».

Внутри Maserati Levante сочетаются кожа и полированный алюминий, а педали украшены металлическими накладками. Компактное трехспицевое рулевое колесо обшито перфорированной кожей, а на его ободе в районе хвата рук расположены удобные наплывы. Для переключения передач есть подрулевые лепестки. Циферблаты спидометра и тахометра помещены в отдельные колодцы, а остальные данные выведены на цветной экран бортового компьютера. Широкая центральная панель увенчана изящными аналоговыми часами. Ниже находится 8,4-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Он сенсорный, но для навигации в меню предусмотрен и круглый джойстик. Благодаря ему клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь совсем немного, хотя некоторые из них слишком маленькие. Передние сиденья хорошо удерживают спину. Они, как и руль, оснащены электроприводом регулировки и подогревом. Водителя и пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Здесь под откидной крышкой размещены подстаканники, а подлокотники прячут бокс для мелкой поклажи.

В отделке салона Porsche Cayenne сочетаются кожа и алюминий. Внутри особенно чувствуется влияние Porsche Panamera, у которого позаимствованы трехспицевое рулевое колесо и комбинация приборов. Центральное место занимает циферблат тахометра, а по бокам от него – два дисплея. На левый экран выводятся показания спидометра и датчика температуры двигателя, а правый – дает информацию бортового компьютера и дублирует карту навигационной системы. Центральная консоль традиционно наклонена, а сверху установлен большой 12,3-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля теперь также сенсорные. Посадка за рулем довольно низкая. Передние сиденья оснащены электроприводом регулировок и подогревом. Они комфортабельные и обладают хорошей боковой поддержкой. На широком трансмиссионном тоннеле установлен подлокотник с вместительным боксом.

На втором ряду Porsche самое большое в этой тройке пространство для ног и над головой. А вот в BMW и Maserati рослые пассажиры сзади будут немного стесне-

ны. У Levante и Cayenne изменяется угол наклона спинки задних кресел. К слову, в Porsche сиденья еще и горизонтальную регулировку получили. У него также самый вместительный багажник – 770 л против 580 л у BMW и Maserati. В двухместной конфигурации получается 1710, 1525 и 1614 л, соответственно. У всех вседорожников пятая дверь оснащена электроприводом открытия.

Для сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – BMW X6 XDrive 50i, Maserati Levante S и Porsche Cayenne S. Все они оснащены системой доступа без ключа, двухзонным климат-контролем, электропакетом, парктроником, аудиосистемой, связью Bluetooth, датчиками освещения и дождя, круиз-контролем, спутниковой навигацией, системой стабилизации. Maserati оснащен еще и камерой заднего вида, а Porsche – Wi-Fi. У Cayenne 8 надувных подушек, а у соперников – по 6. Зато X6 получил системы автоматического замедления, слежения за «слепыми» зонами и соблюдения полосы движения.

Мотор BMW самый мощный в этой тройке – 4,4-литровый V8 с двумя турбинами развивает 450 л. с. при 6000 об/мин. Пиковые 650 Н·м крутящего момента в распоряжении с 2000 об/мин, поэтому тяги в среднем диапазоне оборотов более, чем достаточно. Мотор отзывчив и быстро раскручивается. Радует слух и насыщенный звук «восьмерки». С ней вседорожник демонстрирует лучшую в тройке динамику: разгоняется до 100 км/ч за 4,8 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Расход топлива составляет 13,1 л/100 км в городском цикле и 7,8 л/100 км – в загородном. Также у нас доступны версии X6 с 3,0-литровым 306-сильным бензиновым турбомотором и турбодизелями объемом 3,0 л (258 и 313 л. с.). Мощно выбрать и 575-сильный X6 M.

У двигателя Maserati небольшой рабочий объемом – 3,0 л. Тем не менее, турбонаддув помогает ему развивать 430 л. с. при 5750 об/мин. «Шестерка» обладает бодрым характером, отзывчива и очень быстро набирает обороты. При этом она эластичная, так как пиковые 550 Н·м крутящего момента доступны всего с 1750 об/мин и в распоряжении вплоть до 5000 об/мин. А при активации функции Overboost кратковременно доступны и 580 Н·м. Разгон до 100 км/ч занимает 5,2 с, а максимальная скорость составляет 264 км/ч. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает очень быстро. Специальный акустический синтезатор в выхлопной системе обеспечивает сочный звук двигателя, который становится громче при открытии перепускного клапана. Правда, «аппетит» у Levante побольше, чем у соперников – 15,0 л/100 км в городе и 8,5 л/100 км – на шоссе. Также можно выбрать 350-сильную версию этого мотора или 3,0-литровый турбодизель на 275 л. с.

Porsche Cayenne S нового поколения получил новый 2,9-литровый V6 с двойным турбонаддувом мощностью 440 л. с. Он быстро раскручивается до максимальных



Центральная панель BMW повернута к водителю



На центральной панели Maserati установлен циферблат часов



Спидометр на приборной панели Porsche с боков окружен двумя дисплеями



На втором ряду X6 – не слишком большое пространство над головой



В Levante места над головой также не очень много



Задние сиденья Cayenne оснащены горизонтальной регулировкой

6600 об/мин, однако при этом максимальный крутящий момент в 550 Н·м достигается в широком диапазоне 1800-5500 об/мин. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает быстро, но при этом плавно. Разгон до 100 км/ч занимает 5,2 с, а максимальная скорость вседорожника – 265 км/ч. При этом благодаря «умеренной» гибридной установке расход топлива небольшой: 11,8 л/100 км в городском цикле и 8,4 л/100 км – в загородном. Также в Украине можно выбрать бензиновые двигатели объемом 3,0 л (340 л. с.) и 4,0 л (550 л. с.).

BMW X6 демонстрирует очень неплохую управляемость. У него заднеприводный уклон, ведь 60% крутящего момента передается на задние колеса. Предусмотрены активный задний дифференциал и система изменения вектора тяги, поэтому недостаточная поворачиваемость почти не дает о себе знать. Сцепление с дорогой – хорошее. Рулевое управление с адаптивным электроусилителем точное и наполняется тяжестью на больших скоростях, но не самое информативное. Подвеска довольно упругая, хотя справляется с большинством дорожных неровностей. У BMW также самый маленький диаметр разворота – 10,9 м против 11,7 м у Porsche и Maserati.

Levante по поведению больше напоминает горячий хэтчбек. Низкий центр тяжести и практически равное распределение веса по осям сделали его очень послушным. Руль точный и информативный благодаря гидроусилителю и автомобиль сразу реагирует на малейшее его движение. Поворачиваемость близка к нейтральной, а траекторию легко подправить, «играя» педалью акселератора. В режиме Sport система стабилизации вмешивается позже и допускает легкий занос задней оси. Levante на удивление мало кренится в поворотах благодаря адаптивным амортизаторам, но нужно учитывать, что подвеска немного жестковата, даже несмотря на наличие пневмоэлементов. Кстати, клиренс можно изменять в пределах 187-247 мм.

Пожалуй, лучше всего настроена ходовая у Porsche Cayenne, ведь управляемость у него получше, чем у многих легковых моделей. Его рулевое управление привлекает своими точностью и информативностью, а выражи автомобиль проходит заметно быстрее соперников и с гораздо меньшими кренами кузова. Маневренность улучшена благодаря управляемым задним колесам. Система полного привода имеет легкий заднеприводной уклон, а технология векторизации тяги уменьшает недостаточную поворачиваемость. На больших скоростях Cayenne демонстрирует отличную курсовую устойчивость.

BMW X6 XDrive 50i самый доступный из трех моделей – 2 908 000 гривен, еще одно его преимущество – хорошая динамика. Maserati Levante S стоит 3 020 000 гривен и привлекает богатым оснащением. Porsche Cayenne S самый дорогой – 3 438 000 гривен, а его козыри – экономичность и вместительность.



Объем багажника BMW – 580 л

У Maserati также в распоряжении 580 л

**Самый вместительный багажник
у Porsche – 770 л**

Технические характеристики			
Модель	BMW X6	Maserati Levante S	Porsche Cayenne S
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	2245	2105	2095
Длина/ширина/высота, мм	4909/1989/1702	5004/1968/1679	4918/1983/1696
Колесная база, мм	2933	3004	2895
Колея передняя/задняя, мм	1640/1706	1624/1676	1680/1673
Клиренс (дорожный просвет), мм	210	187-247	210
Объем багажника мин/макс, л	580/1525	580/1614	770/1710
Диаметр разворота, м	10,9	11,7	11,5
Двигатель			
Рабочий объем, см3	4395	2979	2894
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	V8	V6	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4	24/4	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	450 при 5500	430 при 5750	440 при 5700
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	650 при 2000-4500	580 при 1750-5000	550 при 1800-5500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/85	Аи-95/80	Аи-98/90
Трансмиссия			
Тип привода	Постоянный полный		
Коробка передач	8-ст. автоматическая		
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	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		
Количество подушек безопасности, шт.	6	6	8
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR	ABS, EBD, ESP, ASR, HDC	ABS, EBD, PSM, HDC
Размер шин	255/50 R19	265/50 ZR19	255/55 R19
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,8	5,2	5,2
Максимальная скорость, км/ч	250	264	265
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	13,1	15,0	11,8
– загородный цикл	7,8	8,5	8,4
– смешанный цикл	9,7	10,9	9,4
Стоимость тестируемого автомобиля, у. е.	2 908 000	3 020 000	3 438 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		



В погоне за рекордом скорости

Максимальная скорость всегда была одним из самых важных показателей автомобиля. Особенно эта характеристика является первостепенной для спортивных моделей и звание самого быстрого серийного автомобиля в мире действительно почетное. Мировой рекорд скорости свидетельствует об уровне развития модели и компании, создавшей ее. Самые быстрые автомобили своего времени вошли в историю, а порой между ними точилась настоящая борьба за километры в час.

Рекорды скорости для серийных моделей начали официально фиксировать только в послевоенное время. Впрочем, это совсем не значит, что никто не предпринимал попыток создавать рекордные высокоскоростные автомобили. Уже в начале XX века можно было купить машины, развивавшие 100 км/ч.

Но по-настоящему удивил Benz 82/200 HP 1913 года: это был монстр с громадным четырехцилиндровым двигателем объемом 21,5 л, позаимствованным у дирижабля. Мотор развивал 200 л. с., а максимальная скорость составила 170 км/ч. При этом тормоза были только на задних колесах. Всего выпущено лишь шесть таких автомобилей.

Достижение Benz продержалось более десятилетия и лишь в 1927 году его побил Mercedes-Benz 680 S – 178 км/ч. По сути, эта модель со 180-сильным компрессорным мотором является прямым наследником Benz, ведь именно после слияния этой компании с Daimler родилась марка Mercedes-Benz. К слову, эксклюзивный кузов для 680-й модели разработал украинец Яков Савчик.

А спустя всего три года появился более совершенный Mercedes-Benz SSK. Большинство автомобилей этой модели были гоночными, однако были и дорожные версии. Так, для графа Феличе Тросси создали яркий кабриолет с 300-сильным мотором, способный развить 235 км/ч.



**Aston Martin DB4 Zagato
1960 года**



Benz 82-200HP



**Bugatti Chiron попытается
побить рекорд скорости
в 2018 году**



**Bugatti Veyron первым
преодолеет планку в 400 км/ч**

Duesenberg SSJ 1935 года





Ferrari 288 GTO первым в мире преодолел порог в 300 км/ч



Ferrari 365 GTB4 Daytona 1968 года



Ferrari F40 1987 года



Hennessey Venom F5 нацелен на 484 км/ч



Hennessey Venom GT развил 435 км/ч, но этот рекорд не был зафиксирован

Немецкую гегемонию среди самых быстрых автомобилей прервала американская компания Duesenberg. Для голливудских звезд Кларка Гейбла и Гарри Купера в 1935 году создали два особых кабриолета Duesenberg SSJ с 400-сильными компрессорными «восьмерками» объемом 6,9 л. Максимальная скорость составила 257 км/ч.

Duesenberg долго был непобедим. Однако когда рекорды скорости наконец стали фиксировать, то по-видимому решили начать с чистого листа и не учитывать прошлые результаты. Тем более, что по новой методике нужно было проводить два заезда в разные стороны. Кроме того, достижения засчитывались только у авто выпущенных в количестве не менее 25 единиц. В 1949 году официальным рекордсменом стал скромный 160-сильный Jaguar XK120 с показателем в 200,5 км/ч.

Четыре года спустя купе Pegaso Z-102 разогнали до 243 км/ч. Этот испанский автомобиль был оснащен 3,2-литровым V8 с компрессором мощностью 275 л. с. К слову, дизайн кузовов части автомобилей также спроектировал Яков Савчик.

Легендарное купе Mercedes-Benz 300 SL вошло в историю не только благодаря необычным дверям и первой в мире системе впрыска топлива, поднявшей мощность 3,0-литрового мотора до 215 л. с. В 1955 году его разогнали до 245 км/ч, что стало новым мировым рекордом.

Aston Martin DB4 GT Zagato в 1960 году разогнали до 247 км/ч. Легкое купе было оснащено 314-сильной рядной «шестеркой» объемом 3,7 л.

Достижение же Duesenberg наконец превзошли только в 1963 году на итальянском

Iso Grifo GL – 259 км/ч. Автомобиль был оснащен 5,4-литровым инжекторным V8 мощностью 365 л. с., позаимствованным у Chevrolet Corvette.

Американский мотор в европейском автомобиле – по этому пути пошел и знаменитый конструктор Кэрролл Шелби при создании Shelby Cobra 427. Огромная 7,0-литровая «восьмерка» на 425 л. с. позволила легкому (1100 кг) кабриолету развить в 1966 году 266 км/ч. Мало того, Cobra продемонстрировала еще и рекордный разгон до 100 км/ч за 4,2 с.

Lamborghini Miura по праву считается прародителем современных спорткупе, ведь это одна из первых спортивных моделей с поперечным расположением двигателя. V12 объемом 4,0 л и мощностью 350 л. с. разместили поперечно, чтобы сделать автомобиль компактнее. В 1967 году купе показало результат 275 км/ч.

Главные конкуренты из Ferrari ответили очень быстро. Год спустя появилась модель 365 GTB/4 Daytona. Она была классической переднемоторной и с 4,4-литровым 352-сильным V12 под капотом. Этого хватило, чтобы побить рекорд Lamborghini и развить 280 км/ч.

Впрочем, Lamborghini в 1974 году представили культовый Countach. Клиновидное купе поначалу оснастили доработанным 375-сильным двигателем от Miura и оно показало результат в 288 км/ч. В 1982 году появилась 5,0-литровая версия Lamborghini Countach LP500 S такой



Iso Grifo GL365 1963 года



Jaguar XJ220 1992 года



Jaguar XK120 в 1949 году стал первым официальным мировым рекордсменом



Lamborghini Countach LP500 S, 1982 год



Koenigsegg CCR 2004 года



Laborghini Countach 1974 года

же мощности, но с улучшенной аэродинамикой. Она развила 293 км/ч.

Настоящая битва скоростей началась в середине 80-х. Вызов конкурентам бросило купе Ferrari 288 GTO 1985 года – первая серийная модель, преодолевшая порог в 300 км/ч. Если точнее, то этот 400-сильный автомобиль достиг 303 км/ч. Интересно, что его не планировали запускать в производство: 288 GTO готовили к ралли, однако изменение регламента соревнований не позволило Ferrari принять в них участие.

Затем в «гонку вооружений» включились Porsche с высокотехнологичной моделью 959 – 317 км/ч. Полноприводное купе смогло достичь такого результата благодаря 2,8-литровой оппозитной «шестерке» с турбонаддувом на 450 л. с. Кроме того, в арсенале Porsche 959 были первая в мире 6-ступенчатая механическая трансмиссия и активная подвеска с изменяемым клиренсом. К слову, позже мелкими сериями выпускалась 515-сильная версия, способная достичь 339 км/ч.

В Маранелло ответили знаменитым купе Ferrari F40 – последней моделью, разработанной под руководством Энцо Феррари. Его кузов выполнили из карбона и кевлара, а 2,9-литровый V8 от 288 GTO форсировали до 478 л. с. Результат – 321 км/ч.

Наконец напомнили о себе Lamborghini с новым Diablo. Преемник Countach с 5,7-литровым 492-сильным V12 показал результат в 323 км/ч. Затем в 1992 году всех удивил новый Jaguar XJ220, показавший сначала 343, а потом – и 349 км/ч. Автомобиль был оснащен 3,5-литровым V6 с двумя турбинами, развивавшим 542 л. с.



Lamborghini Miura 1967 года



**McLaren F1 был
быстрее всего авто в мире
на протяжении 12 лет**

Lamborghini Diablo 1990 года



Но еще более впечатляющим оказалось достижение другого британского автомобиля – McLaren F1. Это легкое (1150 кг) трехместное купе с 6,1-литровым V12 BMW на 627 л. с. в 1993 году разогналось до 371 км/ч, а пять лет спустя улучшило показатель до 386 км/ч.

McLaren F1 долго удерживал титул быстрого авто на планете. Лишь в начале 2005 года шведский Koenigsegg CCR превысил достижение «британца» всего на 1 км/ч – 387 км/ч. Это при том, что мощность у него гораздо выше – 806 л. с.

Еще одним знаковым рекордным авто является знаменитый Bugatti Veyron. В 2005 году он смог преодолеть планку в 400 км/ч – достиг 408 км/ч. Приводит его в движение 8,0-литровый 1001-сильный W16 с четырьмя турбинами. Особенность в том, что он сочетает умопомрачительные характеристики с комфортом и роскошью представительской модели.

Два года спустя рекорд Bugatti был неожиданно побит малоизвестным американским автомобилем SSC Ultimate Aero TT. Это 1180-сильное купе разогналось до 412 км/ч. Впрочем, у Bugatti оказался туз в рукаве – 1200-сильный Veyron Super Sport, показавший в 2010 году результат в 431 км/ч.

Именно Bugatti Veyron Super Sport до недавнего времени оставался самым быстрым авто в мире, хотя в 2014 году американский Hennessey Venom GT удалось разогнать до 435 км/ч. Достижение не было зафиксировано, так как руководство аэродрома NASA во Флориде по непонятным причинам не разрешило совершить повторный заезд в другую сторону.



Mercedes-Benz 300SL 1955 года



Mercedes-Benz 680 S 1927 года с кузовом работы украинца Якова Савчика



Shelby Cobra 427 в 1966 году продемонстрировала рекордные максимальную скорость и разгон

А вот Koenigsegg Agera RS 4 ноября 2017 года в Неваде провел рекордные заезды по всем правилам и смог достичь 444,6 км/ч. Agera RS – доработанная версия модели CCR, оснащенная 5,0-литровым турбированным V8 на 1350 л. с. На данный момент именно этот автомобиль является быстреешим на планете.

Однако не факт, что достижение Koenigsegg продержится долго. В 2018 году рекордный заезд должен совершить новый Bugatti Chiron и по прогнозам, это 1500-сильное купе сможет достичь 450-460 км/ч. Кроме того, уже представили Hennessey Venom F5, у распоряжении которого – 1600 л. с., а заявленная максимальная скорость – 484 км/ч. Так что в скором будущем нас ожидает новый виток борьбы за мировой рекорд скорости.



Mercedes-Benz SSK Trossi 1930 года



Нынешний рекордсмен Koenigsegg Agera RS



SSC Ultimate Aero TT во время рекордного заезда в 2007 году

COSMOLADY

Ж У Р Н А Л Е Н Щ И Н

#2 | Февраль | 2018

ТЕМА
НОМЕРА
**О ЛЮБВИ
И НЕ ТОЛЬКО**

КУРС ЛЮБВИ

**СЛАДКИЙ
ФЕВРАЛЬ**

**ИДЕАЛЬНОЕ
ТЕЛО**

**SHORT
STORIES**

**FASHION
TIME
ЮЛИЯ ТУР**

**ИНТЕРВЬЮ
ЕКАТЕРИНА
БУЖИНСКАЯ**

**АЛЕКСЕЙ
САГАЛОВСКИЙ
И ДИАНА
ГОЛЬДЭ**

**АЛЛА
ПОПОВА**

Анастасия Илащук

ЧЕРЕЗ ТЕРНИИ К ЗВЁЗДАМ



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

Прием объявлений в издания на сайтах

www.afp.com.ua

www.arendagazeta.com.ua

www.realtycomfort.kiev.ua



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

Всеукраинская газета

АВТО ПРОДАЖА
СРЕДА
ВСЕУКРАИНСКАЯ ГАЗЕТА
высший класс

ПРИЕМ ОБЪЯВЛЕНИЙ
на сайте www.autosale.kiev.ua