

Тест-Драйв

Март 2018



Ferrari 488 Pista • Subaru VIZIV Performance STI • Nissan Armada Snow Patrol • BMW X4 • Mercedes-AMG G63 • Kia Ceed
Mercedes-Benz A-Class • Land Rover Defender Works V8 • Ford Mustang Bullitt • Kia Optima • Ford Ka+ Active • Ford Ranger Raptor
Mercedes-Maybach S-Class • Porsche 911 GT3 RS • Mercedes-Benz C-Class • Citroen Berlingo • BMW M5 • Volvo XC40
Nissan Qashqai в Украине • Ford Mondeo, Mazda 6 и Toyota Camry • Ford Fiesta, Kia Rio и Volkswagen Polo • BMX X3, Jaguar F-Pace
и Mercedes-Benz GLC • Ford aaFocus Wagon, Kia Cee'd Sportswagon и Peugeot 308 SW • Citroen C3, Seat Ibiza и Toyota Yaris
Chevrolet Corvette

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

Концепт-кар
Subaru VIZIV Performance STI:
предвестник нового спорт-седана



10

Концепт-кар
Nissan Armada Snow Patrol:
для суровой зимы



16

Премьера
BMW X4:
смена поколений



24

Премьера
Ferrari 488 Pista:
для гоночного трека



32

Премьера
Mercedes-AMG G63:
вседорожный спортсмен



40

Премьера
Kia Ceed:
корейский европеец



48

Премьера
Mercedes-Benz A-Class:
смена поколений



56

Премьера
Land Rover Defender Works V8:
возвращение



64

Премьера
Ford Mustang Bullitt:
дань легенде



70

Премьера
Kia Optima:
модернизация



76

Премьера
Ford Ka+ Active:
во вседорожном стиле



82

Премьера
Ford Ranger Raptor:
пикап в спортивном стиле



88

Премьера
Mercedes-Maybach S-Class:
новое «лицо»

**94**

Премьера
Porsche 911 GT3 RS:
последний из могикан

**100**

Премьера
Mercedes-Benz C-Class:
обновление

**106**

Премьера
Citroen Berlingo:
новый уровень

**114**

Дебютант
BMW M5:
большие перемены

**122**

Дебютант
Volvo XC40:
шведский авангардизм

**130**

Тест-драйв
Nissan Qashqai в Украине:
экономичность — во главе угла

**140**

Сравнительный тест-драйв
Ford Mondeo, Mazda 6 и Toyota Camry:
популярные модели D-класса

**146**

Сравнительный тест-драйв
Ford Fiesta, Kia Rio и Volkswagen Polo:
новички B-класса

**152**

Сравнительный тест-драйв
BMW X3, Jaguar F-Pace и Mercedes-Benz GLC:
небольшие вседорожники премиум-сегмента

**158**

Сравнительный тест-драйв
Ford Focus Wagon, Kia Cee'd Sportswagon и Peugeot 308 SW:
практичность за разумные деньги

**164**

Сравнительный тест-драйв
Citroen C3, Seat Ibiza и Toyota Yaris:
разнообразный B-класс

**170**

Страницы истории
Chevrolet Corvette:
американская легенда

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.

Subaru VIZIV Performance S

**предвестник нового
спорт-седана**



STI:





Subaru WRX STI – по-настоящему культовая модель с раллийным прошлым. Постепенно она все больше и больше отходит от родственного Subaru Impreza. Новое поколение WRX STI появится в 2019 или 2020 году и будет окончательно выделено в самостоятельную модель. Вполне возможно, что ее даже переименуют. Пока же на автошоу в Токио представлен концепт-кар Subaru VIZIV Performance STI, который дает понять, каким будет новый спортивный седан.

Subaru VIZIV Performance STI сохраняет

знакомый силуэт, хотя его задняя часть слегка приподнята, а линия крыши стала более покатой. У автомобиля серьезно расширены колесные арки, а на капоте заметен воздухозаборник – это традиционные черты WRX STI. Конечно же, не обошлось и без огромного антикрыла. Широкая решетка радиатора сочетается с E-образными светодиодными фарами. У автомобиля также карбоновый аэродинамический обвес и огромный воздухозаборник в бампере. Фонари соединены тоненькой светодиодной полоской, а из

заднего бампера выглядывают четыре выхлопных трубы.

Судя по концепт-кару, новый Subaru WRX STI будет существенно отличаться от Impreza, но сохранит платформу этой модели. Останется и оппозитный четырехцилиндровый турбодвигатель, хотя, скорее всего, его дополнят электромотором, то есть STI станет гибридом. Это даст прибавку в мощности и позволит соответствовать строгим экологическим нормам. Конечно же, будет сохранен фирменный постоянный полный привод.







Nissan Arm



ada Snow Patrol: для суровой зимы





Nissan Armada второго поколения представили в США в конце 2016 года, хотя по сути это американская версия хорошо известного у нас Patrol. К автошоу в Чикаго на базе Nissan Armada создали концептуальный вседорожник для самых снежных зим.

Новый Nissan Armada Snow Patrol предназначен для зимнего патрулирования в горах. Чтобы справиться с суровыми условиями, вседорожник прошел модернизацию. Он получил стальные бампера и защиту решетки радиатора. Дорожный просвет увеличен на 76 мм и достиг внушительных

350 мм. На крыше появились багажник и дополнительные светодиодные фары. Стальные 20-дюймовые колеса обули в 35-дюймовые шины с грунтозацепами. Кроме того, спереди появилась лебедка, выдерживающая 5,5 тонны веса.

В салоне перемены не столь разительные. Как и прежде, в отделке сочетаются кожа и дерево, а у приборов – оптитронная подсветка. Передние сиденья украшены контрастными синими швами и логотипами Snow Patrol.

Nissan Armada Snow Patrol оснащен 5,6-литровым бензиновым V8 мощностью

390 л. с. и 7-ступенчатой автоматической трансмиссией. Он способен буксировать прицеп весом 3,8 тонны. В его арсенале – постоянный полный привод с понижающей передачей, а на крутом спуске поможет технология Hill Descent Control.

Концепт-кар Nissan Armada Snow Patrol официально представили на Чикагском автосалоне. В серию он не пойдет, но наверняка производители аксессуаров для бездорожья начнут выпуск деталей для доработки стандартного вседорожника в подобие Snow Patrol.









BMW X4: смена поколений







В 2007 году представили BMW X6, сочетающий черты вседорожника и купе. Семь лет спустя у нее появился младший брат BMW X4, созданный на базе вседорожника X3. Поскольку недавно дебютировал полностью новый BMW X3, то теперь пришло время для смены поколений и у его спортивного собрата.

Новый BMW X4 немного крупнее предшественника – достигает 4752 мм в длину при колесной базе в 2864 мм. При этом за счет использования в конструкции алюминиевых сплавов массу снизили на 50 кг по сравнению с первым X4.

Вседорожник сохраняет знакомый профиль с длинным капотом, аркообразной формой крыши и заостренной задней частью. Вместе с тем, передняя часть изменилась в духе родственного X3. Фирменная решетка радиатора BMW стала крупнее, увеличены и воздухозаборники в бампере. Продолговатые фары теперь являются светодиодными. Капот и боковины профилированы, а задние крылья расширили. Подчеркивают их продолго-

ватые фонари. Заряженные версии M40i и M40d можно отличить по обвесу и 20-дюймовым колесным дискам вместо стандартных 18-дюймовых.

В салоне X4 – знакомый стиль BMW с обилием горизонтальных линий. Передняя панель и трезспицевое рулевое колесо знакомы по тому же X3. Показания приборов теперь выведены на дисплей и могут проецироваться на лобовое стекло. Центральная панель традиционно повернута к водителю, а сверху на ней установлен 10,25-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Вседорожник стал просторнее, а объем багажника увеличен до 525 л.

Базовая комплектация расширена и теперь включает систему доступа без ключа, камеру заднего вида и технологию автоматического торможения. Список опций дополнили Wi-Fi, камеры кругового обзора, парковочный автопилот с дистанционным управлением, системы распознавания дорожных знаков и полуавтономного движения.

Стандартные BMW X4 будут оснащать 2,0-литровыми бензиновыми турбомоторами мощностью 184 и 252 л. с., а также турбодизелями объемом 2,0 л (190 л. с.) и 3,0 л (265 л. с.).

Особняком стоят заряженные версии от BMW Motorsport. У M40i под капотом 3,0-литровая 360-сильная бензиновая «шестерка» с турбонаддувом, а у M40d – 326-сильный турбодизель такого же объема. В первом случае разгон до 100 км/ч занимает 4,8 с, во втором – 4,9 с. Максимальная скорость в обоих вариантах ограничена – 250 км/ч.

Все модификации оснащены 8-ступенчатой автоматической трансмиссией и постоянным полным приводом, а M-версии получили еще и спортивный задний дифференциал. За доплату доступны адаптивные амортизаторы.

Новый BMW X4 официально представят на Женевском автосалоне в марте. Вскоре после этого вседорожник поступит в продажу по цене примерно от 50 тыс. евро.







Технические характеристики BMW X4

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4752/1918/1621
Колесная база, мм	2864
Клиренс (дорожный просвет), мм	204
Объем багажника, л	525/1430
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	2998
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	360 при 5500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	500 при 1500-4800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/65
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
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC, ASR
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
Максимальная скорость, км/ч	250
Расход топлива, л/100 км	
– смешанный цикл	9,2
Стоимость автомобиля в Европе, евро	50 000 – 70 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Ferrari 488 Pista

для гоночного трека



а:







Традиционно в линейке Ferrari присутствуют экстремальные трековые версии моделей для гоночного трека. Они легче и мощнее, чем стандартные купе и кабриолеты. До недавнего времени выпускался Ferrari 458 Speciale. Поскольку на смену 458-ой модели пришло доработанное купе Ferrari 488 GTB, то теперь подготовили и его трековую модификацию Pista. В переводе с итальянского название означает гоночный трек.

Новый Ferrari 488 Pista, прежде всего, получил прибавку в мощности. Его 3,9-литровый V8 с двумя турбинами теперь развивает 720 л. с. – на 50 л. с. больше, чем у стандартного 488. Максимальный крутящий момент вырос до 770 Н·м. Теперь разгон до 100 км/ч зани-

мает всего 2,85 с, а до 200 км/ч – за 7,6 с. Максимальная скорость выросла до 340 км/ч. Звук мотора стал громче благодаря новой выхлопной системе.

В паре с «восьмеркой» работает 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Инженеры Ferrari перенастроили электронный дифференциал E-Diff и антипробуксовочную систему F1-Trac. Предусмотрены адаптивные амортизаторы и технология Side Slip Angle Control, позволяющая регулировать угол управляемого заноса. Естественно, установлены карбоново-керамические тормоза.

Вообще, углеволокно в конструкции использовано в огромных количествах, что позволило снизить массу до 1280 кг. Также огромное внимание уделено улуч-

шению аэродинамики. У Ferrari 488 Pista – полностью новый заостренный «нос» с увеличенными воздухозаборниками, измененный аэродинамический обвес и заостренный задний спойлер. Изменения позволили увеличить прижимную силу на 20%.

В отделке салона использована алькантара. Ferrari 488 Pista получил новый желтый циферблат тахометра и индикатор переключения передачи на рулевое колесо. Установлены и спортивные ковшеобразные кресла с улучшенной боковой поддержкой.

Новый Ferrari 488 Pista официально покажут публике на Женевском автосалоне в начале марта. Вскоре после этого он поступит в продажу по цене примерно от 240 тыс. евро.







Технические характеристики Ferrari 488 Pista	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1280
Длина/ширина/высота, мм	4605/1975/1206
Колесная база, мм	2650
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3902
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	720 при 8000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	770 при 3000
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/78
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, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, CST, F1-Trac
Количество подушек безопасности, шт.	4
Размер шин	245/35 ZR20 спереди 305/30 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,85
Максимальная скорость, км/ч	340
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	240 000
Первое техобслуживание км	10 000
Периодичность техобслуживания км	10 000

Mercedes-AMG

всегодорожный спортс



G63: МЕН

Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА





Mercedes-Benz G-Class прославился, как роскошный покоритель бездорожья, но уже почти 25 лет выпускают и его заряженные версии от AMG. Поскольку на Детройтском автосалоне представили полностью новый Mercedes-Benz G-Class, то теперь пришло время и для его «горячей» версии.

Mercedes-AMG G63 сохраняет 4,0-литровый бензиновый V8 с двойным турбонаддувом, как и у стандартной модели. Однако специалисты AMG после доработки подняли его мощность до 585 л. с., а максимальный крутящий момент – до 850 Н·м. Даже могучий шестиколесный Mercedes G-Class 6X6 не был столь мощным. Для более сочного звучания установлена спортивная выхлопная система.

С 9-ступенчатой автоматической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 4,5 с, а максимальная скорость ограничена на отметке 220 км/ч в стандартной версии и 240 км/ч – с опционным пакетом AMG Driver's package. При этом новый Mercedes-AMG G63 экономичнее предше-

ственника – 13,2 л/100 км в смешанном цикле.

Полный привод также немного модернизировали и в целях улучшения управляемости придали ему легкий заднеприводной уклон (60% крутящего момента передаются на задние колеса). Конечно же, сохранены и понижающая передача, и три блокируемых дифференциала, а еще добавлена технология изменения настроек для разных типов дорожного покрытия.

Подвеску перенастроили и установили адаптивные амортизаторы. Также предусмотрены тормозные диски большего диаметра.

Узнать новый Mercedes-AMG G63 стало легче: от стандартного G-Class его отличает широкая решетка радиатора в духе купе Mercedes-AMG GT. Оптика полностью светодиодная. В переднем бампере увеличены воздухозаборники, появился и аэродинамический обвес. Стандартными являются 21-дюймовые легкосплавные

диски, а 22-дюймовые колеса предложены в качестве опции.

В отделке салона сочетаются кожа, алюминий и карбон, а педали украсили металлическими накладками. Вседорожник получил спортивное рулевое колесо с плоским ободом снизу и измененную графику цифровой приборной панели. Дисплей мультимедийной системы теперь способен давать информацию о крутящем моменте двигателя, температуре охлаждающей жидкости и давлении масла. Также установлены спортивные сиденья с электроприводом, подогревом, вентиляцией и функцией массажа.

Новый Mercedes-AMG G63 официально представят на Женевском автосалоне в марте. Вскоре после этого вседорожник поступит в продажу по цене примерно от 160 тыс. евро. Кстати, более мощный вариант G-Class с V12 в этом поколении не планируется.









Технические характеристики Mercedes-AMG G63	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4817/1945/1857
Колесная база, мм	2890
Клиренс (дорожный просвет), мм	241
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	585 при 5750
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	850 при 2500-3500
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	9-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Зависимая, неразрезной мост, 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	4,5
Максимальная скорость, км/ч	240
Расход топлива, л/100 км:	
– смешанный цикл	13,2
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	160 000
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000



Kia Ceed:



корейский европеец



Появившийся в 2006 году Kia Ceed стал первой моделью корейской марки, спроектированной в Европе. С того времени на предприятии в Словакии выпущено уже почти 1,3 млн. хетчбэков и универсалов. Теперь в европейском подразделении Kia разработали уже третье поколение Ceed.

Пока представили только пятидверный хетчбэк, но позже появятся универсал и лифтбэк, а вот трехдверной версии больше не будет. Автомобиль построен на новой платформе, но достигает те же 4310 мм в длину при колесной базе 2650 мм, что и предшественник. Впрочем, масса снижена на 25 кг.

Дизайн Kia Ceed также покажется знакомым, хотя на смену плавным линиям пришли грани. Сохранены и фирменная решетка радиатора, и раскосые фары, и большой угол наклона лобового стекла.

Боковины и особенно пятая дверь стали более рельефными, а у задних стоек увеличен угол наклона. Оконная линия выше, чем у предшественника. На крыше установлен большой спойлер. Оптика за доплату может быть полностью светодиодной.

В салоне, как и прежде, преобладает спортивный стиль. Отделка разбавлена многочисленными вставками «под алюминий», а приборы помещены в отдельные колодцы. Центральная панель теперь практически вертикальная, а сверху к ней крепится 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Передние сиденья установлены ниже, чем ранее, а салон стал шире в районе плеч. Объем багажника вырос до 395 л.

Отныне все Kia Ceed оснащены системами автоматического замедления и определения усталости водителя. Пере-

чень опций расширен – появились подогрев лобового стекла, беспроводная зарядка для смартфонов, вентиляция передних кресел и даже система полуавтономного движения по трассе.

Хетчбэк будет доступен с бензиновыми турбодвигателями объемом 1,0 л (120 л. с.) и 1,4 л (140 л. с.), а также с 1,4-литровой 100-сильной атмосферной «четверкой». Предложат и 1,6-литровые турбодизели мощностью 115 и 136 л. с. Покупатели смогут выбрать 6-ступенчатую механическую коробку переключения передач или 7-ступенчатую трансмиссию с двумя сцеплениями.

Новый Kia Ceed покажут на автосалоне в Женеве. Вскоре после этого начнутся продажи хетчбэка по цене примерно от 16 тыс. евро.









Технические характеристики Kia Ceed	
Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4310/1800/1447
Колесная база, мм	2650
Объем багажника мин/макс, л	395
Диаметр разворота, м	11,0
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1353
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	140 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	242 при 1500
Топливо/емкость бака, л	Дт/60
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	6-ст. механическая, 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
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	7
Эксплуатационные показатели	
Стоимость автомобиля в Европе, евро	16 000 – 25 000
Первое техобслуживание км	20 000
Периодичность техобслуживания км	20 000

Mercedes-Benz

смена поколений



z A-Class:



Первый Mercedes-Benz A-Class 1997 года был весьма необычной моделью – компактным мини-вэном. В 2012 году модель превратили в хэтчбэк С-класса, а ее место занял Mercedes-Benz B-Class. Такая перемена оказалась весьма популярной и новый Mercedes-Benz A-Class четвертого поколения остался хэтчбэком.

Mercedes-Benz A-Class существенно подрос и теперь достигает 4419 мм в длину при колесной базе в 2729 мм. Дизайн хэтчбэка стал элегантнее – с более покатой формой крыши и увеличенным углом наклона задних стоек. К слову, это сказалось на аэродинамике: коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,25. Передняя часть выполнена в духе четырехдверного купе Mercedes-Benz CLS, которое является первой моделью в новом фирменном стиле. Широкая решетка радиатора сочетается с раскосыми фарами и увеличенным воздухозаборником. Оптика светодиодная уже в базовой версии, а за доплату ее можно дополнить активной матрицей. На крыше установлен спойлер, а по краям кузова установлены стрело-

видные фонари. Вариант AMG Line можно узнать по аэродинамическому обвесу и 18-дюймовым легкосплавным дискам вместо стандартных 16-дюймовых.

Стиль салона стал более выразительным и авангардным. Вентиляционные дефлекторы напоминают турбины и получили светодиодную подсветку. К слову, ее цвет можно менять. На передней панели рядом установлены два дисплея: цифровая панель приборов и сенсорный экран мультимедийной системы. В зависимости от уровня оснащения, их диагональ – 7 или 10,25 дюйма. На втором ряду стало больше места, а объем багажника увеличен до 370 л.

Начальное оснащение расширено и теперь включает систему доступа без ключа, климат-контроль, датчики света и дождя. Все Mercedes-Benz A-Class также оснащены системой автоматического замедления, а список опций пополнила технология полуавтономного движения с функцией объезда препятствий. Также впервые доступны вентиляция и массаж сидений.

Поначалу на выбор будут доступны три двигателя. Новый 1,3-литровый турбомотор на 163 л. с. разработан совместно с Renault. Мощность 2,0-литровой «четверки» подняли до 224 л. с., а 1,5-литрового турбодизеля – до 116 л. с. Самый мощный вариант разгоняется до 100 км/ч за 6,2 с и развивает 250 км/ч, а расход топлива составляет 6,0 л/100 км в смешанном цикле.

Все версии оснащены 7-ступенчатой роботизированной трансмиссией с двумя сцеплениями, а за доплату доступен полный привод. В целях экономии дизельная версия получила торсионную подвеску, а «многорыжачка» установлена на более мощных бензиновых вариантах. За доплату доступны адаптивные амортизаторы.

Новый Mercedes-Benz A-Class официально представят публике на Женевском автосалоне. Вскоре после этого хэтчбэк поступит в продажу по цене от 25 тыс. евро. Со временем линейку расширят заряженный вариант от AMG мощностью свыше 400 л. с. и заряжаемый гибрид. Кроме того, впервые в модельном ряду появится седан Mercedes-Benz A-Class.











Технические характеристики Mercedes-Benz A-Class	
Тип кузова	хэтчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4419/1796/1440
Колесная база, мм	2729
Объем багажника мин/макс, л	370
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1991
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	224 при 5500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	350 при 1200
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50
Трансмиссия	
Тип привода	Передний или подключаемый полный
Коробка передач	7-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
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	225/45 R17
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,2
Максимальная скорость, км/ч	250
Расход топлива, л/100 км:	
– смешанный цикл	6,0
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	25 000 – 40 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Land Rover Defe

возвращение

nder Works V8:







Land Rover Defender – по-настоящему культовый внедорожник. На данный момент ведется разработка его нового поколения, которое представят в 2019 году. Однако фанатам модели решили сделать подарок уже сейчас – к 70-летию марки возродили классический Defender, который не выпускается вот уже два года.

Новый Land Rover Defender Works V8 внешне практически не отличается от стандартной модели и сохраняет знакомый угловатый дизайн. Разве что окраска у него двухцветная: да люк бензобака изготовлен из полированного металла. Фары получили светодиодные лампы. Также

предусмотрены 18-дюймовые вседорожные шины с глубоким протектором. Пока представили короткий трехдверный вариант, но позже появится и пятидверная модификация.

Во внутренней отделке преобладает черно-белая кожа. На центральной панели заметна новая аудиосистема с небольшим сенсорным дисплеем. Кроме того, установлены спортивные сиденья Recaro. В остальном – это знакомый салон Land Rover Defender.

Под капотом перемены более существенные. На смену 2,2-литровому турбодизелю пришел 5,0-литровый бензиновый V8. Он развивает 405 л. с. и обладает мак-

симальным крутящим моментом в 515 Н•м. В паре с ним работает 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия. Разгон до 100 км/ч занимает 5,6 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 170 км/ч.

Land Rover Defender сохраняет и раздаточную коробку с пониженным рядом трансмиссии, и блокируемые дифференциалы. В то же время установлены новые пружины и подвески и амортизаторы, а также увеличенные тормозные диски.

Всего выпускают лишь 150 Land Rover Defender Works V8. Цена внедорожника особой серии немаленькая – 150 тыс. фунтов стерлингов (205 тыс. долларов).









Ford Mustang

гань лезенге



ng Bullitt:

Фильм «Буллит» 1968 года стал по-настоящему культовым благодаря яркой игре Стива МакКуина и зрелищной сцене погони за злодеем. Именно этот эпизод прославил купе Ford Mustang 390 и с того времени в память о нем регулярно выпускают лимитированный заряженный Ford Mustang Bullitt. Нынешнее поколение модели не стало исключением – Bullitt выпустили к 50-летию кинокартины.







Новый Ford Mustang Bullitt окрашивают исключительно в темно-зеленый цвет – как и автомобиль из кинофильма. В классическом стиле выполнены и 19-дюймовые легкосплавные диски. Кроме того, на его решетке радиатора отсутствует традиционный логотип Mustang, а на капоте появились вентиляционные отверстия. Также новичок узнается по аэродинамическому обвесу и увеличенному воздухозаборнику в переднем бампере.

В отделке салона использованы кожа и алюминий, а на руле красуется надпись Bullitt. Стандартное оснащение включает

цифровую панель приборов с особой графикой. Кроме того, на центральной панели появились указатели давления масла и напряжения тока. Установлены и спортивные сиденья Recaro с электроприводом и памятью на настройки. Комплектацию также дополнили спутниковая навигация, более мощная аудиосистема и технология слежения за «слепыми» зонами.

Под капотом прячется доработанный 5,0-литровый V8: его мощность выросла до 475 л. с., а максимальный крутящий момент – до 570 Н·м. Это подняло максимальную скорость до 262 км/ч, а разгон до

100 км/ч занимает менее 5 с. Купе доступно только с 6-ступенчатой механической трансмиссией. Также обязательными являются адаптивные амортизаторы, усиленные тормоза Brembo и дифференциал повышенного трения.

Купе Ford Mustang Bullitt выпускают ограниченной серией. Цена Mustang в США составит около 45 тыс. долларов. Однако первый серийный Bullitt продали за 300 тыс. долларов с аукциона, а вырученные средства направят на благотворительность.





Kia Optima

модернизация







Седан Kia Optima известен с 2000 года, хотя до 2010 года в отдельных странах его продавали под маркой Magentis. А на родине, в Южной Корее, он известен, как Kia K5. Именно под этим названием представили обновленную модель.

Новая Kia Optima сохраняет знакомый силуэт с аркообразной формой крыши. Отличить модернизированный седан можно, прежде всего, по «зубастой» решетке радиатора. Кроме того, немного освежены фары, прикрытые своеобразными хромированными «бровями». Они теперь могут быть и полностью светодиодными. Заметны и новые бамперы, а сзади обращают на

себя внимание более узкие фонари. Предложены новые колесные диски диаметром до 18 дюймов.

Главное новшество в салоне – измененное трехспицевое рулевое колесо. Циферблаты приборов глубоко врезаны в панель и разделены цветным экраном бортового компьютера. На центральной панели установлен усовершенствованный сенсорный дисплей мультимедийной системы с диагональю 8 дюймов. Список опций дополнили адаптивный круиз-контроль с функцией полуавтономной езды по трассе, беспроводная зарядка для смартфонов, камеры кругового обзора и мощная аудиосистема.

К тому же, теперь можно выбрать отделку дорогой простроченной кожей.

Двигатели Kia Optima остались без изменений. Седан предлагают с бензиновыми «четверками» объемом 1,6 л (180 л. с.), 2,0 л (163 и 245 л. с.) и 2,4 л (188 л. с.), а также с 1,7-литровым 141-сильным турбодизелем. Кроме того, существуют две гибридные модификации: обычная 193-сильная и заряжаемая – мощностью 205 л. с.

Новая Kia K5 уже доступна для заказа в Южной Корее по цене от 22,7 млн. вон (21 300 долларов). Европейская Optima, скорее всего, дебютирует на Женевском автосалоне.









F
BO



Ford Ka+ Active: всегородожном стиле





В модельном ряду Ford станет больше вседорожных версий моделей, которые носят обозначение Active. Сначала такой вариант получил новый Ford Fiesta, а теперь вседорожную модификацию подготовили для Ford Ka+.

Новый Ford Ka+ Active несложно сразу отличить от обычного хэтчбэка. Его дорожный просвет прибавил 23 мм (до 173 мм), а бамперы, пороги кузова и колесные арки прикрыты защитными пластиковыми накладками. Кроме того, у автомобиля черная (а не хромированная) решетка радиатора, а на крыше появились рейлинги для багажника. Стандарт-

ными теперь являются светодиодные ходовые огни. Установлены и 15-дюймовые легкосплавные диски особого дизайна.

В салоне изменена отделка: сиденья обшиты новой тканью, а обод руля декорирован кожей. Также предусмотрены двухсторонние коврики, прорезиненные снизу. Впервые для Ford Ka+ доступен 6,5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы SYNC 3, а комплектацию пополнила система доступа без ключа.

Как и стандартный хэтчбэк, Ford Ka+ Active оснащают 1,2-литровым трехцилиндровым мотором, доступным в вер-

сиях на 70 и 85 л. с. Кроме того, теперь все Ka+ можно выбрать и с новым 1,5-литровым турбодизелем мощностью 95 л. с. Также предложена полностью новая 5-ступенчатая механическая трансмиссия. Вседорожному хэтчбэку перенести рулевое управление и установили новые амортизаторы.

Новый Ford Ka+ Active поступит в продажу с весны. Стоимость автомобиля в Европе – от 10 тыс. евро. Вскоре вседорожную линейку также пополнил Ford Focus Active.





Ford Ranger Raptor

пикап в спортивном стиле



ptor: иле







Новый Ford Ranger совсем недавно представили на автосалоне в Детройте. Пикап Ford считают очень важной моделью для марки, которая отныне будет продаваться по всему миру. Мало того, впервые в истории Ford Ranger получил заряженный вариант Raptor.

Ранее версия Raptor была только у старшего пикапа Ford F-150. Создавая спортивный Ranger, инженеры Ford пошли по такому же пути. Пикап можно отличить по стандартной модели по новым массивным бамперам и измененной решетке радиатора. Фары головного света и «противотуманки» являются светодиодными. Колесные арки расширены, чтобы вместить огромные всесезонные покрышки BF Goodrich размером 285/70 R17. Кроме того, клиренс увеличен до 283 мм, угол въезда теперь составляет 32,5°, а съезда – 24°.

В отделке салона сочетаются кожа и алькантара с ярко-синими контрастными швами. Руль обшит перфорированной кожей, а педали украшены металлическими накладками. Ford Ranger Raptor получил особую панель приборов с большими спидометром и тахометром. Стандартное оснащение включает 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы SYNC 3. Появились и спортивные передние кресла с улучшенной боковой поддержкой.

Главное отличие Ford Ranger Raptor от стандартной модели – новый 2,0-литровый дизель с двойным турбонаддувом. Он развивает 213 л. с. и обладает максимальным крутящим моментом в 500 Н·м. Вместе с ним работает 10-ступенчатая автоматическая трансмиссия. Пикап разгоняется до 100 км/ч менее, чем за 10 с и

способен буксировать 2,5-тонный прицеп. Позже обещают добавить более мощную версию с 2,7-литровым 340-сильным бензиновым V6 с турбонаддувом.

Полный привод дополнен понижающей передачей и блокируемыми центральным и задним дифференциалами. Технология Terrain Management позволяет выбрать режимы для разных типов дорожного покрытия. У подвески серьезно увеличен рабочий ход и установлены новые амортизаторы. Также Ford Ranger Raptor получил тормозные диски увеличенного до 332 мм диаметра.

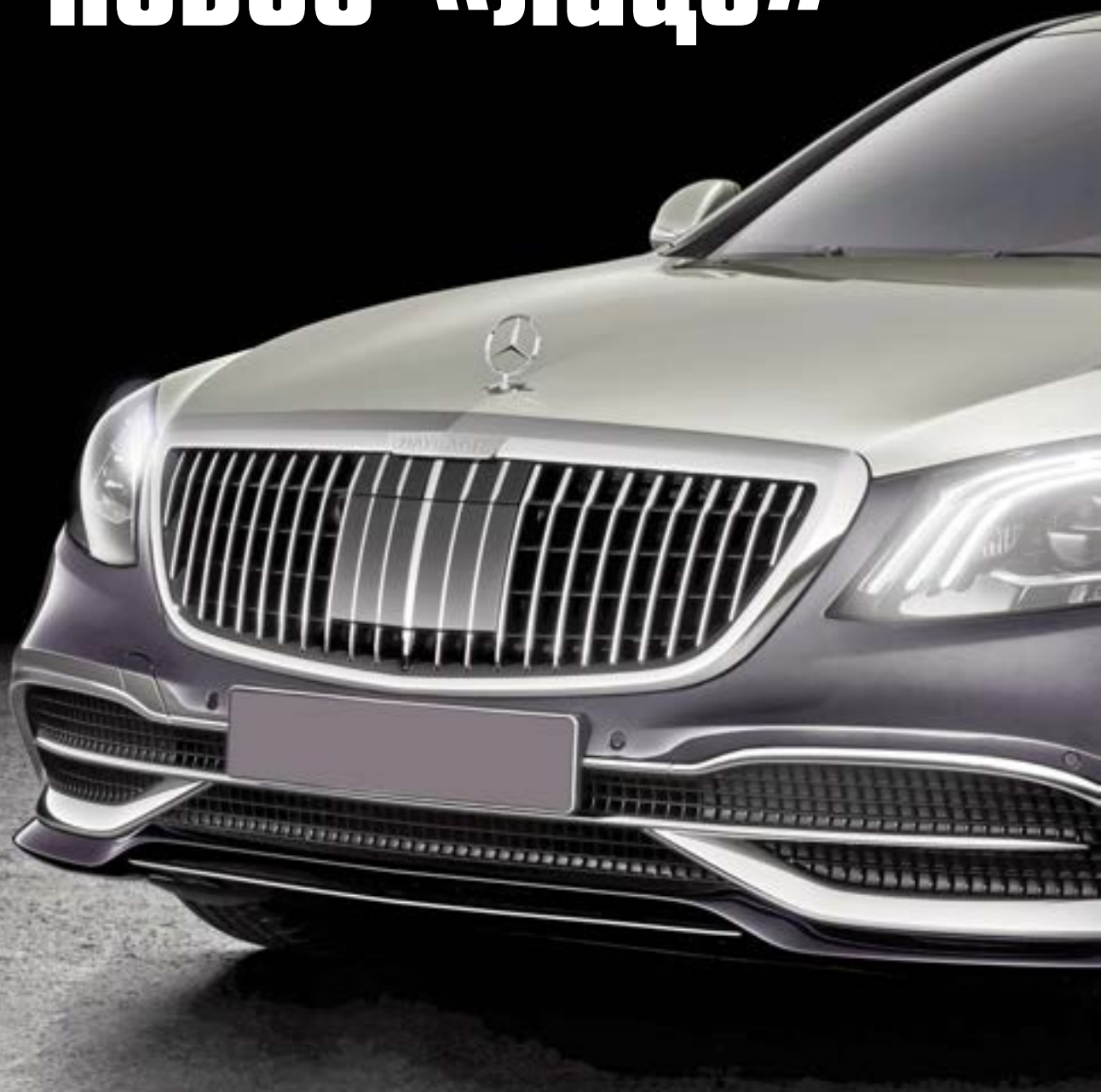
Новый Ford Ranger Raptor поступит в продажу с лета. Заряженная версия будет стоить около 40 тыс. долларов.





Mercedes-Maybach

НОВОЕ «ЛИЦО»



ch S-Class:





Maybach является одним из старейших автопроизводителей в Германии. В 90-е ее возродили усилиями концерна Daimler, а сейчас под этой маркой выпускают самые дорогие и роскошные Mercedes-Benz. Поскольку недавно был обновлен Mercedes-Benz S-Class, то теперь пришло время для модернизации его версии от Maybach.

При длине 5465 мм и колесной базе 3365 мм Mercedes-Maybach S-Class является самым крупным вариантом модели. Однако теперь он отличается от стандартного S-Class не только размерами. Автомобиль получил знакомую решетку радиатора Maybach и украшенный хро-

мом передний бампер. Измененные фары являются полностью светодиодными. Также у седана особые 20-дюймовые легкосплавные диски, а за доплату предложена двухцветная окраска в ретро-стиле.

Отделка салона Maybach богаче, чем у обычного S-Class: дорогая кожа сочетается с деревом, замшей и алюминием. У автомобиля новое трехспицевое рулевое колесо и измененная цифровая панель приборов. Оснащение включает электропривод, подогрев, вентиляцию и массаж как передних, так и задних сидений. На втором ряду также установлены откидные столики и пара съемных план-

шетов. В списке опций появилась система полуавтономного движения.

Новый Mercedes-Maybach S-Class предлагают только в двух версиях – с 4,0-литровым турбированным V8 мощностью 470 л. с. или 6,0-литровым V12 с двумя турбинами на 630 л. с. Более мощный вариант разгоняется до 100 км/ч за 4,6 с и развивает 250 км/ч. В обоих случаях установлена 9-ступенчатая автоматическая трансмиссия.

Mercedes-Maybach S-Class официально представят на Женевском автосалоне в марте. Вскоре после этого седан поступит в продажу по цене от 140 тыс. евро.







Porsche 91

последний из мот



1 GT3

шкан







В скором будущем новый Porsche 911 восьмого поколения полностью переведут на турбонаддув. Уже сейчас в линейке осталось лишь две модели с высокооборотистыми атмосферными двигателями – купе Porsche 911 GT3 и GT3 RS. Последний – и претерпел финальное обновление перед радикальной переработкой.

Новый Porsche 911 GT3 RS получил прибавку в мощности: его 4,0-литровая оппозитная «шестерка» теперь развивает 520 л. с. при 8250 об/мин и обладает максимальным крутящим моментом в 460 Н·м при 6000 об/мин. С 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями разгон до

100 км/ч занимает 3,2 с, а максимальная скорость составляет 312 км/ч.

Как и прежде, Porsche 911 GT3 RS оснащен электронным дифференциалом с функцией векторизации тяги и управляемыми задними колесами. Кроме того, в арсенале купе – активные опоры двигателя, адаптивные амортизаторы и карбоново-керамические тормозные диски.

Купе Porsche 911 GT3 RS можно узнать по аэродинамическому обвесу, огромному заднему антикрылу с возможностью регулировки и увеличенным воздухозаборникам в переднем бампере и боковинах. Стандартными являются шины размером 265/35 R20

спереди и 325/30 R21 сзади. При желании можно заказать пакет Weissach, включающий магниевую крышу и карбоновые крылья и капот. С ним масса снижается до 1430 кг.

В отделке салона преобладают карбон и алькантара, а вместо дверных ручек предусмотрены петли. Установлены и спортивные кресла с улучшенной боковой поддержкой, а вот от задних сидений отказались. За доплату на их месте установят каркас безопасности.

Новый Porsche 911 GT3 RS представят на Женевском автосалоне, а вскоре после этого трековое купе поступит в продажу. Цена Porsche 911 в Европе составит 195 137 евро.





Mercedes-Benz обновление



z C-Class:





Mercedes-Benz C-Class пришел на смену 190-й модели в 1994 году. Нынешнее, четвертое, его поколение в производстве с 2014 года, а значит пришло время для его плановой модернизации. Одновременно обновлены седан и универсал.

Новый Mercedes-Benz C-Class сохраняет знакомый элегантный дизайн с плавными формами кузова и длинным капотом. Отличить седан и универсал Mercedes-Benz можно по новой хромированной решетке радиатора и свежему переднему бамперу. Кстати, у версий от AMG решетка другая и напоминает кристаллы Сваровски. Фары теперь являются

светодиодными уже в базовой версии. Сзади обращают на себя внимание освещенные фонари.

В салоне улучшены материалы отделки. Сразу обращает на себя внимание новое трехспицевое рулевое колесо. Кстати, кнопки на нем теперь сенсорные. В более дорогих версиях предусмотрена цифровая панель приборов – 12,3-дюймовый дисплей. Диагональ же экрана на центральной панели увеличена до 10,25 дюйма.

Передние сиденья теперь за доплату могут быть оснащены функцией массажа. Также среди опций появились распылитель духов в салоне и система полуавтономного движения.

Мощность 2,0-литрового бензинового турбомотора увеличена с 245 до 258 л. с., также предложена 184-сильная версия этого двигателя. Появятся и новые 2,0-литровые турбодизели на 160 и 194 л. с. В линейке также присутствуют 3,0-литровые бензиновые рядные «шестерки» мощностью 333 и 367 л. с., а также турбодизели объемом 1,6 л (116 и 136 л. с.).

Премьера Mercedes-Benz C-Class состоится на Женевском автосалоне. Вскоре после этого седан и универсал поступят в продажу по цене от 32 тыс. евро.









Citroen Berlingo

НОВЫЙ уровень



0:



Citroen Berlingo представляет французскую марку в сегментах коммерческих авто и мини-вэнов с 1996 года. Интересно, что за более, чем два десятилетия увидели мир только два поколения модели. Теперь эстафету принимает новый Citroen Berlingo третьей генерации.

Силуэт Citroen Berlingo кардинально не изменился, сохранены и расширенные колесные арки. Вместе с тем, дизайн стал интереснее и выразительнее, особенно если речь идет о передней части автомобиля. Она выполнена в духе Citroen C3 Aircross: оптика теперь «двухэтажная», причем светодиодные ходовые огни соединены хромированной вставкой с логотипом марки. Ниже находится маленький воздухозаборник. На боковинах появились защитные накладки Airbump с заполненными воздухом камерами.

В основе Citroen Berlingo лежит новая

модульная платформа EMP2. Автомобиль подрос до 4,4 м в длину при колесной базе в 2,78 м. Кроме того, предложен удлиненный 4,75-метровый Berlingo XL. Есть в линейке и вседорожный вариант XTR с увеличенным клиренсом.

В салоне существенно улучшены материалы отделки. Пластик качественнее, а в более дорогих версиях появились черные лакированные вставки. Обод трехспицевого руля выполнен плоским снизу, а приборные панели помещены в отдельные колодцы. К центральной панели сверху прикреплен 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Внутри существенно увеличилось количество отделений для мелкой поклажи: их суммарный объем – 186 л. Berlingo XL может быть семиместным. Объем багажника составляет 775 л в обычной версии и 1050 л – в XL (в пятиместной конфигурации).

Среди опций для Citroen Berlingo появились система доступа без ключа, беспроводная зарядка для смартфонов, электро-механический стояночный тормоз, системы слежения за «слепыми» зонами и автоматического торможения, адаптивный круиз-контроль. Как правило, такое оборудование недоступно в этом классе автомобилей.

Мини-вэн предложили с бензиновыми турбомоторами объемом 1,2 л (110 и 130 л. с.) и 1,5-литровыми турбодизелями мощностью 75, 100 и 130 л. с. Впервые за доплату доступна 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия. У Berlingo XTR также предусмотрена вседорожная антипробуксовочная система Grip Control.

Новый Citroen Berlingo покажут на Женевском автосалоне. Вскоре после этого он поступит в продажу по цене от 15 тыс. евро.











BMW M5:

большие перемены







С момента своего появления в 1984 году BMW M5 был классическим заднеприводным спортивным седаном. Менялось количество цилиндров в двигателе, появился турбонаддув, а механическая трансмиссия ушла в прошлое, но привод оставался задним. Так было до недавнего времени, ведь теперь представлен первый полноприводной BMW M5 G30.

С виду это типичный седан BMW и внешние изменения нельзя назвать радикальными. Автомобиль сохраняет знакомый силуэт с длинным капотом и сдвинутым назад салоном. Конечно же, не обошлось без фирменной решетки радиатора. Весьма нетипично выглядят разве что крупные продолговатые фары со светодиодными лампами. Отличить новый BMW M5 от стандартной «пятерки» нетрудно. В переднем бампере заметны огромные воздухозаборники для охлаждения двигателя и тормозов, присутствуют и традиционные отверстия в боковинах. Конечно же, установлены аэродинамический обвес и скромный спойлер на крышке багажника. Сзади по краям кузова размещены крупные изогнутые фонари, а из бампера выглядывают четыре выхлопных трубы.

Как и все BMW 5 Series G30, M5 построен на модульной платформе CLAR. В конструкции широко использованы алюминевые и магниевые сплавы, а крыша

выполнена из карбона. Поэтому несмотря на возросшие размеры и полный привод, автомобиль стал легче на 15 кг – 1855 кг. Стандартными являются 19-дюймовые легкосплавные диски, а 20-дюймовые колеса предложены за доплату.

Во внутренней отделке сочетаются двухцветная кожа и полированный алюминий. Внутри преобладают горизонтальные линии. Традиционно BMW M5 получил спортивное трехспицевое рулевое колесо (дополненное клавишами выбора режимов езды), а на педалях и порогах заметны металлические накладки. Особый и селектор трансмиссии. Показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей, причем его конфигурацию можно изменять. Данные проецируются и на лобовое стекло.

Центральная панель, как водится, повернута к водителю. Сверху к ней прикреплен 10,25-дюймовый дисплей мультимедийной системы iDrive. Он сенсорный, но сохранен и круглый джойстик, а за доплату доступна система распознавания жестов. Сенсорными стали и кнопки блока климат-контроля, поэтому срабатывают от легкого касания. Под ними находится ниша, где размещена беспроводная зарядка для смартфонов.

Спортивные ковшеобразные передние сиденья обеспечивают отличную боковую

поддержку, но при этом остаются мягкими и комфортабельными. Они оснащены электроприводом регулировок и подогревом, а в качестве опции предложены вентиляция и функция массажа. Пара центральных подлокотников прячет бокс для мелкой поклажи.

На втором ряду места для ног и над головой вполне хватает. Салон достаточно широкий, чтобы поместилось трое, но подушка дивана профилирована под два места. Объем багажника вырос до 530 л, а его крышка может быть оснащена электроприводом с сенсорным открытием.

Оснащение BMW M5 богаче, чем у стандартного седана: система доступа без ключа, электропакет, четырехзонный климат-контроль, датчики света и дождя, аудиосистема, камера заднего вида, Wi-Fi, связь Bluetooth, адаптивный круиз-контроль с системой автоматического торможения. Также предусмотрены 7 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. Перечень опций включает четырехзонный климат-контроль, парковочный автопилот с функцией дистанционного управления, камеры кругового обзора, 1400-ваттную аудиосистему, съемные планшеты для задних пассажиров. Также появились системы распознавания дорожных знаков и полуавтономного движения.

Под капотом прячется знакомый 4,4-литровый V8 с двойным турбонаддувом. Мощность увеличена до 600 л. с., а максимальный крутящий момент достиг 750 Н·м и доступен всего при 1800 об/мин. Он очень быстро раскручивается и легко достигает максимальных 7000 об/мин. Но лучше всего «восьмерка» проявляет себя в среднем диапазоне оборотов. Отзыв на малейшее нажатие педали акселератора – мгновенный, турбопауза отсутствует. А когда в выхлопной системе открывается перепускной клапан, то салон наполняется сочным низкочастотным рыком. BMW M5 разгоняется до 100 км/ч за 3,4 с без малейшей пробуксовки – это заслуга и полного привода, и технологии Launch control. Максимальная скорость ограничена на отметке

в 250 км/ч, но за доплату этот порог можно поднять до 305 км/ч. Это самый быстрый BMW в истории. Интересно, что при этом седан стал экономичнее – расходует 14,5 л/100 км в городском цикле и 8,2 л/100 км – в загородном. Снижает «аппетит» система глушения мотора при остановках.

Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает почти так же быстро, как и «робот» предшественника, но при этом переключения происходят более плавно. Есть и ручной режим: можно воспользоваться как рычагом, так и подрулевыми лепестками.

Полный привод позволил существенно улучшить сцепление с дорогой. Впрочем, для любителей заноса оставлен специ-

альный заднеприводной режим. Правда, и недостаточная поворачиваемость теперь более ощутима, хотя с ней неплохо борется электронный задний дифференциал повышенного трения. А вот управляемых задних колес у BMW M5 не будет. Рулевое управление стало точнее, хотя его информативность могла бы быть и лучше. Подвеска стала мягче, хотя крены кузова при этом остаются весьма небольшими. Впрочем, если перевести адаптивные амортизаторы в режим Sport M или Driving mode, то езда становится более жесткой. Стандартные тормоза обеспечивают хорошее замедление, а за доплату предложены карбоново-керамические диски.

Новый BMW M5 уже доступен в Европе. Спортивный седан BMW стоит от 117 900 евро.









Технические характеристики BMW M5	
Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Снаряженная масса, кг	1855
Длина/ширина/высота, мм	4936/1903/1473
Колесная база, мм	2975
Колея передняя/задняя, мм	1626/1595
Клиренс (дорожный просвет), мм	132
Объем багажника, л	530
Диаметр разворота, м	12,0
Двигатель	
Рабочий объем, см3	4395
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	600 при 5600
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	750 при 1800-5600
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/68
Трансмиссия	
Тип привода	подключаемый 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	275/40 ZR19 спереди, 285/40 ZR19 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,4
Максимальная скорость, км/ч	305
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	14,5
– загородный цикл	8,2
– смешанный цикл	10,5
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	117 900
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000



Volvo XC40:

шведский авангардизм





За последние несколько лет в модельном ряду Volvo произошла настоящая революция, ведь дебютировали три новых модели. Родоначальником нового «семейства» стал внедорожник Volvo XC90. За ним последовали седан Volvo S90 и универсал V90, новый Volvo XC60. Теперь же в производство поступила уже третья внедорожная модель – компактный Volvo XC40.

Новый Volvo XC40 примечателен тем, что это первая модель, построенная на модульной платформе CMA. Разработали ее совместно с китайскими партнерами из Geely. Автомобиль достигает 4425 мм в длину, 1863 мм в ширину и 1652 мм в высоту при немаленькой колесной базе в 2702 мм.

Внедорожник обозначил возвращение к традиционному угловатому дизайну Volvo. Впрочем, смотрится он свежо и авангардно, а дизайнеры сообщили, что при разработке авто вдохновлялись роботами из фантастического кино. Хотя сохранены и черты современного стиля, основоположником которого считается старший брат XC90. Фирменная перекрестная решетка радиатора сочетается с полностью светодиодными фарами, дополненными Т-образ-

ными ходовыми огнями. В профиль XC40 получился подтянутым благодаря коротким свесам. Нижняя часть кузова прикрыта защитными пластиковыми накладками, а на боковинах красуются шведские флаги. Стандартными являются 18-дюймовые легкосплавные диски, а за доплату предложены колеса диаметром до 21 дюйма. Обращают на себя внимание широкие треугольные задние стойки, а в них установлены знакомые L-образные фонари. На крыше размещен спойлер.

Сдержанный шведский стиль преобладает и в салоне. Во всех версиях, кроме базовой, в отделке преобладают кожа и алюминий, а вот традиционного для Volvo тикового дерева здесь нет. Компактное рулевое колесо обшито кожей во всех XC40, обязательной является и цифровая панель приборов – 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей с изменяемой конфигурацией. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло. Очень необычно выглядит компактный селектор трансмиссии.

Центральная панель немного повернута к водителю. Большую ее часть занимает

большой 9,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Благодаря ему тут осталось совсем немного клавиш блока аудиосистемы и ни одного переключателя климат-контроля. Ниже находится ниша с беспроводной зарядкой для смартфона. Также следует отметить продуманные отделения для мелкой поклажи: большой «бардачок», огромные карманы в дверях и выдвижные ящики под передними креслами.

Рулевая колонка Volvo XC40 регулируется по высоте и глубине. Сиденья первого ряда мягкие и комфортабельные, но при этом неплохо удерживают спину. В версии R-Line установлены спортивные кресла, а педали украшены металлическими накладками. Из-за толстых стоек серьезно ограничен обзор назад. Оригинально выполнен бокс в центральном подлокотнике – он съемный, то есть его удобно чистить.

Большая колесная база обеспечивает приличное место для ног, неплохой и запас пространства над головой. Салон Volvo XC40 достаточно широкий, чтобы сзади поместились трое пассажиров, хотя

двоим все же комфортнее. Объем багажника составляет 460 л в обычном состоянии и 1336 л – со сложенными задними сиденьями.

Базовая комплектация весьма богатая: система доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, аудиосистема, адаптивный круиз-контроль, датчики света и дождя, спутниковая навигация, парктроник. Традиционно у Volvo богатый набор систем безопасности: 8 подушек безопасности, системы стабилизации, соблюдения полосы движения и автоматического торможения. Во флагманской версии Inscription добавлены электропривод водительского сиденья и пятой двери, камера заднего вида, подогрев передних кресел технологии определения усталости водителя и распознавания дорожных знаков. Среди опций есть электропривод рулевой колонки, парковочный автопилот, система полуавтономного движения, камеры кругового обзора, подогрев задних сидений и руля, 1200-ваттная аудиосистема.

На первых порах новый Volvo XC40

будет предложен с двумя самыми мощными 2,0-литровыми двигателями. Бензиновая «четверка» развивает 245 л. с. Максимальный крутящий момент достигает 350 Н·м при всего 1800 об/мин. У двигателя спокойный характер и хорошая тяга в среднем диапазоне оборотов. Он работает тихо и плавно. С ним разгон до 100 км/ч занимает 6,5 с, а максимальная скорость составляет 230 км/ч. В городском цикле он расходует 9,1 л/100 км, а в загородном – 6,0 л/100 км.

Альтернатива – турбодизель мощностью 190 л. с. Главное его преимущество – немалая тяга с малых оборотов. Пиковые 400 Н·м крутящего момента доступны с 1750 об/мин. Правда, порой двигатель довольно громкий – особенно если его раскручивать. Конечно, динамика несколько хуже, чем у бензиновой версии – 7,9 с до 100 км/ч и максимальные 210 км/ч. Но зато двигатель гораздо экономичнее: 5,7 л/100 км в городе и 4,7 л/100 км – на шоссе.

В перспективе линейку расширят 2,0-литровые бензиновые турбомоторы мощностью 156 и 190 л. с., а также 150-сил-

ный турбодизель такого же объема. Еще позже появятся заряжаемый гибрид Volvo XC40 и даже электромобиль. К слову, платформа СМА изначально разрабатывалась с учетом возможной установки в днище аккумуляторной батареи.

Все версии XC40 оснащены автоматической 8-ступенчатой трансмиссией. Она работает плавно, пусть и не очень быстро.

Пока доступны исключительно полноприводные модификации, демонстрирующие отличное сцепление с дорогой. Мягкая и длинноходная подвеска легко поглощает большинство неровностей, но при этом вседорожник очень мало кренится в поворотах. Разве что с колесами диаметром 20 и 21 дюйм неровности более ощутимы. За доплату доступны адаптивные амортизаторы. Рулевое управление точное и наполнено тяжестью, но обратной связи ему не хватает. На больших скоростях шум ветра и шин едва слышны.

Новый Volvo XC40 2018 года уже продается в Европе. Там он стоит от 31 350 евро.









Технические характеристики Volvo XC40

Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1683	1735
Длина/ширина/высота, мм	4425/1863/1652	
Колесная база, мм	2702	
Колея передняя/задняя, мм	1601/1626	
Клиренс (дорожный просвет), мм	211	
Объем багажника, л	460/1336	
Диаметр разворота, м	11,4	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1969	1969
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	245 при 5500	190 при 4000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	350 при 1800-4800	400 при 1750-2500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/55	Дт/55
Трансмиссия		
Тип привода	Подключаемый полный	
Коробка передач	8-ст. автоматическая	
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	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSTC, HDC	
Количество подушек безопасности, шт.	8	
Размер шин	235/60 R18	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,5	7,9
Максимальная скорость, км/ч	230	210
Расход топлива, л/100 км		
– городской цикл	9,1	5,7
– загородный цикл	6,0	4,7
– смешанный цикл	7,1	5,0
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	31 350 – 49 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	



Тест-драйв дизельного Nissan Qashqai в Украине:

Nissan Qashqai – европейский лидер в сегменте вседорожников за последние годы. Так, в 2017 году было продано чуть больше 230 тыс. машин, а всего с 2007 года произведено около 2,5 млн. автомобилей. Теперь на украинском рынке появился обновленный Nissan Qashqai 2018 модельного года. Мы решили ознакомиться с ним и узнать, что же изменилось в популярном вседорожнике.

**ЭКОНОМИЧНОСТЬ —
ВО ГЛАВЕ УГЛА**

Новый Nissan Qashqai сохраняет мускулистый дизайн с расширенными колесными арками, рельефными боковинами и капотом. Вместе с тем, «лицо» модели полностью новое – как у освеженного старшего брата Nissan X-Trail. Поэтому в анфас Qashqai 2018 легко отличить от прошлогодней модели. У него теперь V-образная решетка радиатора, украшенная хромированным молдингом. Новые и продолговатые фонари со стреловидными ходовыми огнями. Кстати, в тестируемом автомобиле они полностью светодиодные и адаптивные. Нижняя часть кузова по периметру прикрыта защитными пластиковыми накладками. У задних стоек крыши большой угол наклона, а стекло сверху прикрыто большим спойлером. Фонари также обновлены, причем теперь они профилированы – такая форма призвана улучшить аэродинамику. Кроме того, впервые для вседорожника доступны 18-дюймовые легкосплавные диски.

Nissan Qashqai подрос до 4394 мм в длину, а его колесная база составляет 2646 мм. Тестируемый автомобиль весит 1575 кг.

В версии Tekna салон декорирован кожей, а на передней панели – немало

черных лакированных вставок. Главное изменение внутри – новое трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу и более компактной накладкой на ступицу. Оно не только выглядит аккуратнее, но и меньше перекрывает приборы при повороте. На него вынесены клавиши управления аудиосистемой, телефоном и круиз-контролем. Приборы помещены в отдельные колодцы и дополнены хромированными ободками. Внутри спидометра расположен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру установлен новый цветной дисплей бортового компьютера.

Центральная панель по форме похожа щит, а сверху на ней установлен 7,0-дюймовый сенсорный монитор мультимедийной системы NissanConnect. У нее несколько обновлено меню. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и удобные в пользовании. Их немного и они достаточно крупные и удобные. Ниже находится USB-порт.

Рулевая колонка Nissan Qashqai регулируется по высоте и глубине. У вседорожника новые передние кресла, украшенные рельефным узором. Они комфортабель-

ные и при этом обладают улучшенной боковой поддержкой. В версии Tekna они оснащены электроприводом с регулируемой поясничной опорой и впервые применена функция памяти выбранных настроек. Предусмотрен и подогрев.

Широкий подлокотник на центральном тоннеле прячет приличных размеров бокс для мелкой поклажи с еще одним USB-разъемом. Между ним и селектором коробки переключения передач установлены подстаканники и джойстик выбора режимов полноприводной трансмиссии. Рядом – рычажок электронного стояночного тормоза.

Обзорность вперед и по сторонам хорошая, чего не скажешь об обзоре назад. Он ограничен толстыми стойками крыши и расширенные «плечи» автомобиля. Впрочем, помогают большие зеркала заднего вида и камеры кругового обзора.



На втором ряду Nissan Qashqai пространство для ног вполне приличное, а вот запас над головой не такой уж и большой, что ощутят рослые пассажиры. Зато салон достаточно широкий, чтобы разместить сзади троих взрослых.

Объем багажника составляет 439 л в обычном состоянии, а со сложенными задними сиденьями он возрастает до 1503 л. Проем пятой двери довольно широкий, а погрузочная высота небольшая. Пол в отсеке выполнен двухуровневым и способен складываться, чтобы разделять грузы. К слову, запасного колеса в варианте Tekna нет – его заменяет сабвуфер.

Комплектация Tekna включает наличие систему доступа без ключа, двухзонный климат-контроль, электропакет, аудиосистему с 6 динамиками, датчики света и дождя, спутниковую навигацию, панорамную крышу, передние и задние парковочные датчики, связь Bluetooth. Довольно богатым является оснащение по безопасности: 6 надувных подушек, системы стабилизации и контроля давления в шинах. Появились технологии автоматического замедления, управления светом фары наблюдения полосы движения и распознавания дорожных знаков. К слову, они неплохо работают даже на наших дорогах – распознают и разметку, и знаки.

Тестовый Nissan Qashqai оснащен 1,6-литровым турбодизелем мощностью 130 л. с. Двигатель радует приличной тягой, ведь пиковые 320 Н·м крутящего момента достигаются с 1750 об/мин. Впрочем, лучше все же он проявляет себя после 2000 об/мин. Турбодизель работает гораздо тише и более плавно, чем ранее. Разгон до 100 км/ч занимает 11,1 с, а максимальная скорость составляет 183 км/ч.

В спортивном режиме мотор становится бодрее, хотя более рациональным является режим Eco, активирующийся клавишей слева от руля. Он делает педаль акселератора менее чувствительной и двигатель ведет себя спокойнее. В этом случае можно добиться расхода на уровне 6,5-7 л/100 км в городском цикле и 5,5 л/100 км в загородном. Паспортные данные – 5,3 л/100 км в городе и 4,4 л/100 км – на трассе.

Как и прежде, в линейке Nissan Qashqai 2018 года есть 1,2-литровый трехцилиндровый бензиновый турбомотор мощностью 115 л. с. и 2,0-литровая атмосферная «четверка» на 144 л. с.

Бесступенчатый вариатор Xtronic CVT неплохо настроен. Он работает плавно и демонстрирует быстрые реакции, например, при обгоне на автомагистрали. Однако следует отметить, что выбрать

вседорожник с вариатором и всеми ведущими колесами не получится: либо полный привод и 6-ступенчатая «механика», либо передний привод и Xtronic CVT.

Конечно, в переднеприводном исполнении от Nissan Qashqai не стоит ожидать выдающихся вседорожных способностей, хотя высокий клиренс (200 мм) позволяет уверенно чувствовать себя на лесной грунтовой дороге.

Ходовая Nissan Qashqai серьезно перенастроена, что улучшено управляемость. Однако езда стала чуть жестче, хотя это может объясняться низкопрофильной 18-дюймовой резиной на тестируемом автомобиле. Крены кузова в поворотах небольшие. Острота рулевого управления теперь изменяется: в спортивном режиме оно становится тяжелее. Технология Active Trace Control имитирует дифференциал повышенного трения и помогает уменьшить недостаточную поворачиваемость. Кроме того, у вседорожника серьезно улучшена шумоизоляция, поэтому внутри стало тише.

Цена Nissan Qashqai в Украине начинается с 515 тыс. гривен за 1,2-литровый вариант. Версия Tekna с 1,6-литровым турбодизелем и вариатором стоит от 822 350 гривен.















Технические характеристики Nissan Qashqai

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест	5/5
Снаряженная/полная масса, кг	1575/1860
Длина/ширина/высота, мм	4394/1837/1590
Колесная база, мм	2646
Колея передняя/задняя, мм	1565/1550
Клиренс (дорожный просвет), мм	200
Объем багажника мин/макс, л	439/1503
Диаметр разворота, м	11,0
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1598
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	130 при 4000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	320 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Дт/60
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	вариатор
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VDC, ATC
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	215/55 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,1
Максимальная скорость, км/ч	183
Расход топлива, л/100 км:	
– городской цикл	5,3
– Загородный цикл	4,4
– смешанный цикл	4,7
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	822 350
Первое техобслуживание км	20 000
Периодичность техобслуживания км	20 000

Популярные модели D-класса



Ford Mondeo

Узкие фары Ford Mondeo –
светодиодные



Mazda 6

Широкая решетка радиатора Mazda 6
напоминает улыбку



Toyota Camry

Большой «клюв» и огромный
воздухозаборник – черты Toyota Camry
нового поколения

Большие автомобили пользуются популярностью в нашей стране. Поэтому, в отличие от многих европейских стран, где большие модели D-класса сдают позиции, у нас они неплохо продаются, пусть и постепенно уступают в популярности вседорожникам. Совсем недавно на украинском рынке появился новый седан Toyota Camry. Противостоять ему будут такие модели, как Ford Mondeo и Mazda 6. О них и пойдет речь в сравнительном тест-драйве.

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

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

Новая Toyota Camry радикально преобразилась и ее дизайн стал более выразительным. Во внешнем виде теперь преобладают плавные формы. Узкая решетка радиатора выполнена в виде клюва, а в переднем бампере заметен огромный воздухозаборник. Стреловидные фары являются светодиодными. Капот и боковины выполнены профилированными, а оконная линия изогнута. Узкие фонари растянуты на крылья. В крышку багажника интегрирован небольшой спойлер.

Camry несколько компактнее соперников: достигает 4885 мм в длину против 4871 мм у Mondeo и 4870 мм у Mazda 6. А вот колесная база самая большая у Ford – 2850 мм тогда, как у «шестерки» – 2830 мм, а вот у Toyota она самая маленькая – 2825 мм. Mondeo, правда, и потяжелее – 1564 кг тогда, как масса Camry – 1555 кг, а Mazda – всего 1425 кг.

В салоне Ford сочетаются ткань и кожа, также присутствуют черные лакированные поверхности и хромированные накладки. Четырехспицевое рулевое колесо является многофункциональным. На приборной панели между спидометром и тахометром установлен большой цветной экран, на который не только выводятся данные бортового компьютера, но и дублируются



У Ford самая большая колесная база – 2850 мм



Mazda самый легкий в тройке – 1425 кг



Toyota крупнее соперников – 4885 мм в длину



Крупные фонари Mondeo напоминают лепестки цветов



Фонари Mazda 6 соединены хромированным молдингом



В багажник Camry интегрирован спойлер

показания мультимедийной системы. Наклоненная центральная панель увенчана 8-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. Они оснащены электроприводом и подогревом, есть и обогрев 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».

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

Во внутренней отделке Toyota ткань соседствует с кожей. Трехспицевое рулевое колесо является мультифункциональным. Приборы помещены в отдельные колодцы и украшены хромированными ободками, а по центру установлен цветной дисплей бортового компьютера. Внутри спидометра установлен указатель уровня топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. Сразу обращает на себя внимание ассиметричная центральная панель, немного повернутая к водителю. Сверху на ней установлен сенсорный экран мультимедийной системы Entune 3 диагональю 8 дюймов. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного, но они слишком мелкие. У рулевой колонки Toyota Camry изменяются высота и глубина. Передние сиденья остаются мягкими и комфортабельными, но при этом существенно улучшена их боковая поддержка. Предусмотрены электропривод и обогрев. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель с расположенным на нем подлокотником.

На втором ряду места для ног во всех трех автомобилях приблизительно одинаково. А вот пространство над головой в

Mondeo и Camry несколько большее, чем в Mazda 6. Салон Ford и Mazda немного шире в районе плеч, поэтому троим пассажирам сзади просторнее. Преимущество Ford – очень большой багажник: его объем составляет 645 л тогда, как у Toyota – 493 л, а в Mazda – 489 л. Кроме того, в Mondeo можно сложить задние сиденья, что создаст 1446-литровый отсек. К тому же, его пятая дверь получила электропривод.

Для сравнения выбраны версии моделей с приблизительно схожей ценой – Ford Mondeo 2,0 Lux, Mazda 6 2,5 Premium и Toyota Camry 2,5 Prestige. Все они оснащены системой доступа без ключа, электропакетом, двухзонным климат-контролем, датчиками света и дождя, камерой заднего вида, адаптивным круиз-контролем, связью Bluetooth, аудиосистемой, легкосплавными дисками, спутниковой навигацией и системой стабилизации. У Ford и Toyota 7 подушек безопасности, а у Mazda – 6. Все три автомобиля укомплектованы системой автоматического торможения. Mazda 6 и Mondeo получили технологии мониторинга «слепых» зон и соблюдения полосы движения, а Camry – технологию определения усталости водителя.

Под капотами седанов – бензиновые четырехцилиндровые двигатели. Мотор Mondeo оснащен еще и турбонаддувом, что помогает с 2,0 л снимать 203 л. с. при 6000 об/мин. То есть, он наиболее мощный в тройке. Кроме того, «четверка» обладает еще и самым большим крутящим моментом – 300 Н·м при 1750 об/мин, – что делает ее очень тяговитой в среднем диапазоне оборотов. Она работает плавно, хотя и несколько шумновата при разгоне. Передачи в 6-ступенчатой трансмиссии с двумя сцеплениями переключаются молниеносно быстро. Ford разгоняется до 100 км/ч за 8,7 с и способен развить 232 км/ч. При этом в городском цикле он расходует 10,5 л/100 км, а в загородном – 5,7 л/100 км. Лифтбэк также можно выбрать с 240-сильной версией этого двигателя, а также 1,5-литровым 180-сильным бензиновым турбомотором, турбодизелями объемом 1,6 л (115 л. с.) и 2,0 л (150 и 180 л. с.).

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

Двигатель Toyota также имеет рабочий объем в 2,5 л. Он развивает 181 л. с. при 6000 об/мин и является высокооборотистым.



На приборной панели Ford находится немаленький дисплей



Циферблаты приборов Mazda установлены в трех отдельных колодцах



Центральная панель Toyota стала ассиметричной



В Mondeo сзади довольно много места над головой и для ног



В Mazda 6 ограниченное пространство над головой



В Camry сзади достаточно места для ног и над головой

стой. Пиковые 231 Н·м крутящего момента доступны только при 4100 об/мин, поэтому на «низах» тяги не всегда хватает. Двигатель почти не слышен, а передачи в 6-ступенчатой автоматической трансмиссии переключаются практически незаметно, но весьма быстро. Динамика похуже, чем у соперников – 9,7 с до 100 км/ч и максимальные 210 км/ч. При этом «аппетит» у седана самый большой – 11,5 л/100 км в городском цикле и 6,4 л/100 км – в загородном. Пока это единственный двигатель в предложении, ведь 3,5-литровой версии пока нет.

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

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

Традиционно Toyota Camry на первое место ставит комфорт, поэтому мягкая подвеска без особых проблем справляется с неровностями. И так неплохая шумоизоляция улучшена, а потому в салоне стало еще тише. Вместе с тем, инженеры наконец позаботились и об увлекательной управляемости седана. Пониженный центр тяжести, расширенная колея и новая двухрычажная задняя подвеска значительно улучшили поведение автомобиля в поворотах. Крены теперь небольшие, хорошее и сцепление с дорогой, а недостаточная поворачиваемость проявляется гораздо реже. Руль стал точнее и приятно наполняется тяжестью по мере роста скорости.

Ford Mondeo 2,0 Lux является самым доступным из трех седанов – 941 тыс. гривен. Его козыри – богатая комплектация и вместительный багажник. Mazda 6 2,5 Premium стоит 949 тыс. гривен, а его преимуществами являются экономичность и хорошая динамика. Toyota Camry 2,5 Prestige несколько дороже – 975 тыс. гривен, этот седан привлекает комфортабельной подвеской.



Багажник Ford самый вместительный – 645 л

Объем багажника Mazda – 489 л

У Toyota в распоряжении – 493 л

Технические характеристики			
Модель	Ford Mondeo	Mazda 6	Toyota Camry
Тип кузова	лифтбэк	седан	седан
Количество дверей/мест, шт.	5/5	4/5	4/5
Снаряженная масса, кг	1564	1425	1555
Длина/ширина/высота, мм	4871/1852/1482	4870/1840/1450	4885/1840/1445
Колесная база, мм	2850	2830	2825
Колея передняя/задняя, мм	1593/1585	1595/1585	1580/1590
Клиренс (дорожный просвет), мм	150	165	155
Объем багажника мин/макс, л	645/1446	489	493
Диаметр разворота, м	11,2	12,0	12,2
Двигатель			
Рабочий объем, смЗ	1999	2488	2494
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Бензиновый	Бензиновый
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	203 при 6000	192 при 5700	181 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	300 при 1750	256 при 3250	231 при 4100
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/62	Аи-95/62	Аи-95/60
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	6-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт	7	6	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, BA, ESP	ABS, EBD, EBA, DSC	ABS, EBD, EBA, VSC
Размер шин	215/60 R16	225/45 R19	215/55 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,7	7,8	9,7
Максимальная скорость, км/ч	232	223	210
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	10,5	8,7	11,5
загородный цикл	5,7	5,2	6,4
смешанный цикл	7,5	6,5	8,3
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	941 000	949 000	975 450
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания. км	10 000		

Новички В-класса



Ford Fiesta

Радиаторная решетка Ford Fiesta декорирована хромом



Kia Rio

Узкая решетка радиатора Kia Rio сочетается с огромным воздухозаборником в бампере



Volkswagen Polo

Узкая решетка радиатора и продолговатые фары – традиционные черты Volkswagen Polo

Автомобильный В-класс пользуется огромной популярностью, прежде всего, в Европе. Хетчбэки любят за компактные размеры, маневренность и экономичность. На украинском рынке эти автомобили также пользуются спросом, особенно если учесть их относительно невысокую стоимость. На отечественном рынке постоянно появляются новые модели В-класса. Совсем недавно представили новые Ford Fiesta и Kia Rio, а теперь появился и свежий хетчбэк Volkswagen Polo шестого поколения. О них и пойдет речь в сравнительном тест-драйве.

Новый Ford Fiesta не сразу получится отличить от предшественника. Хетчбэк 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.

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.

Volkswagen Polo стал солиднее на вид и теперь еще больше схож со старшим братом Golf. У лобового стекла увеличен угол наклона, а боковины теперь украшены штампованными линиями. Колесные арки стали более выпуклыми. Хотя Polo все равно остается узнаваемым. Узкая решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами, дополненными светодиодными ходовыми огнями. В переднем бампере размещены сразу два воздухозаборника. На крыше размещен спойлер, а фонари традиционно установлены по краям кузова хетчбэка.

Kia самый крупный в тройке – достигает 4065 мм в длину при колесной базе в 2580 мм. Впрочем, Volkswagen также подрос и не слишком ему уступает – 4053 мм и 2551 мм, соответственно. Длина Ford равна 4040 мм, а расстояние между осями – 2493 мм. Rio несколько легче конкурентов: его масса равна 1110 кг, тогда как Polo весит 1180 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. Цифер-



Fiesta сохраняет знакомый динамичный силуэт



Rio крупнее соперников – 4065 мм в длину



Polo подрос до 4053 мм в длину



Фонари Ford стали продолговатыми



Фонари Kia высоко посажены



Пятая дверь Volkswagen сверху прикрыта спойлером

блаты спидометра и тахометра разделены цветным экраном бортового компьютера, а также указателями уровня топлива в баке и температуры двигателя. К центральной панели крепится 6,5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы SYNC 3. Клавиши здесь рационально упорядочены и четко разделены. Благодаря ему существенно уменьшено количество клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля. 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 господствует строгий стиль. В отделке присутствуют черные лакированные вставки, а педали украшены металлическими накладками. Трехспицевое рулевое колесо обшито 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 довольно большие, 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. Есть и функция подогрева. Обзорность у хэтчбека хорошая во всех направлениях.

Материалы отделки салона Volkswagen Polo самые качественные в тройке. Отделка разбавлена контрастными вставками и черными лакированными поверхностями. В дизайне преобладают горизонтальные линии. Трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу знакомо по Volkswagen Golf VII. За доплату предложена цифровая приборная панель, но в данной версии установлены циферблаты приборов, разделенные экраном бортового компьютера. Внутри спидометра находится указатель топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. Центральная панель немного повернута к водителю и увенчана 6,5-дюймовым сенсорным экраном мультимедийной системы. Переключателей блоков аудиосистемы и климатической установки немного, но они крупные и рационально упорядочены. У рулевой колонки изменяются высота и вылет, а диапазон регулировок водитель-

ского сиденья очень широкий. Передние кресла Polo, как и прежде, упругие, но зато у них неплохая боковая поддержка. Они оснащены подогревом. Обзорность во всех направлениях хорошая.

На втором ряду пространство для ног в Volkswagen и Kia немного больше, чем в Ford. У Polo самый солидный запас места над головой, хотя Rio не слишком ему уступает. Сзади комфортнее двоим пассажирам, но при надобности поместится и третий. Объем багажника Polo больше, чем у соперников: он составляет 355 л тогда, как Rio – 325 л, а у Fiesta – 303 л. Со сложенными задними сиденьями он возрастает до 1125, 980 и 1093 л, соответственно.

Для сравнения выбраны версии моделей со схожим оснащением – Ford Fiesta 1,0 Business, Kia Rio 1,4 Prestige и Volkswagen Polo 1,0 Comfortline. Все они получили центральный замок, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, аудиосистему, связь Bluetooth, бортовой компьютер, систему стабилизации. У Kia и Ford установлен климат-контроль, а у Volkswagen – механический кондиционер. Fiesta и Rio также оснащены легкосплавными дисками, круиз-контролем, парктроником, а корейский хэтчбек получил еще систему доступа без ключа, датчики света и дождя, обогрев руля. Ford и Kia оснащены 6 подушками безопасности, а Volkswagen – 8.

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-ступенчатая 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 также развивает 100 л. с., но 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.

Volkswagen, как и Ford, получил литровый трехцилиндровый турбомотор, но несколько меньшей мощности – 95 л. с. Зато



Отделку салона Fiesta разбавляют лакированные вставки



Центральная панель Rio немного повернута к водителю



Отделка салона Polo разбавлена контрастными вставками



Сзади в Ford достаточно места для двоих взрослых



На втором ряду Kia больше всего места для ног



В Polo на втором ряду самое щедрое пространство над головой

крутящий момент, наоборот, самый большой в тройке – 175 Н·м при 2000 об/мин. Он шумоват, но вибрации не ощутимы. Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует быстрые переключения передач и обеспечивает лучшую динамику, чем у соперников – 10,8 с до 100 км/ч и максимальные 187 км/ч. При этом Polo еще и самый экономичный – 5,7 л/100 км в городском цикле и 4,0 л/100 км – в загородном. В Украине также предложены версии этого двигателя мощностью 75 и 115 л. с.

Традиционное преимущество Ford – отличная управляемость, этот хетчбэк несомненно создавали для активных водителей. Его рулевое управление оснащено адаптивным электроусилителем, а потому очень легкое при парковке, но приятно наполняется тяжестью по мере роста скорости. 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 10,6 м у Volkswagen. 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.

Настройки ходовой Volkswagen – компромисс между комфортом и поведением на дороге. Расширенная колея и пониженный центр тяжести поспособствовали улучшению управляемости хетчбэка. Автомобиль хорошо маневрирует, а его руль точный и достаточно информативный. Сцепление с дорогой также на высоте. Крены кузова при этом небольшие, но вместе с тем, езда не столь упругая, как у предшественника. Также следует отметить качественную шумоизоляцию: Polo является самым тихим из трех хетчбэков.

Kia Rio 1,4 Prestige наиболее доступный в тройке – 484 700 гривен. При этом у него самое богатое оснащение. Цена Ford Fiesta 1,0 Business – 540 тыс. гривен, он привлекает хорошей управляемостью. Volkswagen Polo 1,0 Comfortline самый дорогой – 548 тыс. гривен. Его сильные стороны – экономичность и вместительный багажник.



Объем багажника Ford – 303 л

У Kia в распоряжении 325 л

Багажник Volkswagen самый большой – 355 л

Технические характеристики			
Модель	Ford Fiesta	Kia Rio	Volkswagen Polo
Тип кузова	хетчбэк		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1206	1120	1180
Длина/ширина/высота, мм	4040/1735/1476	4065/1725/1450	4053/1751/1461
Колесная база, мм	2493	2580	2551
Колея передняя/задняя, мм	1503/1523	1518/1524	1525/1509
Клиренс (дорожный просвет), мм	140	150	163
Объем багажника мин/макс, л	303/1093	325/980	355/1125
Диаметр разворота, м	10,0	10,2	10,6
Двигатель			
Рабочий объем, см3	998	1396	999
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Бензиновый	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	3, в ряд	4, в ряд	3, в ряд
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2	16/2	12/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	100 при 6000	100 при 6000	95 при 5000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	170 при 1500	133 при 4000	175 при 2000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/42	Аи-95/45	Аи-95/50
Трансмиссия			
Тип привода	Передний		
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	4-ст. автоматическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	6	8
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	10,8
Максимальная скорость, км/ч	180	166	187
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	6,9	8,2	5,7
загородный цикл	4,2	4,9	4,0
смешанный цикл	5,2	6,1	4,6
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	540 000	484 700	548 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Небольшие вседорожники премиум-сегмента



BMW X3

Оптика BMW X3 – светодиодная



Jaguar F-Pace

Широкая решетка радиатора Jaguar F-Pace сочетается с раскосыми фарами



Mercedes-Benz GLC

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

Как правило, вседорожники – не такие уж и дешевые. Впрочем, среди этого типа автомобилей можно выделить модели премиум сегмента. Класс дорогих премиальных вседорожников постоянно развивается и пополняется новыми моделями. Так, недавно на украинском рынке представили новый BMW X3 третьего поколения. Рассмотрим же, как он покажет себя против конкурентов Jaguar F-Pace и Mercedes-Benz GLC.

Вседорожник BMW X3 третьей генерации не слишком изменился по сравнению с предшественником и сохраняет знакомый дизайн. У него длинный капот, профилированные боковины и фирменная разделенная решетка радиатора. Силуэт также остался знакомым, хотя капот стал несколько выше. Вместе с тем, продолговатые фары получили светодиодные лампы, а в переднем бампере увеличен воздухозаборник. На крыше установлен немаленький спойлер, а по краям кузова размещены крупные стреловидные фары.

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

Mercedes-Benz GLC в 2016 году сменил модель GLK и радикально изменился внешне, по сравнению с предшественником. На смену углам и граням пришли более изящные и плавные формы, а линия крыши стала более покатой. Немаленькая радиаторная решетка по центру украшена большой трехлучевой звездой, а по бокам размещены крупные фары с изогнутыми светодиодными ходовыми огнями. Капот и боковины выполнены рельефными. Заднее стекло сверху прикрыто спойлером, а по краям кузова сзади установлены продолговатые фонари.

F-Pace крупнее своих соперников: его длина равна 4731 мм против 4708 мм у X3 и 4656 мм – у GLC. Колесная база Jaguar равна 2874 мм, Mercedes-Benz – 2873 мм, а у BMW – 2864 мм. Британский автомобиль еще и несколько легче соперников – 1775 кг против 1825 кг у X3 и 1845 кг – у GLC.

В салоне BMW господствует традиционный стиль немецкой марки с обилием горизонтальных линий. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей, а в районе хвата рук на ободке предусмотрены напльвы. На панели приборов преобладают крупные циферблаты спидометра и тахометра, разделенные экраном бортового компьютера, а по краям установлены указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. Центральная панель



Боковины BMW профилированы



Jaguar крупнее соперников – 4731 мм



Mercedes-Benz самый тяжелый в тройке – 1845 кг



Заднее стекло X3 сверху прикрыто спойлером



Ширину задней части F-Пэсе подчеркивают узкие фонари



По краям кузова GLC установлены крупные фонари

традиционно для BMW повернута к водителю. Сверху на ней установлен 6,5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля достаточно много и большинство из них довольно мелкие. У рулевой колонки регулируются угол наклона и вылет. Передние сиденья обладают лучшей в тройке боковой поддержкой, но более упругие, чем кресла соперников. Они оснащены подогревом. Обзорность во всех направлениях хорошая. Центральный подлокотник прячет вместительный бокс для мелкой поклажи.

В отличие от соперников, у Jaguar салон обшит натуральной кожей, разбавленной алюминиевыми вставками. Трехспицевое рулевое колесо очень компактное, а на его ободе заметны наплывы в районе хвата рук. Оригинально выглядит круглый селектор трансмиссии, выдвигающийся при включении зажигания. Циферблаты спидометра и тахометра разделены цветным экраном бортового компьютера. Широкая центральная панель увенчана 8,0-дюймовым сенсорным экраном мультимедийной системы. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они удобно расположены. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние кресла удобные и радуют хорошей боковой поддержкой. Предусмотрена и функция их подогрева. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором размещены подстаканники и подлокотник с боксов внутри. Обзорность назад несколько ограничена из-за приподнятой «кормы».

Во отделке салона Mercedes-Benz использована искусственная кожа. Передняя панель выполнена обволакивающей. Трехспицевый руль позаимствован у седана Mercedes-Benz C-Class, а на рулевую колонку вынесен селектор трансмиссии. Циферблаты спидометра и тахометра помещены в отдельные колодцы, а между ними расположен цветной экран бортового компьютера. Центральная панель серьезно наклонена, а сверху к ней прикреплен 7,0-дюймовый дисплей мультимедийной системы Comand. Для навигации в меню предусмотрен изогнутый джойстик. Клавиш блоков аудиосистемы и климатической установки немного, поэтому разобраться с ними несложно. Рулевая колонка GLC регулируется в двух плоскостях, а передние сиденья оснащены электроприводом регулировок. Они мягкие и комфортабельные, но при этом неплохо удерживают спину. Два подлокотника прячут бокс для мелкой поклажи. Обзорность во всех направлениях хорошая благодаря высокой посадке и тоненьким стойкам крыши.

На втором ряду пространство для ног в GLC и F-Пэсе несколько больше, чем у X3. У BMW и Mercedes-Benz также изменяется угол наклона спинок сидений. Места над головой больше всего у GLC, его салон и самый широкий в районе плеч, поэтому трем пассажирам там комфортнее, чем в других вседорожниках. Зато у Jaguar самый

вместительный багажник: его объем – 650 л против 550 л у Mercedes-Benz и BMW. Со сложенными задними сиденьями он возрастает до 1740, 1600 и 1600 л, соответственно. У GLC и X3 предусмотрен электропривод пятой двери.

Для объективного сравнения выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости – BMW X3 xDrive20d, Jaguar F-Pace 2,0D Pure и Mercedes-Benz GLC250d 4Matic. Все они оснащены системой доступа без ключа, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонным климат-контролем, магнитолой с CD-проигрывателем, связью Bluetooth, легкосплавными дисками, круиз-контролем, системой стабилизации. Немецкие вседорожники оснащены датчиками света и дождя, зато у Jaguar есть парктроник. X3 получил камеру заднего вида. У BMW и Mercedes-Benz – по 7 подушек безопасности, а у британского вседорожника – 6. К тому же, GLC оснащен системой слежения за «слепыми» зонами.

Все три автомобиля оснащены турбодизельными четырехцилиндровыми двигателями объемом 2,0 л. Мотор BMW X3 развивает 190 л. с. при 4000 об/мин. Максимальные 400 Н·м крутящего момента доступны при 1750 об/мин. Турбодизель работает достаточно тихо и плавно. Разгон до 100 км/ч занимает 8 с, а максимальная скорость составляет 213 км/ч. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия отличается быстротой переключений и при этом работает без толчков. Преимущество X3 – самый маленький в тройке заявленный расход топлива: 5,2 л/100 км в городском цикле и 4,1 л/100 км – в загородном. Вседорожник в Украине также доступен с бензиновыми двигателями объемом 2,0 л (184 и 252 л. с.) и 3,0 л (360 л. с.), а также с 3,0-литровым 265-сильным турбодизелем.

Турбодизель Jaguar имеет рабочий объем 2,0 л, а его мощность составляет 180 л. с. при 4000 об/мин. Приличный крутящий момент в 430 Н·м достигается при 1750 об/мин, поэтому двигатель достаточно тяговит. Но нужно учитывать, что на высоких оборотах мотор довольно громкий, а порой ощутимы и вибрации. Зато 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия работает плавно. F-Pace разгоняется до 100 км/ч за 8,7 с и способен развить 208 км/ч. Британский вседорожник расходует 6,2 л/100 км в городе и 4,7 л/100 км – на трассе. Также его можно выбрать с 3,0-литровым 240-сильной бензиновой «четверкой».

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



Центральная панель BMW повернута к водителю



Круглый джойстик трансмиссии Jaguar выдвигается из центральной панели



Приборы Mercedes-Benz помещены в отдельные колодцы



В X3 сзади меньше всего места для ног



На втором ряду F-Раса ограниченное пространство над головой



В GLC больше всего места над головой

9-ступенчатая трансмиссия переключает передачи практически незаметно, хотя и не очень быстро. Сам турбодизель тихий и не беспокоит вибрациями. GLC250d 4Matic расходует 6,3 л/100 км в городском цикле и 5,2 л/100 км – за городом. Автомобилу предложена еще и 170-сильная версия этого мотора, можно выбрать и 2,0-литровый 211-сильный турбодвигатель.

У X3 и GLC полный привод постоянный, а у F-Раса – подключаемый. Автомобили рассчитаны преимущественно на легкое бездорожье. Mercedes-Benz и Jaguar получили технологии изменения настроек полного привода для разных типов дорожного покрытия. Клиренс BMW составляет 204 мм, Jaguar – 213 мм, а Mercedes-Benz – 180 мм.

Новый BMW X3 демонстрирует неплохую управляемость на уровне седанов D-класса. Его руль точный, информативный и приятно наполнен тяжестью. Шасси автомобиля хорошо настроено. Конечно, подвеска достаточно упругая и дорожные неровности ощутимы, но зато вседорожник отлично ведет себя на извилистых дорогах и очень мало кренится в поворотах. Сцепление с дорогой также не вызывает вопросов. У X3 неплохая шумоизоляция салона, что заметно на больших скоростях.

Jaguar не менее увлекательный в управлении, чем X3. Заднеприводной уклон и задняя подвеска с интегральным рычагом способствует уверенному поведению в виражах. С недостаточной поворачиваемостью успешно борется система векторизации тяги. Хотя нужно быть осторожным, так как задняя ось может сорваться в занос до подключения передних колес. Рулевое управление весьма острое, но обратной связи у него немного. Правда, нужно учитывать, что подвеска F-Раса ощутимо жестче, чем у конкурентов. Зато этот вседорожник меньше всех кренится в поворотах.

Mercedes-Benz традиционно на первое место ставит комфорт. Большинство дорожных неровностей легко поглощаются длинноходной подвеской. При этом вседорожник не очень кренится в поворотах. Руль GLC легкий и его можно вращать несколькими пальцами руки, однако он не очень информативный в околонулевой зоне. Недостаточная поворачиваемость весьма редко дает о себе знать. Кроме того, у автомобиля лучшая в тройке шумоизоляция, что особенно заметно по передвижению по автомагистрали на большой скорости.

BMW X3 xDrive20d привлекает самой низкой ценой – 1 490 715 гривен. К тому же, он самый экономичный. Mercedes-Benz GLC250d 4Matic стоит 1 598 000 гривен, а его сильные стороны – вместительность и динамика. Jaguar F-Pace 2.0D Pure несколько дороже – 1 775 000 гривен, он отличается вместительным багажником.



Объем багажника BMW – 550 л

Багажник Jaguar самый большой – 650 л

У Mercedes-Benz в распоряжении 550 л

Технические характеристики			
Модель	BMW X3	Jaguar F-Pace	Mercedes-Benz GLC
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1825/2420	1775/2505	1845/2505
Длина/ширина/высота, мм	4708/1891/1676	4731/2070/1652	4656/1890/1639
Колесная база, мм	2863	2874	2873
Колея передняя/задняя, мм	1605/1630	1641/1654	1621/1617
Клиренс (дорожный просвет), мм	204	213	180
Объем багажника мин/макс, л	550/1600	650/1740	550/1600
Диаметр разворота, м	12,0	11,9	11,8
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1995	1999	2143
Тип	Дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	190 при 4000	180 при 4000	204 при 3800
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	400 при 1750-2500	430 при 1750	500 при 1600
Топливо/емкость бака, л	Дт/60	Дт/60	Дт/66
Трансмиссия			
Тип привода	Постоянный полный	Подключаемый полный	Постоянный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая	8-ст. автоматическая	9-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости		Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	7	6	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC	ABS, EBD, DSC	ABS, EBD, ESP,
Размер шин	225/60 R18	235/60 R18	235/65 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,0	8,7	7,6
Максимальная скорость, км/ч	213	208	222
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	5,2	6,2	6,3
– загородный цикл	4,1	4,7	5,2
– смешанный цикл	5,4	5,3	5,6
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 490 715	1 775 000	1 598 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Практичность за разумные деньги



Ford Focus Wagon

Узкая решетка радиатора
Ford Focus Wagon обрамлена хромом



Kia Cee'd Sportswagon

Раскосые фары Kia Cee'd Sportswagon
растянуты на крылья



Peugeot 308 SW

Широкая решетка радиатора
Peugeot 308 SW декорирована хромом

Как правило, универсалы покупают по практическим соображениям. Главный упор они делают на вместительность и, прежде всего, на объем багажника. Конечно, большинство таких моделей – весьма крупные и не очень дешевые. Хотя есть более компактная и недорогая альтернатива – универсалы С-класса. Среди подобных автомобилей – Ford Focus Wagon, Kia Cee'd Sportswagon и Peugeot 308 SW, о которых пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

Ford Focus Wagon выглядит весьма динамично благодаря чертам фирменного «кинетического» стиля. У него большой угол наклона лобового стекла, профилированные боковины и мускулистые расширенные колесные арки. Узкая решетка радиатора обрамлена хромом, а воздухозаборник в бампере небольшой. Узкие фары дополнены светодиодными лампами дневного света. Задние стойки Focus Wagon отличаются большим углом наклона, а на крыше установлен спойлер. Пятая дверь рельефная, а крупные фонари растянуты на крылья.

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

Peugeot 308 SW – новичок в этой тройке, ведь освеженная модель только появилась в Украине. В его внешнем виде элегантные линии сочетаются с мускулистыми формами вроде рельефных боковин и капота. Трапецевидная решетка радиатора декорирована хромом, а в бампере размещен широкий воздухозаборник. Раскосые фары украшены светодиодными лампами дневного света. Сзади по краям кузова установлены оригинальные С-образные фонари. Панорамное стекло сверху прикрыто небольшим спойлером.

Peugeot несколько крупнее своих соперников: он достигает 4585 мм в длину тогда, как Ford – 4556 мм, а Kia – 4505 мм. У него же и самая большая колесная база – 2730 мм против 2650 мм у Focus Wagon и 2648 мм – у Cee'd Sportswagon. Французский универсал ощутимо легче, чем два других автомобиля: его масса – 1180 кг, Focus весит 1368 кг, а Cee'd – 1454 кг.

В салоне Ford заметны черты спортивного стиля. В отделке присутствуют многочисленные серебристые вставки «под алюминий». Обод четырехспицевого рулевого колеса обшит кожей, а в районе хвата рук на нем есть наплывы. Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы. Между спидометром и тахометром



У передних стоек крыши Ford – большой угол наклона



У Kia – клиновидная оконная линия



Peugeot самый легкий в тройке – 1180 кг



Пятая дверь Focus Wagon выполнена рельефной



Заднее стекло Cee'd Sportswagon – панорамное



По краям кузова 308 SW установлены квадратные фонари

находятся указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя, а также экран бортового компьютера. Центральная панель наклонена, а сверху установлен небольшой 4,2-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и удобные в пользовании, к ним легко привыкнуть. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине, можно изменить и высоту кресла водителя. Передние сиденья Focus Wagon комфортабельные и обладают лучшей в тройке боковой поддержкой. Они оснащены подогревом. Подлокотник прячет вместительный бокс для мелкой поклажи. Обзорность во всех направлениях хорошая.

Во внутренней отделке Kia пластик щедро разбавлен черными лакированными вставками. Руль и рычаг трансмиссии обшиты кожей. Установлена фирменная «трехцилиндровая» комбинация приборов, то есть циферблаты размещены в трех желобах. По центру установлен большой спидометр с экраном бортового компьютера внутри, слева от него – тахометр, а справа – указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. Довольно небольшая центральная панель немного повернута к водителю, а сверху ее – небольшой монохромный дисплей часов и термометра. Кнопки здесь рационально упорядочены и разобратся с ними нетрудно. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Кресла первого ряда комфортабельные, но в то же время они неплохо удерживают спину. Есть и функция обогрева сидений. Предусмотрен центральный подлокотник с боксом внутри. Обзорность вперед и по сторонам хорошая, а вот при парковке немного мешают толстые задние стойки.

Компоновка салона Peugeot весьма оригинальная. Трехспицевое рулевое колесо очень маленькое, а его обод выполнен плоским снизу и обшит кожей. Комбинация приборов расположена на удивление высоко и находится почти на уровне глаз. Это облегчает считывание показаний, хотя руль в своем верхнем положении может частично перекрывать приборы. Циферблаты спидометра и тахометра разделены цветным экраном бортового компьютера, а по краям находятся указатели уровня топлива и температуры охлаждающей жидкости. Центральная панель немного повернута к водителю, а сверху на ней установлен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Благодаря ему переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля очень мало. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Сиденья первого ряда мягкие и комфортабельные, но немного больше поддержки спины не помешало бы. Они также получили функцию подогрева. Между креслами установлен сдвижной подлокот-

ник с вместительным боксом внутри. Обзорность во всех направлениях хорошая.

На втором ряду места для ног в Peugeot несколько больше, чем в Ford и Kia. Зато в Focus Wagon салон шире в районе плеч. Французский универсал обладает и самым большим пространством над головой. Кроме того, у него наиболее вместительный багажник – 563 л против 528 л у Cee'd Sportswagon и 476 л – у Focus. Со сложенными задними сиденьями получается 1613, 1642 и 1502 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны версии приблизительно одинаковой стоимости – Ford Focus Wagon 1,5 Business, Kia Cee'd Sportswagon 1,6 CRDi Business и Peugeot 308 SW 1,6 HDi Active. Все они укомплектованы электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, двухзонным климат-контролем, аудиосистемой с CD-плеером, легкосплавными задними сиденьями, круиз-контролем, связью Bluetooth и системой стабилизации. Cee'd Sportswagon получил датчики света и дождя, обогрев руля. У Focus Wagon обогревается рулевое колесо, а у 308 SW есть парктроник. У всех трех универсалов – по 6 подушек безопасности.

Все три универсала оснащены четырехцилиндровыми турбодизелями. Под капотом Ford Focus Wagon – новый двигатель объемом 1,5 л и мощностью 120 л. с. Он обладает приличным крутящим моментом в 270 Н·м, который достигается с 1750 об/мин. Мотор работает тихо и довольно плавно. В механической 6-ступенчатой трансмиссии передачи переключаются точно, ход рычага короткий. Универсал разгоняется до 100 км/ч за 10,7 с и развивает 193 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 4,8 л/100 км, а в загородном – 3,6 л/100 км. Также в нашей стране предложены бензиновые двигатели объемом 1,0 л (125 л. с.) и 1,6 л (105 и 125 л. с.)

Kia Cee'd Sportswagon получил 1,6-литровый турбодизель мощностью 136 л. с. при 4000 об/мин. Этот двигатель не только самый мощный, но и наиболее тяговитый. При 1750 об/мин доступен приличный крутящий момент в 300 Н·м. Мотор эластичный и тяги более, чем достаточно. Правда, он немного шумноват, особенно на высоких оборотах. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия работает плавно, но не очень быстро. Kia демонстрирует лучшую в тройке динамику. Он разгоняется до 100 км/ч за 10,5 с и достигает 195 км/ч. Однако, расход топлива побольше, чем у соперников – 5,5 л/100 км в городе и 4,0 л/100 км – на шоссе. Cee'd также предложен у нас с 1,6-литровой 130-сильной бензиновой «четверкой».

Peugeot 308 SW также оснащен 1,6-литровым турбодизелем, но меньшей мощности – 92 л. с. Мотор неплохо чувствует себя на малых оборотах и его не нужно раскручивать. Правда, тяги гораздо меньше, чем у соперников, ведь пиковый крутящий



Циферблаты приборов Ford расположены в отдельных колодцах



Приборы Kia помещены в три отдельных желоба



Руль Peugeot небольшой, а приборы расположены непривычно высоко



В Focus Wagon салон широкий в районе плеч



В Cee'd Sportswagon не слишком много места над головой



У 308 SW больше всего места для ног

момент составляет 230 Н·м при 1750 об/мин и его не всегда хватает. Двигатель весьма громкий, хотя всегда работает плавно. Механическая 6-ступенчатая трансмиссия порадует точностью работы. Динамика похуже, чем у соперников: универсал разгоняется до 100 км/ч за 11,9 с и развивает 181 км/ч. Зато он самый экономичный – 4,6 л/100 км в городском цикле и 3,6 л/100 км – на трассе. В Украине также представлены два 150-сильных мотора – 1,6-литровый бензиновый и 2,0-литровый дизельный.

Практичность – не помеха отточенной управляемости, что успешно подтверждает Ford. Его рулевое управление на удивление острое и точное, а также самое информативное в тройке. Поворачиваемость близка к нейтральной. В отличие от соперников, Focus Wagon получил независимую многорычажную (а не полунезависимую) заднюю подвеску, что положительно сказывается на поведении автомобиля. Он мало кренится в поворотах, а подвеска при этом хоть и упругая, но обеспечивает неплохой комфорт езды. Тормоза обеспечивают отличное замедление. А на больших скоростях в салоне тихо – это заслуга хорошей шумоизоляции.

Kia также довольно неплох в управлении. Его рулевое управление порадует точностью, хотя немного больше обратной связи ему не помешало бы. Универсал отлично держит дорогу: курсовая устойчивость и сцепление с асфальтом на высоте. В скоростные повороты Cee'd Sportswagon иногда заходит достаточно широко, хотя большую часть времени уверенно соблюдает правильную траекторию. В городе автомобиль неплохо маневрирует, а диаметр его разворота – 10,3 м против 10,8 у 308 SW и 11,0 м у Focus Wagon. Подвеска довольно упругая, но большинство дорожных неровностей поглощаются плавно, да и нежелательные движения кузова в виражах редко проявляются. На больших скоростях в салоне весьма тихо.

Peugeot более, чем соперники, ориентирован на комфорт. Его подвеска мягче, что ощутимо на дорогах низкого качества – даже серьезные неровности плавно поглощаются. Правда, и кренится он в поворотах немного больше. На больших скоростях в салоне весьма тихо благодаря качественной шумоизоляции. Рулевое управление универсала легкое и точное, но не самое информативное. Сцепление с дорогой – на высоте, а недостаточная поворачиваемость проявляется очень редко.

Ford Focus Wagon 1,5 Business самый доступный в этой тройке – 566 тыс. гривен, еще одна его сильная сторона – хорошая управляемость. Kia Cee'd Sportswagon 1,6 CRDi Business стоит 576 тыс. гривен и привлекает динамикой и богатым оснащением. Цена Peugeot 308 SW 1,6 HDi Active – 591 тыс. гривен, а его преимущества – экономичность и вместительный багажник.



Объем багажника Ford – 476 л

У Kia в распоряжении 528 л

Багажник Peugeot самый большой – 563 л

Технические характеристики			
Модель	Ford Focus Wagon	Kia Cee'd Sportswagon	Peugeot 308 SW
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1368/1805	1454/1920	1247/1850
Длина/ширина/высота, мм	4556/1823/1505	4505/1780/1485	4585/1804/1472
Колесная база, мм	2648	2650	2620
Колея передняя/задняя, мм	1544/1558	1563/1576	1559/1553
Клиренс (дорожный просвет), мм	145	140	150
Объем багажника мин/макс, л	476/1502	528/1642	563/1613
Диаметр разворота, м	11,0	10,3	10,4
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1499	1582	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	120 при 3600	136 при 4000	92 при 4000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	270 при 1750	300 при 1750	230 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Дт/55	Дт/53	Дт/50
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. механическая		
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт	6		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, ESC	ABS, EBD, ESP
Размер шин	205/55 R16	195/65 R15	205/55 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,7	10,5	11,9
Максимальная скорость, км/ч	193	194	181
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	4,8	5,5	4,6
– загородный цикл	3,6	4,0	3,6
– смешанный цикл	4,1	4,5	3,9
Стоимость тестируемого автомобиля (в Украине), гривен	566 000	576 000	591 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания. км	10 000		

Разнообразный В-класс



Citroen C3

Передняя оптика Citroen C3 –
«двухэтажная»



Seat Ibiza

Фары Seat Ibiza – треугольные



Toyota Yaris

У Toyota Yaris – выраженный «нос»
и широкая решетка радиатора

Автомобильный В-класс весьма широкий и разнообразный. Однако все хетчбэки экономичные, практичные и маневренные. К тому же, они, как правило, продаются по довольно привлекательной цене. Недавно в нашей стране стартовали продажи Citroen C3 нового поколения и обновленного Toyota Yaris, а теперь в Украине появился и новый Seat Ibiza пятого поколения.

Новый Citroen C3 третьей генерации стал немного похожим вседорожник благодаря высокому капоту и малым углам наклона стоек крыши. Усиливают впечатление широкие пластиковые молдинги Airbump, заполненные воздухом. Бамперы, пороги и колесные арки также прикрыты защитными накладками. В хромированную решетку радиатора интегрирован логотип Citroen. Оптика выполнена «двухэтажной»: сверху расположены тоненькие светодиодные ходовые огни, а снизу – крупные фары. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а по краям кузова размещены крупные фонари.

Seat Ibiza, как и прежде, отличается рубленым дизайном и отныне может быть только пятидверным. Теперь, хетчбэк стал еще больше похожим на старшего брата Seat Leon. Фирменная трапецевидная решетка радиатора сочетается с треугольными фарами, дополненными ходовыми огнями. В переднем бампере заметен широкий воздухозаборник. Капот и боковины выполнены рельефными, а задние стойки крыши – треугольные. Заднее стекло сверху прикрыто спойлером, а компактные фонари кажутся врезанными в выпуклую пятую дверь.

Toyota Yaris прошел уже повторное обновление. Во внешнем виде преобладают грани. Лобовое стекло хетчбэка отличается большим углом наклона, а оконная линия выполнена клиновидной. Узнать автомобиль 2017 года можно по выраженному «носу». Воздухозаборник в бампере стал еще больше, а от V-образной решетки радиатора больше нет. Стреловидные фары дополнены изогнутыми ходовыми огнями. На крыше размещен небольшой спойлер, а пятая дверь полностью новая. По краям кузова установлены небольшие фонари.

Seat Ibiza, является самым большим в этой тройке и достигает 4059 мм в длину при колесной базе в 2564 мм. Длина C3 – 3996 мм, а расстояние между осями – 2540 мм. У Yaris эти показатели составляют 3885 и 2510 мм, соответственно. Ibiza и более компактный хетчбэк Toyota весят по 1140 кг тогда, как масса Citroen равна 1165 кг.

Салон Citroen C3 дополнен яркими вставками, а вместо дверных ручек – оригинальные петли. На рельефной передней панели преобладают горизонтальные линии. Обод трехспицевого рулевого колеса плоский снизу. Циферблаты спидометра и тахометра помещены в отдельные колодцы, а между ними установлены экран бортового компьютера, указатели



Боковины C3 дополнены черными пластиковыми накладками



При длине в 4059 мм Ibiza крупнее соперников



Toyota самый компактный – 3885 мм



На крыше Citroen – большой спойлер



Фонари Seat размещены по краям кузова



Сзади Toyota размещены треугольные фонари

остатка топлива и температуры двигателя. Большую часть центральной панели занимает 7,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Благодаря ему здесь на удивление мало кнопок и переключателей аудиосистемы и климатической установки. Рулевая колонка регулируется по углу наклона и вылету, а у водительского сиденья изменяется высота. Кресла очень мягкие и комфортабельные, но боковая поддержка у них не самая лучшая. Зато предусмотрен подогрев. Посадка за рулем довольно высокая, что вкупе с панорамным лобовым стеклом улучшает обзорность вперед и по сторонам.

В салоне Seat Ibiza также преобладают углы и грани. Четырехспицевое рулевое колесо довольно небольшое, а на его ободе предусмотрены наплывы в районе хвата рук. Крупные циферблаты приборов разделены экраном бортового компьютера. Внутри спидометра находится указатель уровня топлива в баке, а в тахометре размещен датчик температуры двигателя. В традициях Seat центральная панель повернута к водителю. Сверху на ней установлен 5,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Переключателей блоков аудиосистемы и климатической установки немного, но некоторые из них мелковаты. У рулевой колонки изменяются угол наклона и глубина, а водительское кресло регулируется по высоте. Передние сиденья довольно упругие, но зато обладают лучшей в тройке боковой поддержкой. Центральный подлокотник прячет внутри небольшой бокс. Обзорность во всех направлениях хорошая.

В салоне Toyota господствуют строгие прямые линии. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей, а в районе хвата рук на ободе также предусмотрены удобные наплывы. Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы. Внутри спидометра установлен датчик уровня топлива в баке, а в тахометре – указатель температуры двигателя. Между ними находится цветной дисплей бортового компьютера. Асимметричная центральная консоль увенчана 7,0-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы Toyota Touch 2. Благодаря ему количество клавиш и переключателей здесь значительно уменьшено. Оставшиеся кнопки рационально упорядочены и разобраться с ними нетрудно. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, изменяется и высота водительского сиденья. Передние кресла у Yaris самые мягкие и комфортабельные в тройке, хотя немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Есть и подогрев. Обзорность во всех направлениях очень хорошая, несколько лучше, чем у соперников.

На втором ряду пространство для ног в Citroen и Seat немного больше, чем в Toyota. А вот над головой просторнее всего

как раз в Yaris. Сзади комфортнее двоим пассажирам, но при надобности поместится и третий. Seat обладает самым вместительным багажником – 355 л против 300 л у Citroen и 286 л – у Toyota. Со сложенными задними сиденьями получается 1165, 922 и 768 л, соответственно.

Для сравнения выбраны версии моделей со схожим оснащением – Citroen C3 1,2 Feel, Seat Ibiza 1,0 TSI Style, и Toyota Yaris 1,5 Live. У всех их есть центральный замок, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционер, бортовой компьютер, магнитола, связь Bluetooth, система стабилизации. C3 также получил парктроник и круиз-контроль. У Seat 2 подушки безопасности, а у Citroen и Toyota – по 4. Французский хэтчбек укомплектован системами соблюдения полосы движения и распознавания дорожных знаков.

Для сравнения выбраны бензиновые версии моделей. Мотор Citroen C3 трехцилиндровый и небольшого объема – 1,2 л. Но зато он оснащен турбонаддувом, поэтому развивает 110 л. с. Конечно, турбомотор резвый 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 двигателем становится только на высоких оборотах. С ним динамика очень приличная: разгон до 100 км/ч занимает 9,8 с, а максимальная скорость составляет 188 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 6,8 л/100 км, а в загородном – 4,2 л/100 км. Также в Украине предложена 82-сильная атмосферная версия этого мотора.

Под капотом Seat Ibiza – также трехцилиндровый турбомотор, только объемом 1,0 л. Он развивает 115 л. с. и обладает крутящим моментом в 200 Н·м при 2000-3500 об/мин. Тяги в среднем диапазоне вполне достаточно, однако ощутима турбопауза. Кроме того, мотор довольно шумный, да и вибрации порой ощутимы. Зато он быстро набирает обороты и достаточно эластичный, чтобы поддерживать 120 км/ч при 2500 об/мин. Роботизированная трансмиссия с двумя сцеплениями переключает передачи очень быстро. Хэтчбек демонстрирует лучшую в тройке динамику. Разгон до 100 км/ч занимает 9,4 с, а максимальная скорость – 193 км/ч. К тому же, он является самым экономичным в этой тройке: 5,8 л/100 км в городе и 4,1 л/100 км – на трассе. У нас также доступны версии этого мотора мощностью 75 и 95 л. с.

Toyota Yaris получил новую 1,5-литровую «четверку» мощностью 111 л. с. при 6000 об/мин. Этот мотор высокооборотистый и максимальный крутящий момент в 136 Н·м доступен при высоких 4400 об/мин. Он самый тихий и плавный в этой тройке, од стать ему – и характер бесступенчатого вариатора Multidrive S. Разгон до 100 км/ч занимает 11,2 с, а максимальная ско-



Большую часть центральной панели C3 занимает большой сенсорный экран



Центральная панель Ibiza повернута к водителю



Приборы Yaris помещены в отдельные колодцы



На втором ряду Citroen довольно щедрое пространство для ног



В Seat – больше всего места для ног сзади



В Toyota на втором ряду самое щедрое пространство над головой

рость составляет 175 км/ч. Благодаря настройкам вариатора расход топлива относительно небольшой – 6,0 л/100 км в городском цикле и 4,1 л/100 км – на шоссе. Впрочем, есть в линейке и более экономичный 1,0-литровый 69-сильный мотор.

Новый Citroen C3 обеспечивает комфортабельную езду. Его мягкая и длинноходая, а потому большинство выбоин поглощаются плавно. Однако обратной стороной таких настроек являются выраженные крены кузова в поворотах. Хэтчбек неплохо маневрирует в городских условиях. Руль очень легкий, но он и не обеспечивает надлежащую обратную связь от колес. У Citroen C3 хорошо проявляют себя тормоза, поэтому замедляется он уверенно. Кроме того, довольно неплохая шумоизоляция, а потому ветер и шины теперь почти не слышны при 120 км/ч.

Seat Ibiza традиционно на первое место ставит управляемость. Хэтчбек оснащен системой XDS, имитирующей дифференциал повышенного трения. Благодаря ей недостаточная поворачиваемость редко проявляется. Рулевое управление точное, хотя и достаточно легкое. Автомобиль демонстрирует хорошее сцепление с дорогой. Подвеска довольно упругая, но зато Ibiza мало кренится в поворотах. Также следует отметить улучшенную шумоизоляцию: при езде по автострате ветер и шины слышны гораздо меньше, чем в модели предыдущего поколения.

Toyota больше, чем соперники, ориентирован на комфорт. Его пружины подвески несколько мягче, что сразу ощутимо на дорогах плохого качества. Однако, и нежелательные движения кузова в виражах проявляются больше, чем у соперников. Руль хэтчбэка очень легкий, но обратной связи у него очень мало, особенно на небольших скоростях. Курсовая устойчивость и сцепление с дорогой у автомобиля хорошие. Диаметр разворота у автомобиля – всего 9,6 м, что примерно на метр меньше, чем у соперников. При обновлении шумоизоляция Yaris была улучшена, но на автомагистрали после 120 км/ч шум ветра и шин становятся слышны.

Новый Citroen C3 1,2 Feel самый доступный хэтчбек в тройке. Его цена – 453 800 гривен, а преимуществом является богатое оснащение. Seat Ibiza 1,0 TSI Style и Toyota Yaris 1,5 Live несколько дороже – оба стоят 483 800 гривен. Преимущества Seat – динамика и экономичность, а Toyota привлекает комфортабельной ездой.



У C3 в распоряжении – 300 л

Багажник Ibiza самый большой – 355 л

Объем багажника Yaris – 286 л

Технические характеристики			
Модель	Citroen C3	Seat Ibiza	Toyota Yaris
Тип кузова	хетчбэк		
Число дверей/мест	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1165/1640	1140/1560	1140/1545
Длина/ширина/высота, мм	3996/1749/1474	4059/1780/1444	3885/1695/1520
Колесная база, мм	2540	2564	2510
Колея передняя/задняя, мм	1474/1468	1525/1505	1460/1470
Клиренс (дорожный просвет), мм	140	150	150
Объем багажника мин/макс, л	300/922	355/1165	286/768
Диаметр разворота, м	10,7	10,5	9,6
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1199	999	1496
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом		Бензиновый
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и число цилиндров	3, в ряд	3, в ряд	4, в ряд
Количество клапанов/распредвалов	12/2	12/2	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	110 при 5500	115 при 5000	111 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	205 при 1500	200 при 2000-3500	135 при 4400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/45	Аи-95/40	Аи-95/42
Трансмиссия			
Тип привода	Передний		
Коробка передач	6-ст. автоматическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	вариатор
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	4	2	4
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, VSC
Размер шин	195/65 R15	185/65 R15	185/65 R15
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,8	9,4	11,2
Максимальная скорость, км/ч	188	193	175
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	6,8	5,8	6,0
– загородный цикл	4,2	4,1	4,1
– смешанный цикл	5,2	4,7	4,8
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	453 800	483 800	483 800
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		



Chevrolet Corvette: **американская легенда**

Chevrolet Corvette по праву называют самым культовым американским автомобилем и самой массовой спортивной моделью в мире – выпущено свыше 1,5 млн. машин. В этом году Corvette празднует свое 65-летие.

Идея создания Corvette родилась в начале 50-х годов прошлого века. США в то время уже давно считались лидером мировой автопромышленности. Как ни странно, но при этом за океаном почти не было спортивных моделей. Максимум, что предлагали – тяжелые купе и кабриолеты на платформе полноразмерных седанов. Любителям активной езды приходилось заказывать из Европы недешевые Ferrari, Jaguar и Porsche. В этой ситуации главный дизайнер концерна General Motors Харли Эрл выступил с предложением создать небольшой спортивный автомобиль. Вскоре у идеи Эрла появился сторонник – главный инженер Chevrolet Эдда Коула. Вместе они добились разрешения на разработку модели у руководства General Motors. Первые работы над двухместным кабриолетом с кодовым названием «Проект Opel» начались в 1951 году. Вскоре он обрел и название – Corvette, в честь небольшого быстроходного и маневренного корабля. В имени и крылась концепция модели.

В начале 1953 года в Нью-Йорке на автошоу Motorama презентовали Corvette. Новинка произвела настоящий фурор, ведь до этого Америка не видела ничего подобного. Изящный кабриолет походил на европейские спортивные модели и не имел ничего общего с другими Chevrolet. Элегантный кузов впервые в мире изготовили из стекловолокна, а в основе машины



Chevrolet Aerovette 1973 года



Chevrolet Corvette 1957 года оснастили впрыском топлива



Chevrolet Corvette 1960 года



Chevrolet Corvette 1966 года с 7,0-литровым 435-сильным V8



Chevrolet Corvette 1974 года



Chevrolet Corvette C3 1968 года со съемными панелями крыши



Chevrolet Corvette C5 1997 года



Chevrolet Corvette C5-R 2001 года

лежала легкая стальная рама. Рядная 3,8-литровая «шестерка» мощностью 150 л. с. и 2-ступенчатый «автомат» позволяли развивать 170 км/ч. А на капоте красовался новый логотип – скрещенные гоночный флаг и эмблема Chevrolet. Кстати, изначально флаг должен был быть американским, но законодательство США запрещает использование государственной символики в рекламе.

Спустя шесть месяцев началось серийное производство Corvette. Но поскольку поначалу автомобили собирали полностью вручную, то до конца года их выпустили всего 300. Интересно, что у первых автомобилей не было ни мягкого верха, ни боковых окон.

Изначально планировали ежегодно изготавливать по 10 тыс. кабриолетов, но в 1954 году произвели только 3640. Далеко не все были в восторге от динамических характеристик. Но главное, Corvette проигрывал новому Ford Thunderbird со 195-сильным V8. Конкурент был более ориентирован на роскошь и комфорт, но это не мешало ему быть быстрее. Да и продавался он успешнее 15 тыс. единиц в год.

В General Motors хотели уже сворачивать проект Corvette крест, но модель спас эмигрант из СССР, известный автогонщик Зора Аркус-Дантов. Он написал письмо Эдду Коулу с предложением бесплатно улучшить автомобиль и тот назначил его своим помощником. Аркус-Дантов сразу же решил установить на Corvette 1955 года новый 4,3-литровый 195-сильный V8 и 3-ступенчатую механическую трансмиссию. Динамика существенно улучшилась – 8,7 с до 100 км/ч и максимальные 190 км/ч. Затем гонщик доработал ходовую и рулевое управление автомобиля.

Под руководством Аркус-Дантова в 1956 году Chevrolet Corvette серьезно модернизировали. От предшественника осталась разве что панель приборов, зато появилась «пасть» решетки радиатора, хромированные бамперы и рельефные боковины. Среди опций появились двухцветная окраска, электростеклоподъемники и съемный металлический верх. Двигатели стали мощнее: базовая «восьмерка» развивала уже 210 л. с., а за доплату были доступны ее версии мощностью 225 и 240 л. с.

Год спустя в Chevrolet поразили публику нововведением – впрыском топлива, который до этого использовали только в эксклюзивном Mercedes-Benz 300 SL. Благодаря ему, мощность нового 4,6-литрового двигателя достигла 283 л. с. Такой Corvette мог разогнаться до 100 км/ч за 5,7 с и развить 214 км/ч. Кроме того, автомобиль получил специальный пакет опций, включающий 4-ступенчатую механическую коробку переключения передач, самоблокирующийся дифференциал, более жесткую подвеску и мощные тормоза. Инжекторным мотором оснастили всего 240 из 6300 Corvette 1957 года. Остальные версии получили привычные карбюраторные V8 мощностью 230, 245 и 275 л. с.

Зора Аркус-Дантов не забывал и о гонках и создал для них специальный Chevrolet Corvette SS. Обтекаемый автомобиль весил всего 850 кг, а его 307-сильный двигатель с впрыском разгонял его до 295 км/ч. А в 1960 году практически серийный Corvette занял восьмое место в Ле-Мане.



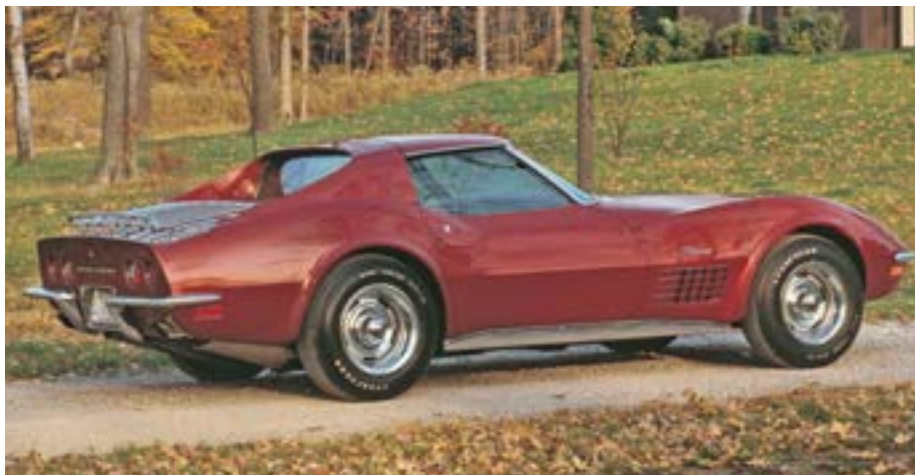
Chevrolet Corvette C6, 2004 год



Chevrolet Corvette C7 Stingray 2014 года



Chevrolet Corvette Stingray Racer 1959 года



Chevrolet Corvette LT1 1970 года



Chevrolet Corvette Stingray 1963 года



Chevrolet Corvette Z06 2001 года

Модель обновляли фактически каждый год. В 1958 году опять изменили внешность – удлин timer передний свес и установили четыре фары. Мощность двигателя с впрыском подняли сначала до 290, а потом – и до 315 л. с. Corvette получил ремни безопасности, а за доплату предложили электроприводы сидений и крыши. Изменения помогли наконец-то достичь в 1959 году запланированного уровня продаж в 10 тыс. машин.

Через год «отец» Corvette Харли Эрл ушел на пенсию, а сменил его Билл Митчелл. Он опять немного обновил внешность Corvette и придал ему черт свежего граненого стиля. Хрома стало гораздо меньше, а сзади появились четыре круглые фары – отличительная черта всех последующих Corvette до сегодня. В 1962 году представили новую 5,3-литровую «восьмерку». В самом дешевом варианте она развивала 250 л. с., а в более дорогих – 300 и 340 л. с. На вершине же стоял 360-сильный двигатель с впрыском.

Вместе с серийной моделью увидел мир сногшибательный концепт Mako Shark, на создание которого Билла Митчелла вдохновила пойманная им акула. Кабриолет действительно напоминал хищную рыбу благодаря имитации плавников на капоте и жабр на боковинах. А еще он очень смахивал на экспериментальный гоночный Corvette Stingray Racer 1959 года. Тогда еще никто не подозревал, что очень скоро необычный концепт станет серийным.

Под названием Corvette Stingray его представили в 1963 году. Второе поколение модели стало настоящей сенсацией. В переводе с английского Stingray означает «скат». Действительно, капот автомобиля напоминает извивающегося морского ската. В целях улучшения аэродинамики фары Stingray сделали выдвижными. Заметно богаче стала комплектация. Список опций дополнили кондиционер, кожаный салон, усилители руля и тормозов. Впервые можно было выбрать не только кабриолет, но и оригинальное купе. Его заднее стекло разделено пополам дополнительной стойкой крыши (правда, через год от такого решения отказались так, как страдала обзорность назад).



Chevrolet Corvette ZL1
выпущено всего три

Chevrolet Corvette Z06 2016 года



Обтекаемые формы позволили улучшить динамику, хотя двигатели достались от предшественника. С 360-сильным двигателем купе достигало скорости 233 км/ч и разгонялось до 100 км/ч за 5,9 с. А через год появилась и более мощная 375-сильная модификация. Благодаря независимой подвеске всех колес, расширенной колее и более острому рулевому управлению Corvette стал увереннее себя чувствовать на извилистых дорогах.

Успех второго поколения превзошел все ожидания: в 1963 году собрали более 21 тыс. купе и кабриолетов. Отличился автомобиль и в гонках. Для этого Зора Аркус-Дантов создал пять уникальных Corvette Grand Sport. Они весили 815 кг и с 480-сильным мотором могли развивать 280 км/ч.

С 1965 года Corvette получил дисковые тормоза всех колес, а флагманский вариант оснастили 6,5-литровым 425-сильным V8. Но всего год спустя на смену ему пришла новая 7,0-литровая «восьмерка» L71 такой же мощности, но с громадным крутящим моментом в 635 Н·м. Результат – 5,4 с до 100 км/ч и максимальная скорость – 245 км/ч. В 1967 году, благодаря сложной системе из трех двухкамерных карбюраторов, мощность выросла до 435 л. с., а время разгона до 100 км/ч сократилось до 5,0 с. Традиционный американский заезд на 400 м с места занимал 12,9 с. С такими характеристиками можно было бросать вызов любой европейской спортивной модели. И при этом такой Stingray стоил 4800 долларов (30 тыс. долларов по современному курсу), то есть примерно в четыре раза дешевле самого доступного Ferrari или Lamborghini.



Chevrolet Corvette ZR1 1992 года



Chevrolet Corvette ZR1 2008 года



Chevrolet Corvette третьего поколения, 1984 год



Corvette Grand Sport 1963 года



Corvette Grand Sport 1996 года

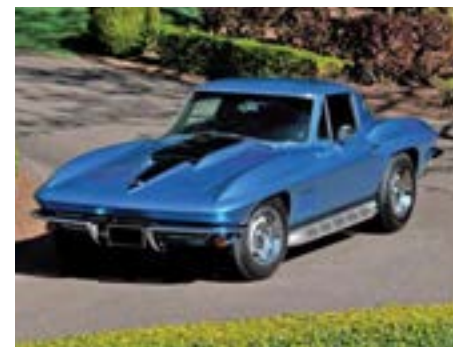


Corvette 1960 года стал восьмым в Ле-Мане

Зора Аркус-Дантов создал еще один 7,0-литровый двигатель L88. Обычные покупатели не обращали на него внимания, ведь заявленная мощность в 430 л. с. была меньшей, чем у L71, а стоил он ощутимо дороже. Лишь немногим посвященным было известно, на самом деле двигатель развивал примерно 550 л. с. и позволял достичь 275 км/ч. Официальную мощность снизили, сознательно, чтобы обмануть налоговые компании, которые просто не выпустили бы такой Corvette на дороги общего пользования. L88 также оснащали доработанными трансмиссией, подвеской и тормозами. Corvette L88 без особых победил на Гран-при в Себринге и занял первое место в своем классе в Ле-Мане. За три года продали только 200 L88 и большинство из них достались гонщикам. Хотя нашлись смельчаки, купившие их для повседневной езды.

За пять лет количество автомобилей второго поколения превысило 100 тыс. единиц. В 1968 году представили полностью новый Corvette C3. Черты дизайна позаимствовали у концепта Manta Ray. C3 подрос, его внешний вид стал агрессивнее, а панели крыши купе сделали съемными. Поначалу и двигатели оставались без изменений, но в 1969 году представили новый базовый 5,7-литровый мотор на 300 или 350 л. с. Модификации подороже оснащались 7,0-литровыми двигателями мощностью 390-435 л. с. А в дополнение к версии L88 представили еще более мощный 585-сильный ZL1. Он был способен достичь 100 км/ч за 3,9 с и разогнаться до 320 км/ч. Всего выпустили лишь три ZL1.

Еще одним новшеством от Аркус-Дантова стал трековый Corvette LT1 1970 года. Мощность 5,7-литрового двигателя подняли до 370 л. с., что позволило разогнаться до 100 км/ч за 5,7 с при максимальной скорости в 225 км/ч. LT1 обогнали, предлагали без радио, кондиционера и электростеклоподъемников, но зато с пакетом ZR1, включавшим гоночные трансмиссию и подвеску. Стал доступен и новый 7,4-литровый V8 LS6, развивавший 365 или 425 л. с. Это был пик роста мощностей, после которого началось стремительное падение. Ведь в США вступили в силу жесткие экологические нормы. Уже к



Corvette L88 оснастили 550-сильным V8

Corvette L88 добился гоночных успехов в Себринге и Ле-Мане



В 1972 году мощность LS6 уменьшили до 270 л. с., а LT1 – до 255 л. с.

Вместе с этим, ввели новые стандарты безопасности. Corvette обзавелся массивными резиновыми бамперами. В 1975 году из соображений безопасности сняли с производства кабриолет. Тут еще и топливный кризис разразился, цены на бензин подскочили в несколько раз. В этих условиях пришлось прекратить выпуск прожорливого LS6. Самым мощным двигателем стал 5,7-литровый 205-сильный V8, а базовый мотор развивал всего 165 л. с.

Кризис поставил крест на новой разработке Аркус-Дантова – среднемоторном купе Aerovette с дверьми типа «крыло чайки», которое должно было стать новым поколением Corvette. В качестве силового агрегата для него готовили 420-сильный роторный двигатель.

В условиях высоких цен на топливо инженеры Chevrolet взялись сделать Corvette более роскошным. Кожаный салон, электроприводы и кондиционер добавили в список базового оснащения. К 25-летию модели в 1978 году купе оснастили панорамным задним стеклом. Специально для коллекционеров выпустили юбилейную версию 25th Silver Anniversary Edition, которая стала машиной безопасности на гонке Инди-500. Изменения дали плоды и в 1979 году был установлен новый рекорд продаж – 53 тыс. Corvette. И это несмотря на то, что самым мощным было 225-сильное купе.

К началу 80-х годов стало понятно, что платформа Stingray за два десятилетия морально устарела, и в Chevrolet принялись разрабатывать новое поколение спортивной модели. Работы велись



Corvette ZR1 2018 года способен развить 340 кмч



Всего выпущено свыше 1,5 млн. Corvette



Гоночный Corvette SS 1957 года



Кабриолет Corvette 1969 года



Концептуальный Chevrolet Corvette Mako Shark 1961 года



Модель 1955 года получила 4,3-литровый V8

настолько серьезно, что выпуск купе останавливали на год для полной модернизации завода. Но оно того стоило, ведь в 1984 году представили новый Corvette C4. Автомобиль стал компактнее, легче и обтекаемее. В салоне поражала полностью цифровая панель приборов. Комплектация пополнилась ABS, а вскоре предложили две подушки безопасности, антипробуксовочную систему и климат-контроль. Мощность двигателя выросла сначала до 250, а затем – и до 300 л. с. С 5-ступенчатой механической трансмиссией Corvette разогнался до 100 км/ч за 5,5 с и развивал 250 км/ч. Продажи снова подскочили. В 1984 году продали 51 тыс. купе.

В сотрудничестве с Lotus возродили Corvette ZR1. Его V8 с четырьмя клапанами на цилиндр развивал 385 л. с. и разгонял Corvette до 100 км/ч за 4,6 с. Вскоре мощность ZR1 подняли до 405 л. с., а купе оснастили активной подвеской. Максимальная скорость достигла 290 км/ч. Также в 1996 году подготовили специальную модификацию Grand Sport. Тысячу купе и кабриолетов окрасили в синий цвет с белыми полосами на кузове, а мощность двигателя подняли с 300 до 330 л. с.

В 1997 году подготовили новый Corvette C5: он стал солиднее на вид и экономичнее. Новинку оценили и снова назначили Corvette автомобилем безопасности на Инди-500. Базовым являлся 5,7-литровый 345-сильный V8, а для версии Z06 предложили двигатель мощностью 405 л. с. Довольно успешным Corvette оказался и в автоспорте. В частности, особый 600-сильный вариант C5-R четыре раза подряд выигрывал 24-часовую гонку в Ле-Мане в своем классе.

Шестое поколение Corvette сохранило семейный стиль и пропорции, хотя в Chevrolet и отказались от многих традиционных деталей вроде выдвигаемых фар. Стандартным двигателем стал 6,2-литровый 430-сильный V8, но можно было также выбрать 7,0-литровый 505-сильный вариант Z06 и 640-сильный Corvette ZR1 с механическим компрессором. Последний, кстати, установил рекорд круга на легендарном Нюрбургринге и обошел гораздо более дорогие европейские спорткупе.

Сейчас в производстве находится Chevrolet Corvette C7, которому вернули



Юбилейная модель 1978 года стала автомобилем безопасности на гонке Инди-500



Самый первый Corvette представили на автошоу Motorama 1953 года

название Stingray. Он не только мощнее, но и экономичнее, богаче оснащен, а еще гораздо лучше в управлении. Даже стандартная версия развивает 460 л. с. и

может достичь 300 км/ч. А ведь доступны компрессорные Corvette Z06 (650 л. с.) и ZR1 (750 л. с.). Но при этом модель остается верной принципам и даже самый

мощный и быстрый вариант стоит 120 тыс. долларов.



Разделенное заднее стекло – визитная карточка Corvette Stingray

COSMOLADY

Ж У Р Н А Л Е Н Щ И Н

ТЕМА
НОМЕРА
ВРЕМЯ
ПРОЦВЕТАТЬ

ГРААЛЬ
ИЗОБИЛИЯ

ЗОЛОТЫЕ
СТАНДАРТЫ
БИЗНЕСА
ОТ ЮЛИИ
МАТКОВСКОЙ

В МОДЕ
SAMAFAINA
VYSHYVANKA

BACK
COVER
PERSON
ЛИЛИЯ
ОЛЕЙНИК

АКТУАЛЬНО
МОДЕЛИРОВАНИЕ
СИЛУЭТА

ИНТЕРВЬЮ
ОЛЬГА ЗЕЛЕНСКАЯ
ЛИКА СПИВАКОВСКАЯ
ВЛАД СЫТНИК

Елена Артюхова

МВТІ — СЕКРЕТ УСПЕХА
СИЛЬНЫХ МИРА



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