

Тест-Драйв

Апрель 2018



Ferrari Portofino • Автосалон в Женеве Salon International de l'Auto-2018 • Volkswagen Touareg • Jaguar I-Pace
Kia Quoris • Peugeot 508 • Volvo V60 • Hyundai Santa Fe • Audi A6 • Nissan Terra • Kia Carnival • GMC Sierra
Mercedes-Benz C-Class Coupe Cabriolet • Cadillac CT6 • Bentley Continental GT • Jeep Wrangler • Ford Ranger,
Mitsubishi L200 и Volkswagen Amarok • Hyundai i30, Mazda 3 и Volkswagen Golf • Citroen C3 Aircross, Renault Captur
и Seat Arona • Jaguar XK

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

Апрель 2018

www.testdrive.com.ua



Над номером работали:

Брызгунов Тарас

Каратаев Вячеслав

Косоголов Александр

Фитисова Юлия

Главный редактор

Краев Василий

Свидетельство о регистрации КВ 7445 от 17.06.03.

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

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

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

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

Отдел распространения: booker.afp@gmail.com

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



4

Автосалон

Автосалон в Женеве Salon International

de l'Auto-2018: бенефис спорткупе и электромобилей



32

Премьера

Volkswagen Touareg:

третья глава



40

Премьера

Jaguar I-Pace:

электрический первенец



48

Премьера

Kia Quoris:

новое поколение флагмана



56

Премьера

Peugeot 508:

преображение



62

Премьера

Volvo V60:

смена поколений



68

Премьера

Hyundai Santa Fe:

четвертый дубль



76

Премьера

Audi A6:

технологический скачек



84

Премьера

Nissan Terra:

преемник рамного Pathfinder



90

Премьера

Kia Carnival:

освежение



96

Премьера

GMC Sierra:

пикап премиум-класса



102

Премьера

Mercedes-Benz C-Class Coupe Cabriolet:

модернизация



108

Премьера

Cadillac CT6:

освежение с прибавкой в мощности



114

Дебютант

Bentley Continental GT:

новые технологии в классической обертке



122

Дебютант

Ferrari Portofino:

новый «жеребец» в стаде



130

Дебютант

Jeep Wrangler:

перерождение короля бездорожья



138

Сравнительный тест-драйв

Ford Ranger, Mitsubishi L200 и Volkswagen Amarok:

сравнение рамных пикапов



144

Сравнительный тест-драйв

Hyundai i30, Mazda 3 и Volkswagen Golf:

разнообразный C-класс



150

Сравнительный тест-драйв

Citroen C3 Aircross, Renault Captur и Seat Arona:

сравнение городских вседорожников



156

Страницы истории

Jaguar XK:

кузнец успеха марки

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

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

Автосалон в Женеве Salon International de l'Auto-2018: бенефис спорткупе и электромобилей



Женевский автосалон Salon International de l'Auto – одна из самых масштабных автомобильных выставок в мире. Это единственное крупное европейское автошоу, которое проводят ежегодно. Традиционно его открытие совпадает с приходом весны. В 2018 году Женевский автосалон проходит с 6 по 18 марта.

Автошоу регулярно проводят с 1905 года и это, несмотря на отсутствие в Швейцарии автомобильной отрасли. В громадных павильонах Palexro общей площадью 106 тыс. кв. м выставили в общей сложности почти 1000 автомобилей! Всего в Salon International de l'Auto приняли участие 180 компаний.

За первых два дня автосалона, отведенные для прессы и экспертов автомобильной отрасли, состоялось 110 мировых и европейских премьер. Среди них – немало электромобилей, спрос на которые растет с каждым годом.

Вместе с тем, презентовали немало дорогих и экзотических спортивных моделей и, как ни странно, некоторые из них – также электромобили и гибриды. Значительное внимание автопроизводители уделили и технологиям автономного движения.

А вот привычных для Женевы кабриолетов на этот раз почти не показали. Кроме того, от участия в автошоу отказались Cadillac, Infiniti и Opel.

Однако это ничуть не омрачило автомобильный праздник и Женевский автосалон получился ярким и красочным. Для посетителей подготовлены эко-павильон, выставки спортивных моделей и ретро-автомобилей. Конечно же, не обойдется без концертов, конкурсов и других элементов шоу. Ожидается, что до 18 марта выставка примет не менее 700 тыс. посетителей.

Lagonda Vision



Aston Martin

Aston Martin продолжает возрождение марки Lagonda. На стенде компании показали макеты будущих моделей и концепт-кар Lagonda Vision. Уже заявлено, что все Lagonda будут электрическими, и данный

автомобиль – не исключение. У седана выраженный клиновидный профиль и аркообразная форма крыши, а задняя часть слегка приподнята. Задние двери открываются против движения, а центральные стойки крыши отсутствуют. Крыша полностью прозрачная. В салоне цифровая приборная панель размещена

прямо внутри компактного рулевого колеса, а вместо кнопок – сенсорные дисплеи. Внутри установлены четыре отдельных кресла, причем передние сиденья можно разворачивать. Дело в том, что Lagonda Vision оснащен автопилотом и таким образом водитель и пассажиры могут общаться лицом к лицу.

Lagonda Vision



Audi

В Женеве представлен новый Audi A6. Пока презентовали только седан Audi, но в скором будущем линейку расширит и универсал. Длина автомобиля выросла до 4939 мм, но при этом облегчен на 100 кг. Он стал солиднее на вид и теперь больше напоминает старшего брата A8. Широкая решетка радиатора сочетается со стреловидными светодиодными фарами. Линия крыши стала более покатой, а фонари теперь соединены хромированным молдингом. В салоне появилась цифровая панель приборов и сразу два сенсорных дисплея мультимедийной системы. Седан также стал просторнее внутри, а список опций дополнили система полуавтономного движения и парковочный автопилот с функцией беспилотного заезда в гараж. Поначалу на выбор предложены только 3,0-литровые турбированные V6: бензиновый мотор мощностью 340 л. с. и 286-сильный турбодизель. Обе версии являются полноприводными и дополнены 48-вольтовой гибридной установкой. Впервые предложены пневмоподвеска и полноуправляемое шасси. Цена Audi A6 – от 58 тыс. евро.

Audi e-tron – предсерийный вариант будущего электрического вседорожника. По дизайну автомобиль очень напоминает Audi Q5 благодаря покатой форме крыши и широкой фальшрадиаторной решетке и большому углу наклона задних стоек. Оптика вседорожника полностью светодиодная. Детали салона не раскрыли так же, как и характеристики. Судя по предыдущему концепт-кару, Audi e-tron получит два электромотора общей мощностью около 500 л. с. и сможет разогнаться до 100 км/ч за 4,6 с. Запас хода составит 500 км, а подзарядить электромобиль можно будет всего за полчаса. Продажи Audi e-tron стартуют в 2019 году, а до того выпустят 250 автомобилей пилотной серии.



Audi A6



Audi A6



Audi e-tron



Audi e-tron

BMW

Обещанное купе BMW 8 Series на автосалон так и не привезли. Показали только концептуальный его четырехдверный вариант Gran Coupe, причем в заряженной версии M8. Автомобиль построен на платформе седана 7 Series. У него длинный капот, сдвинутый назад салон и высокая оконная линия. Оптика – полностью светодиодная. Широкая решетка радиатора сочетается с огромными воздухозаборниками в бампере. В крышку багажника интегрирован спойлер, а по краям кузова размещены узкие фонари. Ожидается, что серийный BMW M8 получит 4,4-литровый V8 с двумя турбинами мощностью 600 л. с., 8-ступенчатый «автомат» и полный привод.

Впрочем, в Женеве все же показали купе BMW – вседорожное. Новый BMW X4 второго поколения подрос до 4752 мм в длину при колесной базе в 2864 мм. Как и прежде, он является родственником модели X3, но теперь использует платформу нового поколения. У него по-прежнему стремительный профиль с заостренной задней частью. Решетку радиатора сделали крупнее, а фары теперь светодиодные уже в базовой версии. В салоне показания выведены на дисплей, а на центральной панели установлен увеличенный 10,25-дюймовый сенсорный экран. Внутреннее пространство увеличено, а объем багажника вырос до 525 л. Среди дополнительного оборудования теперь есть Wi-Fi, камеры кругового обзора, парковочный автопилот с дистанционным управлением, система полуавтономного движения. Для BMW X4 подготовили бензиновые турбомоторы объемом 2,0 л (184 и 252 л. с.) и 3,0 л (360 л. с.), а также турбодизели объемом 2,0 л (190 л. с.) и 3,0 л (265 и 326 л. с.). Цена BMW X4 – от 50 тыс. евро

BMW M8 Gran Coupe



BMW M8 Gran Coupe



BMW X4

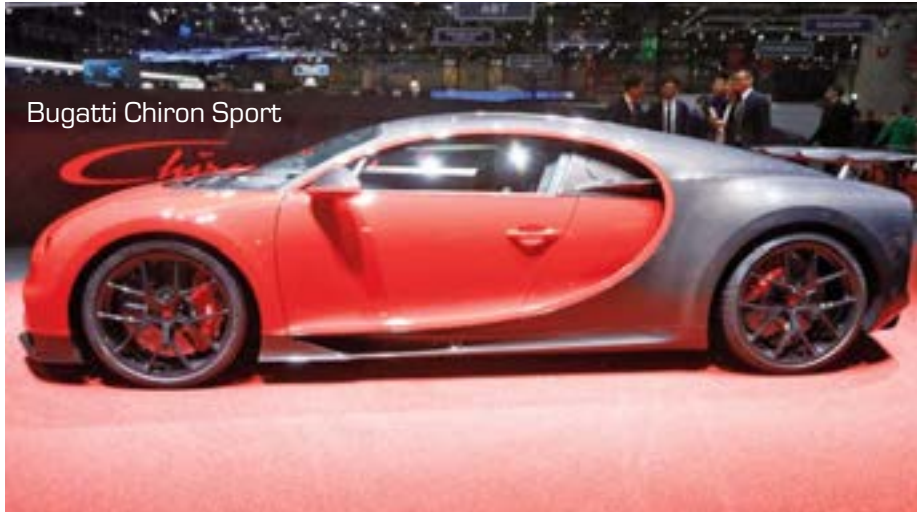


BMW X4

Bugatti

Bugatti Chiron Sport – облегченная версия сверхскоростной модели. Купе Bugatti на 18 кг легче благодаря активному использованию карбона: из него даже выполнены стеклоочиститель и колесные диски. Кроме того, у Bugatti Chiron Sport перенастроены рулевое управление и система полного привода, что сделало его быстрее в поворотах. Также у автомобиля изменена отделка салона.

Bugatti Chiron Sport



Bugatti Chiron Sport



Bugatti Chiron Sport



Citroen

Новый Citroen Berlingo третьего поколения удивил неординарным дизайном с «двухэтажной» оптикой и фальшрадиаторной решеткой с интегрированным логотипом марки. Боковины теперь прикрыты защитными пластиковыми накладками Airbump. Мини-вэн предлагают в двух версиях – стандартной 4,4-метровой и удлиненной 4,75-метровой. Последняя – может быть и семиместной, а объем ее багажника – 1050 л. В салоне приборы помещены в отдельные колодцы, а на центральной панели появился 8,0-дюймовый сенсорный дисплей. Перечень опций серьезно расширен и теперь включает система доступа без ключа, беспроводную зарядку для смартфонов, технологии слежения за «слепыми» зонами и автоматического торможения. На выбор предложены бензиновые турбомоторы объемом 1,2 л (110 и 130 л. с.) и 1,5-литровые турбодизели мощностью 75, 100 и 130 л. с. За доплату доступны 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия и полный привод.



Citroen Berlingo



Citroen Berlingo



Citroen Berlingo



Ferrari 488 Pista

Ferrari

Купе Ferrari 488 получило заряженную трекковую версию Pista. Главное ее отличие – доработанный 3,9-литровый V8 с двумя турбинами, развивающий 720 л. с. Теперь разгон до 100 км/ч занимает 2,85 с, а до 200 км/ч – 7,8 с. Максимальная скорость выросла до 340 км/ч. В конструкции стали активнее использовать карбон, поэтому масса автомобиля уменьшена до 1280 кг. У Ferrari 488 Pista также серьезно доработана аэродинамика: новый обвес, измененная форма передней части и увеличенный задний спойлер повысили прижимную силу на 20%. В отделке салона использована легкая алькантара. Установлены новый циферблат тахометра и индикатор переключения передач. Появились и спортивные сиденья с улучшенной боковой поддержкой. Цена Ferrari 488 Pista – от 240 тыс. евро.



Ferrari 488 Pista



Ferrari 488 Pista

Jaguar

Посетители Женевского автошоу смогли увидеть и представленный ранее электромобиль Jaguar I-Pace. Вседорожник длиной чуть менее 4,7 м отличается стремительным профилем с низким капотом и большими углами наклона стоек крыши. В салоне сочетаются кожа и алюминий, а показания приборов выведены на дисплей. На наклоненной центральной панели – сразу два сенсорных экрана. По заявлениям разработчиков, внутреннее пространство – на уровне больших автомобилей, а объем багажника составляет 656 л. Два электромотора суммарно развивают 400 л. с. и позволяют разогнаться до 100 км/ч за 4,8 с и развивать 200 км/ч. Запас хода составляет 480 км, а подзарядить электромобиль на 80% можно за 85 минут. За доплату предложена пневмоподвеска. Купить электромобиль Jaguar I-Pace можно по цене от 82 тыс. евро.



Jaguar I-Pace



Jaguar I-Pace



Jaguar I-Pace

Hyundai

На автосалоне показали новый Hyundai Santa Fe четвертого поколения. Вседорожник подрос до 4770 мм в длину при колесной базе в 2765 мм, а позже появится еще и удлиненный вариант XL (он сменит Grand Santa Fe). Серьезно изменился дизайн Hyundai Santa Fe. Передняя часть с узкими фарами и широкой решеткой радиатора выдержана в стиле младшей модели Kona. Боковины стали более профилированными. В салоне впервые появилась цифровая панель приборов, данные могут выводиться и на лобовое стекло. Теперь даже короткая версия может быть семиместной, а объем багажника вырос до 625 л. На выбор будут предложены бензиновые двигатели объемом 2,0 л (240 л. с.) и 2,4 л (188 л. с.), а также турбодизели объемом 2,0 л (186 л. с.) и 2,2 л (202 л. с.). Впервые стала доступна пневмоподвеска задней оси. Цена Hyundai Santa Fe – от 26 тыс. долларов.

Компактный вседорожник Hyundai Kona получил электрическую версию. Точнее, даже две – мощностью 131 и 198 л. с. В первом случае разгон до 100 км/ч занимает 9,2 с, во втором – 7,6 с. Менее мощный вариант оснащен аккумуляторной батареей на 40 кВт·ч и проезжает 300 км без подзарядки, а 198-сильная модификация с батареей на 64 кВт·ч – 470 км. Узнать



Hyundai Le Fil Rouge



Hyundai Le Fil Rouge



Hyundai Kona Electric

Hyundai Kona Electric можно по измененной передней части и светодиодной оптике, а в салоне установлена цифровая панель приборов.

Hyundai Le Fil Rouge Concept – концептуальный четырехдверный седан, созданный по мотивам Hyundai Coupe 1974 года. У автомобиля стремительный дизайн с длинным капотом, высокой оконной линией и широкой решеткой радиатора. Боковины выполнены профилированными, а в крышку багажника интегрирован спойлер. Вместо фар автомобиль оснастили светодиодными панелями в бампере. В отделке салона использованы кожа и дерево, а на всю переднюю панель растянут широкий дисплей. Внутри установлены четыре отдельных кресла, а разделяет их высокая центральная консоль.



Hyundai Santa Fe



Hyundai Santa Fe



Hyundai Santa Fe



Kia Ceed



Kie Ceed SW

Kia

На стенде корейской компании показали хетчбэк и универсал Kia Ceed. Автомобили построены на новой платформе, но сохранили прежние габариты. Так, длина хетчбэка осталась на уровне 4310 мм. Дизайн остался знакомым, хотя стало больше граней, а фары теперь больше

растянуты на крылья и могут быть светодиодными. У задних стоек увеличен угол наклона. В салоне приборы помещены в отдельные колодцы, а центральная панель повернута к водителю. Объем багажника хетчбэка увеличен до 395 л. Базовую комплектацию расширили системы автоматического торможения и определения усталости водителя, а среди опций появились

беспроводная зарядка для смартфонов, вентиляция передних кресел и система полуавтономного движения. На выбор доступны бензиновые моторы объемом 1,0 л (120 л. с.) и 1,4 л (100 и 140 л. с.), а также 1,6-литровые турбодизели мощностью 115 и 136 л. с. Цена Kia Ceed – от 16 тыс. евро.



Kia Ceed



Lamborghini Huracan
Performante Spyder

Lamborghini

Купе Lamborghini Huracan Performante получило собрата с кузовом кабриолет Spyder. Он также оснащен 5,2-литровым V10 мощностью 640 л. с. и разгоняется до 100 км/ч за 3,1 с и развивает 325 км/ч. Автомобиль можно отличить от стандартного Huracan Spyder по карбоновому обвесу и огромному заднему антикрылу. Использование углеволокна уменьшило массу на 35 кг – до 1507 кг. В отделке салона использована алькантара. Оборудование включает спортивные сиденья с улучшенной боковой поддержкой. Цена Lamborghini Huracan Performante Spyder – 219 500 евро.



Lamborghini Huracan
Performante Spyder



Lamborghini Huracan
Performante Spyder

Land Rover

Модельный ряд Range Rover пополнила укороченная трехдверная версия SV Coupe. Всего выпустят лишь 999 таких автомобилей по цене в примерно 200 тыс. евро. Новый Range Rover SV Coupe выглядит элегантнее, чем пятидверная модификация, а еще его можно отличить по лазерным фарам и измененному переднему бамперу. В салоне установлены четыре отдельных кресла, разделенных высоким трансмиссионным тоннелем. Все они оснащены электроприводом и подогревом. Показания приборов выведены на дисплей, а на центральной панели установлены два сенсорных экрана. Range Rover SV Coupe будут оснащать исключительно 5,0-литровым компрессорным V8 мощностью 565 л. с. и 8-ступенчатой автоматической трансмиссией. Разгон до 100 км/ч занимает 5 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 265 км/ч. Комплектация включает и пневмоподвеску.

Range Rover SV Coupe



Range Rover SV Coupe



Range Rover SV Coupe

Lexus

Lexus UX – самый компактный вседорожник японской марки. Автомобиль длиной 4495 мм и с колесной базой в 2640 мм построен на полностью новой платформе GA-C. Его дизайн весьма выразительный – с огромной веретенообразной решеткой радиатора, выпуклыми колесными арками и стреловидными фарами. Фары растянuty на всю ширину кузова. В салоне показания приборов выведены на дисплей. Центральная панель повернута к водителю, а сенсорный экран мультимедийной системы соседствует с циферблатом часов. Поначалу на выбор будут предложены 2,0-литровый 170-сильный бензиновый мотор или гибридная силовая установка мощностью 178 л. с. Обе версии оснащены вариатором, а привод может быть передним или полным. За доплату предложены системы автоматического замедления и активного подавления звуковых помех.



Mercedes-Benz

Экспозиция Mercedes-Benz в Женеве оказалась очень обширной. Центральное место занял новый A-Class. Хэтчбек стал элегантнее на вид, а его раскосые светодиодные фары и широкая решетка радиатора выполнены в духе модели CLS. Длина выросла до 4419 мм, а колесная база – до 2729 мм. В салоне цифровая панель приборов и 10,25-дюймовый дисплей мультимедийной системы объединены в один блок. Вентиляционные дефлекторы напоминают турбины. На втором ряду стало просторнее, а объем багажника вырос до 370 л. Все Mercedes-Benz A-Class отныне получили систему доступа без ключа, климат-контроль, датчики света и дождя, технологию автоматического замедления, а список опций пополнили вентиляция и массаж передних сидений, система полуавтономного движения. Хэтчбек поначалу предлагают с бензиновыми турбомоторами объемом 1,3 л (165 л. с.) и 2,0 л (225 л. с.), а также с 1,5-литровым 116-сильным турбодизелем. Отныне в менее мощных версиях используется торсионная подвеска. Цена Mercedes-Benz A-Class – от 30 тыс. евро.

Mercedes-AMG GT 4-Door – полностью новая спортивная модель. Большой хэтчбек позиционируют, как более вместительный вариант купе AMG GT. У него схожий дизайн с длинным капотом и аркообразной формой крыши. Широкая решетка радиатора сочетается с раскосыми фарами. Предусмотрено и выдвижное заднее антикрыло. Во внутренней отделке сочетаются кожа и карбон. В духе современных Mercedes-Benz цифровая панель приборов соседствует с большим сенсорным дисплеем. На первом ряду установлены спортивные ковшеобразные кресла. На выбор доступны бензиновые 4,0-литровые V8 с двумя турбинами мощностью 585 и 640 л. с., а также 450-сильная гибридная



Mercedes-Benz A-Class



Mercedes-Benz A-Class



Mercedes-AMG GT 4-Door



Mercedes-AMG G63

установка. Самый мощный Mercedes-AMG GT 4-Door разгоняется до 100 км/ч за 3,2 с и развивает 315 км/ч. Все версии являются полноприводными и оснащены 9-ступенчатой автоматической трансмиссией. Также предусмотрены управляемые задние колеса и адаптивные амортизаторы, а у вариантов с V8 есть еще и пневмоподвеска. Стоимость Mercedes-AMG GT 4-Door – от 100 тыс. евро.

Линейку Mercedes-Benz G-Class расширил заряженный G63 от AMG. Он сохраняет 4,0-литровый V8 с двумя турбинами, но мощность выросла до 585 л. с. Результат – 4,5 с до 100 км/ч и максимальные 240 км/ч, ограниченные электроникой. У Mercedes-AMG G63 перенастроенный полный привод, а оснащение включает адаптивные амортизаторы. Отличить заряженный вседорожник можно по новой решетке радиатора, увеличенным воздухозаборникам в бампере, обвесу и 21-дюймовым легкосплавным дискам. В салоне установлены спортивные руль и сиденья. Комплектацию расширили вентиляция и массаж кресел.

Mercedes-Benz C-Class прошел небольшое обновление. У него новые бамперы и решетка радиатора, а стандартная оптика теперь светодиодная. В салоне заменено рулевое колесо, а за доплату доступна цифровая панель приборов. Мощность 2,0-литрового бензинового турбомотора выросла до 258 л. с.

Показали и освеженный Mercedes-Maybach S-Class. Теперь его можно узнать не только по иному бамперу, но и по фирменной решетке радиатора Maybach. В салоне установлен новый руль, а меню цифровой панели приборов изменено. Седан длиной почти 5,5 м доступен только с 4,0-литровым 470-сильным V8 с турбонаддувом или 6,0-литровым 630-сильным V12. Цена Mercedes-Maybach – от 140 тыс. евро.



Mercedes-Benz C-Class



Mercedes-Maybach S-Class



Peugeot 508

Peugeot

Новый Peugeot 508 второго поколения действительно удивил. Во-первых, перед нами уже не седан, а лифтбэк. Во-вторых, он стал компактнее – 4,75 м в длину при колесной базе в 2,79 м. В-третьих, дизайн стал более динамичным – с клиновидным профилем и более покатой линией крыши. Оригинально выглядит передняя оптика

автомобиля: фары дополнены тоненькими вертикальными ходовыми огнями. Версию GT Line можно узнать по обвесу и измененной решетке радиатора. В салоне рулевое колесо небольшое, а цифровая панель приборов расположена непривычно высоко. Центральная панель повернута к водителю, а на ней установлен большой сенсорный дисплей с диагональю 10 дюймов. Объем багажника вырос до 487 л. Среди опций появились система проек-

рования данных на лобовое стекло, камеры кругового обзора, парковочный автопилот, система ночного видения. Можно будет выбрать 1,6-литровые бензиновые турбомоторы мощностью 180 и 225 л. с., а также турбодизели объемом 1,5 л (130 л. с.) и 2,0 л (160 и 180 л. с.). Позже линейку расширит 300-сильный заряжаемый гибрид Peugeot 508. Цена Peugeot 508 – от 30 тыс. евро.



Peugeot 508



Pininfarina H2

Pininfarina

Кузовное ателье Pininfarina представило в Женеве серийное купе H2 Speed. Оно очень напоминает спортпрототипы из 24-часовой гонки в Ле-Мане. Стремительный клиновидный автомобиль привлекает внимание панорамным лобовым стеклом и большим килем, соединяющим крышу и заднее антикрыло. Оптика – полностью светодиодная. Кузовные панели выполнены из карбона, поэтому маленький 4,7-метровый H2 Speed весит 1420 кг. Два электромотора развивают 653 л. с., что позволяет разогнаться до 100 км/ч за 3,4 с и развивать 300 км/ч. Электроэнергия для них вырабатывается в водородных топливных ячейках. Pininfarina H2 Speed выпускают ограниченной серией из 12 единиц.



Pininfarina H2



Pininfarina H2



Porsche 911 GT3 RS

Porsche

Porsche сворачивает выпуск атмосферных двигателей. Последняя модель с таким мотором – обновленный 911 GT3 RS. Его 4,0-литровая оппозитная «шестерка» выдает 520 л. с. при 8250 об/мин. С 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями разгон до 100 км/ч занимает 3,2 с, а максимальная скорость равна 312 км/ч. Трековое купе получило электронный дифференциал, и управляемые задние колеса. Узнать новый Porsche 911 GT3 RS можно по измененному обвесу, увеличенным воздухозаборникам и большому заднему антикрылу. За доплату доступны карбоновые крылья и магниевая крыша. В отделке салона преобладает алькантара и установлены спортивные кресла, а задних сидений нет. Цена Porsche 911 GT3 RS – 19 тыс. евро.

Электромобиль Porsche Mission E должен стать серийным в 2019 году. Тем временем показали его концептуальную вседорожную версию с кузовом универсал – Cross Turismo. Он крупнее лифтбека Mission E – достигает 4,95 м в длину. Отличить ее можно по защитному обвесу и увеличенному клиренсу, а также по меньшему углу наклона задних стоек крыши. В салоне показаны приборы выведены на дисплей, еще два экрана установили на передней панели. Внутри предусмотрены четыре отдельных кресла. Два электромотора (по одному на каждую ось) суммарно развивают 600 л. с., что позволяет разогнаться до 100 км/ч за 3,5 с, а до 200 км/ч – за 12 с. Запас хода составляет около 500 км, предусмотрено и устройство быстрой зарядки. Электрический универсал Porsche Mission E также станет серийным



Porsche Mission E Sport Turismo



Porsche Mission E Sport Turismo



Renault EZ-GO



Renault EZ-GO

Renault

Концепт-кар Renault EZ-GO – универсальное беспилотное транспортное средство для служб такси и проката. Он отличается большой площадью остекления и толстыми наклоненными стойками крыши. Вместо дверей у него подъемная крыша. В салоне установлен большой U-образный диван. Для удобства людей с ограниченными возможностями есть выдвижной пандус. Пол в салоне плоский и покрыт деревом. Органы управления отсутствуют, ведь Renault EZ-GO передвигается только на автопилоте. Зато в салоне есть большой дисплей. Концепт-кар оснащен электромотором и беспроводной зарядкой аккумуляторной батареи. Также в арсенале Renault – поворачиваемые задние колеса и активная подвеска с изменяемым клиренсом.



Renault EZ-GO



Rimac C–Two

Rimac

Rimac C_Two – новоиспеченный конкурент Tesla Roadster. Электрическое спорткупе молодой хорватской компании удивляет характеристиками. Его четыре электромотора (по одному на колесо) суммарно развивают 1914 л. с. и 2300 Н·м. Этого достаточно, чтобы разогнаться до 100 км/ч за 1,85 с, а до 300 км/ч – за 11,8 с. Максимальная скорость составляет 412 км/ч. Электромобиль Rimac C_Two оснастили довольно емкой батареей на 120 кВт·ч, поэтому дальность пробега – 650 км. Устройство быстрой зарядки позволяет подзарядить электромобиль на 80% всего за полчаса. Предусмотрены система векторизации тяги и карбоново-керамические тормоза. С виду Rimac C_Two мало чем отличается от бензиновых спорткупе. Он широкий и низкий, а двери поднимаются вверх. В отделке салона использованы кожа и карбон, а приборной панелью служит дисплей. Купе получило систему полуавтономного движения. Всего соберут 150 Rimac C_Two по цене свыше миллиона долларов каждый.



Rimac C–Two



Rimac C–Two

Seat Cupra e-Racer



Seat

Seat представил в Женеве линейку заряженных моделей Cupra, выделенных в отдельную марку. Первым представителем нового «семейства» стал внедорожник Seat Ateca Cupra. Его оснастили 2,0-литровым 300-сильным турбомотором, что позволяет разогнаться до 100 км/ч за 5,4 с и развивать 245 км/ч. Оснащение включает полный привод с системой векторизации тяги и адаптивные амортизаторы. Узнать заряженный внедорожник можно по аэродинамическому обвесу и 19-дюймовым легкосплавным дискам. В салоне появились спортивные сиденья и руль.

Первый электромобиль Seat создан для гонок. В чемпионате WTCC новый Cupra e-Racer будет соревноваться с бензиновыми моделями уже с 2019 года. Его электромотор развивает 680 л. с. и позволяет разогнаться до 100 км/ч за 3,2 с и развивать 270 км/ч. Аккумуляторной батареи на 65 кВт·ч хватает, чтобы провести гонку без подзарядки. В основе модели лежит хэтчбек Seat Leon, однако у спортивной модели расширенные крылья и большое антикрыло на крыше. Интересно, что вместо зеркал заднего вида использованы камеры.

Seat Ateca Cupra



Seat Ateca Cupra



Skoda

На автосалоне дебютировала обновленная Skoda Fabia. Узнать хетчбэк и универсал можно по измененной решетке радиатора и более узким фарами. К тому же, теперь оптика может быть полностью светодиодной. В салоне заменена комбинация приборов и установлен новый 6,5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Среди опций появились системы слежения за «слепыми» зонами и соблюдения полосы движения. Изменена и линейка двигателей: теперь предлагают бензиновые моторы объемом 1,0 л (60, 75, 95 и 110 л. с.) и 1,6-литровые турбодизели на 75, 90 и 105 л. с.

Концепт-кар Skoda Vision X показывает, каким будет самый маленький вседорожник чешской марки, который появится в следующем году. Автомобиль достигает 4250 мм в длину при колесной базе в 2645 мм. Он отличается ярким дизайном с необычной «двухэтажной» оптикой, рельефными боковинами и пятой дверью. Отделка салона разбавлена ярко-салатовыми вставками в цвет кузова. Показания приборов выведены на дисплей, а большую часть центральной панели занимает сенсорный экран. Объем багажника равен 380 л. У автомобиля интересная гибридная установка. Передние колеса приводит в движение 1,5-литровый 130-сильный турбодвигатель, способный работать как на бензине, так и на газе. На задней же оси установлен электромотор на 27 л. с. Разгон до 100 км/ч занимает 9,3 с, а максимальная скорость составляет 200 км/ч.



Skoda Vision X



Skoda Vision X



Skoda Fabia



SsangYong e-SIV

SsangYong

Концептуальный SsangYong e-SIV показал, каким будет новый Korando, который покажут в 2019 году. Вседорожник напоминает модели Tivoli и Rexton. У него уменьшены углы наклона стоек крыши, а задние крылья серьезно расширены. Воздухозаборник в бампере напоминает улыбку, а раскосые фары – светодиодные. В салоне на всю ширину передней панели растянут дисплей, еще один экран – на наклоненной центральной консоли. Вседорожник получил автопилот. Концепт-кар оснащен электромотором, однако серийный SsangYong Korando, скорее всего, сохранит 2,0-литровый бензиновый и 2,2-литровый дизельный двигатели нынешней модели.



SsangYong e-SIV



SsangYong e-SIV



Subaru Viziv Tourer

Subaru

Subaru привезли в Женеву очередной концепт-кар серии Viziv. На этот раз японская компания подготовила предвестника нового универсала Levorg. Судя по его дизайну, новинка станет выразительнее на вид. У Subaru Viziv Tourer – расширенные мускулистые крылья и клиновидная оконная линия. Широкая решетка радиатора сочетается с узкими светодиодными фарами. На капоте заметен воздухозаборник, а на крыше размещен большой спойлер. Известно, что универсал оснащен фирменными оппозитным турбомотором и полным приводом. Также он получил системы автономного движения и слежения за усталостью водителя.



Subaru Viziv Tourer



Subaru Viziv Tourer

Toyota

В Женеве презентовали Toyota Auris третьего поколения. Хетчбэк сохранил свое название, несмотря на то, что ранее ему хотели вернуть имя Corolla. Автомобиль построен на модульной платформе TNGA (как и Camry и Prius) и подрос на 40 мм в длину. Внешний вид стал более выразительным – с раскосыми фарами и огромной решеткой радиатора. Задний бампер довольно массивный, а на крыше установлен большой спойлер. Оптика теперь может быть полностью светодиодной. Интересно, что салон Toyota Auris в Женеве не показали. Зато рассказали о двигателях модели. Хетчбэку предложат на выбор 1,2-литровый бензиновый турбомотор мощностью 115 л. с. и две разных гибридных установки – мощностью 122 и 180 л. с. Toyota Auris получил новые 6-ступенчатую механическую трансмиссию и вариатор.

Также на автосалоне показали возрожденное купе Toyota Supra. Пока это гоночная версия для чемпионата WEC и Ле-Мана, а серийная модель появится до конца года. У автомобиля длинный капот и сдвинутый назад салон. Обращают на себя внимание выраженный «нос» и светодиодные фары. Известно, что новая Toyota Supra разрабатывается совместно с BMW и использует платформу кабриолета Z4 второго поколения. Серийная модель будет достигать 4380 мм в длину, 1855 мм в ширину и 1290 мм в высоту. Новая Toyota Supra получит турбомоторы BMW объемом 2,0 л (252 л. с.) и 3,0 л (340 л. с.). Со временем появится и гибридная модификация мощностью около 400 л. с.



Toyota Auris



Toyota Auris



Toyota GR Supra



Toyota GR Supra



Toyota GR Supra

Volkswagen I.D. Vizzion



Volkswagen

На стенде Volkswagen показали два концепт-кара. Новый Volkswagen I.D. Vizzion продолжает развитие линейки электромобилей I.D. Это большой представительский автомобиль длиной 5163 мм и с колесной базой в 3100 мм. У него однообъемный дизайн с аркообразной формой крыши. Светодиодные фары растянуты на всю ширину кузова. Задние двери открываются против движения, а центральные стойки крыши отсутствуют.

В салоне нет ни руля, ни панели приборов, ведь Volkswagen I.D. Vizzion способен передвигаться только на автопилоте. Внутри установлены четыре отдельных сиденья, причем передние кресла разворачиваются, чтобы можно было общаться с задними пассажирами. На передней оси установлен 101-сильный электромотор, а на задней – 201-сильный. Заявленный запас хода – 665 км.

Volkswagen Sedric School Bus – прототип компактного школьного автобуса будущего. У него лаконичный угловатый дизайн с вертикальными стойками крыши

и большой площадью остекления. Двери выполнены раздвижными. У Volkswagen Cedric отсутствуют органы управления, а лобовое стекло может превращаться в большой монитор. Пассажиры сидят лицом к лицу. Интересно, что в салоне установлены даже доски для рисования мелом. Volkswagen Cedric снабжен искусственным интеллектом, способным поддерживать разговор. Автомобиль оснащен электромотором, но его характеристики не раскрывают. Известно, что серийный беспилотный автомобиль Volkswagen должен появиться до 2025 года.

Volkswagen Sedric School Bus





Volvo V60

Volvo

Универсал Volvo V60 дебютировал раньше родственного седана S60. Он построен на платформе SPA, как и более крупный универсал V90. Дизайн также выдержан в стиле старшего брата. На смену плавным обводам пришли грани, угол наклона стоек крыши уменьшен, появились и фирменные светодиодные фары с Т-образными ходовыми огнями. Новый Volvo V60 подрос до 4761 мм в длину при колесной базе в 2872 мм. В салоне показания приборов выведены на дисплей, а большую часть центральной панели занимает 9,5-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Объем багажника увеличен до 529 л. Список опций пополнила система полуавтономного движения. Для Volvo V60 доступны 2,0-литровые турбомоторы мощностью 254 и 310 л. с., а также турбодизели такого же объема на 150 и 190 л. с. Предложат и две заряжаемые гибридные версии – мощностью 340 и 390 л. с. Цена Volvo V60 – от 35 тыс. евро.



Volvo V60



Volvo V60

Volkswagen To

третья глава



uareg:

Тест-драйв:
ПРЕМЬЕРА







Появившийся в 2002 году Volkswagen Touareg стал первой вседорожной моделью немецкой марки и первым открыл для Volkswagen премиум-сегмент. Полтора десятилетия спустя пришло время для нового Touareg третьего поколения.

Volkswagen Touareg 2018 года построен на новой платформе MLB Evo, которую также используют Audi Q7 и Porsche Cayenne. Он подрос до 4878 мм в длину при неизменной колесной базе в 2895 мм. Однако при этом вседорожник стал на 106 кг легче, ведь в конструкции сыало больше алюминиевых сплавов.

Дизайн Volkswagen Touareg стал более выразительным – в стиле концепт-кара T-Prime GTE. Сразу обращает на себя внимание огромная хромированная решетка радиатора. Продолговатые фары теперь светодиодные уже в базовой версии, а за доплату доступна матричная оптика. Силуэт вседорожника остается знакомым, однако капот и боковины стали

более профилированными. На крыше увлечен спойлер, а фонари стали более узкими. Версию R-Line можно узнать по обвесу и 21-дюймовым колесным дискам вместо стандартных 18-дюймовых.

В отделке салона сочетаются кожа и алюминий, а подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Руль с плоским ободом снизу знакомый, а вот комбинация приборов полностью новая – теперь она цифровая. Данные теперь могут выводиться и на лобовое стекло. Центральная панель повернута к водителю, а большую ее часть занимает большой 15-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Новый Volkswagen Touareg стал просторнее внутри, а объем его багажника вырос до 810 л.

Комплектация вседорожника существенно расширена: базовая версия получила системы ночного видения, соблюдения полосы движения, определения усталости водителя и автоматического тормо-

жения, а также автопилот для пробок. Среди опций теперь есть мощная 730-ваттная аудиосистема, вентиляция и массаж передних сидений.

На первых порах Volkswagen Touareg будут оснащать 3,0-литровыми V6 с турбонаддувом: бензиновым 340-сильным мотором и дизелями мощностью 231 и 286 л. с. Со временем также предложат 4,0-литровый 420-сильный турбодизельный V8 и гибридную силовую установку на 367 л. с.

Все модификации укомплектованы 8-ступенчатой автоматической трансмиссией и полным приводом. За доплату впервые предложены активные стабилизаторы поперечной устойчивости и управляемые задние колеса, также можно выбрать адаптивные амортизаторы и пневмоподвеску с изменяемым клиренсом.

Новый Volkswagen Touareg поступит в продажу с лета. Стоимость вседорожника составит примерно от 55 тыс. евро.







Технические характеристики Volkswagen Touareg	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4878/1984/1702
Колесная база, мм	2895
Объем багажника, л	810
Двигатель	
Рабочий объем, см3	2967
Тип	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	286 при 3250
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	600 при 1500-3000
Трансмиссия	
Тип привода	постоянный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Эксплуатационные показатели	
Стоимость автомобиля в Европе (евро)	55 000 – 90 000

Jaguar I-PACE

электрический



Рассе!

рвенец





Электромобили постепенно завоевывают мир. За прошлый год их было продано свыше миллиона. Теперь даже весьма консервативные автопроизводители уделяют больше внимание этим транспортным средствам. Так, в модельном ряду Jaguar появился электрический первенец I-Pace.

Новый Jaguar I-Pace достигает 4682 мм в длину при колесной базе в 2990 мм. С виду он практически не отличим от прошлогоднего предсерийного концепт-кара. Электромобиль Jaguar больше смахивает на хэтчбек с увеличенным клиренсом, чем на полноценный внедорожник. У него динамичный клиновидный профиль с большими углами наклона стоек крыши и заниженным капотом. Кстати, это способствует низкому (0,29) коэффициенту лобового сопротивления. Огромная пасть фальшрадиаторной решетки, продолговатые светодиодные фары и высокая оконная линия – черты фирменного стиля Jaguar. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а расширен-

ные задние крылья подчеркнуты тоненькими фонарями в стиле купе Jaguar F-Type и внедорожника F-Pace.

Во внутренней отделке сочетаются кожа, дерево и алюминий. Трехспицевое рулевое колесо выполнено в традиционном стиле Jaguar. Показания приборов выведены на 12-дюймовый жидкокристаллический дисплей и могут проецироваться на лобовое стекло. На наклоненной центральной панели установлены сразу два сенсорных экрана – диаметром 10 и 5,5 дюйма. Такая компоновка позаимствована у нового Range Rover Velar.

Для своих размеров Jaguar I-Pace получился очень просторным. Приличный и объем багажника: 656 л в обычном состоянии и 1453 л – со сложенными задними креслами.

В самой дорогой версии электромобиль Jaguar получил электропривод и подогрев передних сидений, Wi-Fi, 20-дюймовые легкосплавные диски, матричную оптику и панорамную крышу.

Jaguar I-Pace оснащен двумя электромоторами – по одному на каждую ось. Суммарно они развивают 400 л. с. и обеспечивают 696 Н·м крутящего момента. Внедорожник способен разогнаться до 100 км/ч за 4,8 с и развивать 200 км/ч. В более дорогих версиях предусмотрена пневмоподвеска с изменяемым клиренсом.

В днище установлена литий-ионная аккумуляторная батарея емкостью 90 кВт·ч. Заявленная дальность пробега без подзарядки – 480 км. Зарядить электромобиль от 220-вольтовой домашней сети можно за 10 часов, но опционный переходник позволяет быструю зарядку на 80% за 85 минут.

Новый Jaguar I-Pace поступит в продажу с июля. Объявлена и цена внедорожника: она стартует с отметки в 82 тыс. евро, а самый дорогой вариант стоит 106 тыс. евро. Уже известно, что электромобиль Jaguar будут продавать в Украине.









Технические характеристики Jaguar I-Pace

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	2438
Длина/ширина/высота, мм	4682/2011/1565
Колесная база, мм	2990
Объем багажника, л	656/1453
Двигатель	
Тип	Электрический
Расположение	спереди, поперечно и в базе, продольно
Макс. мощность, л. с. при об/мин	200+200
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	696
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	1-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
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,8
Максимальная скорость, км/ч	200
Дальность пробега, км	480
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	82 000 – 106 000
Первое техобслуживание, км	10 000
Периодичность техобслуживания, км	10 000

Kia Quoris:



НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ флагмана





Марка Kia постепенно расширяет свое присутствие на рынке и открывает новые автомобильные сегменты. С 2012 года она представлена и в высшем F-классе с моделью Quoris. Шесть лет спустя пришло время для второго поколения флагманского седана.

Новый Kia Quoris подрос до 5120 мм в длину при колесной базе в 3105 мм. В его основе лежит новая платформа, которую также использует представительский седан Hyundai Genesis G90. У него солидный дизайн с длинным капотом, высокой оконной линией и широкой решеткой радиатора. Крупные фары являются полностью светодиодными, а в переднем бампере увеличен воздухозаборник. Линия крыши стала более покатой, а боковины украшены штампованными линиями.

Стандартными теперь являются 19-дюймовые легкосплавные диски. В крышку багажника интегрирован спойлер, а у фонарей появились хромированные ободки.

В отделке салона использованы кожа, алюминий и дерево. У светодиодной подсветки теперь изменяется цвет. Показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей, а на центральной панели установлен 12,3-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Ниже находится циферблат часов.

Комплектация Kia Quoris весьма богатая – система доступа без ключа, трехзонный климат-контроль, электропривод, подогрев и вентиляцию передних сидений, камеры кругового обзора, системы автоматического торможения и опреде-

ления усталости водителя. Среди опций – 9,2-дюймовые планшеты для задних пассажиров и система полуавтономного движения.

На выбор предложены бензиновые V6 объемом 3,3 л (370 л. с.) и 3,8 л (315 л. с.), а также 5,0-литровый V8 мощностью 425 л. с. Все версии получили 8-ступенчатую автоматическую трансмиссию, а привод может быть задним или полным.

Новый Kia Quoris представили на родине, в Южной Корее (там он известен под названием K9), а миру покажут через несколько дней на автошоу в Нью-Йорке. Флагманский седан Kia остается весьма недорогим, по меркам представительского класса – от 51 500 долларов.









Технические характеристики Kia Quoris	
Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Длина/ширина/высота, мм	5120/1915/1490
Колесная база, мм	3105
Двигатель	
Рабочий объем, см3	5038
Тип	Бензиновый
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	425 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	520 при 5000
Трансмиссия	
Тип привода	Задний или полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Размер шин	245/45 R19
Эксплуатационные показатели	
Максимальная скорость, км/ч	240
Стоимость автомобиля в США, долларов	51 500 – 90 000

Peugeot 508



преображение







Peugeot 508 появился в 2010 году и сменил сразу две модели – 407 и 607. Теперь пришло время для нового его поколения и вопреки традициям Peugeot автомобиль сохранил прежний индекс и не получил новое обозначение.

Новый Peugeot 508 – не седан, а лифтбэк. Кроме того, он заметно короче предшественника – 4,75 м в длину при колесной базе в 2,79 м. Существенно уменьшена и высота – до 1,4 м. Меньшие размеры и новая платформа EMP2 позволили облегчить автомобиль на 70 кг.

Дизайн Peugeot 508 нового поколения стал более выразительным – с аркообразной формой крыши и высокой оконной линией. Хромированная трапецевидная решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами, которые теперь являются полностью светодиодные. Обращают на

себя внимание и узкие вертикальные ходовые огни. У 508 GT Line радиаторная решетка несколько иная и предусмотрен аэродинамический обвес. Боковины стали профилированы – украшены клиновидными выштамповками. Оригинальные трехсекционные фонари соединены черной лакированной вставкой.

Как и у всех новых Peugeot, салон 508 выглядит очень необычно. Рулевое колесо очень маленькое, а панель приборов размещена непривычно высоко. Она, кстати, цифровая. Предусмотрена и система проецирования данных на лобовое стекло, а диагональ сенсорного дисплея мультимедийной системы увеличена до 10 дюймов. Передние сиденья за доплату можно дополнить функцией массажа. Объем багажника увеличен до 487 л.

Перечень опций Peugeot 508 расшири-

ли камеры кругового обзора, парковочный автопилот, беспроводная зарядка для смартфона, системы ночного видения, распознавания дорожных знаков и определения усталости водителя.

На выбор предложены 1,6-литровые бензиновые турбомоторы мощностью 180 и 225 л. с., а также турбодизели объемом 1,5 л (130 л. с.) и 2,0 л (160 и 180 л. с.). Для 130-сильной версии есть возможность выбрать 6-ступенчатую механическую трансмиссию, а остальные варианты получили новый 8-ступенчатый «автомат». У 508 GT Line предусмотрены адаптивные амортизаторы.

Новый Peugeot 508 представят на Женевском автосалоне. Вскоре линейку также расширит 300-сильный гибридный вариант с полным приводом.







Volvo V60



смена поколений



Универсалы Volvo пользуются стабильным спросом начиная с 60-х годов, а потому являются очень важными для шведской марки. Поэтому неудивительно, что новый Volvo V60 решили представить раньше родственного седана S60.

Volvo V60 2018 года подрос до 4761 мм в длину при колесной базе в 2872 мм. Автомобиль построен на модульной платформе SPA, как и старший Volvo V90. К слову, дизайн также выдержан в духе собрата: он стал солиднее и сдержаннее, а еще напоминает угловатый стиль классических универсалов марки. У стоек крыши уменьшены углы наклона, а крылья стали больше расширенными. Появились и фирменные светодиодные фары с Т-образными

ходовыми огнями. Как и прежде, фонари размещены в стойках крыши.

Оформление салона также знакомо по современным Volvo. Показания приборов выведены на дисплей и проецируются на лобовое стекло, а большую часть центральной панели занимает 9,5-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Универсал Volvo стал просторнее, а объем его багажника увеличился до 529 л в обычном состоянии и 1364 л – со сложенными задними креслами.

Базовое оснащение дополнила система автоматического торможения с функцией распознавания пешеходов. Среди опций появились Wi-Fi, технология полуавтономного движения и предупреждения о съез-

де с дороги в кювет.

Для Volvo V60 на выбор предложат бензиновые 2,0-литровые турбомоторы мощностью 254 и 310 л. с., а также турбодизели такого же объема на 150 и 190 л. с. Также появятся сразу две заряжаемые гибридные версии – мощностью 340 и 390 л. с. Все модификации оснащены 8-ступенчатой автоматической трансмиссией, а привод может быть передним или полным. За доплату доступны адаптивные амортизаторы.

Новый Volvo V60 представят на Женевском автосалоне. Продажи универсала в Европе стартуют осенью по цене примерно от 35 тыс. евро. Со временем линейку расширят и седан S60, и вседорожный вариант Cross Country.







Hyundai Santa

четвертый дубль



а Fe:





Вседорожник Hyundai Santa Fe известен с 2000 года и за это время уже выпущено свыше 1,5 млн. автомобилей трех поколений. Теперь пришло время для четвертой генерации модели. Ее уже представили в Южной Корее, а теперь готовят к презентации на Женевском автосалоне.

Новый Hyundai Santa Fe стал крупнее – 4770 мм в длину и 1890 мм в ширину при колесной базе в 2765 мм. Как и прежде, доступна стандартная пятиместная версия, а позже появится удлиненный семиместный вариант, который переименовали в Santa Fe XL. К слову, в отдельных странах даже короткую модификацию предложат с семью сиденьями.

Преобразился и дизайн Hyundai Santa Fe. Передняя часть с широкой решеткой

радиатора и «двухэтажной» оптикой выдержана в духе младшего брата Hyundai Kona. Фары, кстати, полностью светодиодные. Боковины стали более рельефными, а крылья теперь серьезно расширены. Стреловидные фонари соединены хромированной накладкой, а на крыше размещен спойлер.

В салоне передняя панель по форме напоминает морские волны. За доплату впервые предложена цифровая панель приборов с изменяемой конфигурацией. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло. К центральной панели крепится 7,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Объем багажника вырос до 625 л. Перечень опций дополнили беспроводная зарядка для смартфонов

и 630-ваттная аудиосистема с 12 динамиками.

Для Hyundai Santa Fe на выбор предложат знакомые бензиновый атмосферный двигатель объемом 2,4 л (185 л. с.) и 2,0-литровый 235-сильный турбомотор. Также будут доступны турбодизели объемом 2,0 л (186 л. с.) и 2,2 л (202 л. с.). Все версии оснащены 8-ступенчатой автоматической трансмиссией, а привод может быть передним или полным. За доплату впервые предложена пневмоподвеска на задней оси.

Цена Hyundai Santa Fe пока объявлена только для США. Там вседорожник будет стоить от 26 до 34 тыс. долларов.











Audi A6:



технологический скачок



Audi A6 является одной из самых важных моделей для немецкой марки. В 1994 году она пришла на смену Audi 100, а теперь подготовили уже пятое поколение, совершившее настоящий технологический скачок.

Новый Audi A6 пока дебютировал только как седан, но вскоре появится и универсал A6 Avant. Автомобиль подрос на 12 мм (до 4939 мм в длину), а новая платформа MLB Evo позволила снизить массу почти на 100 кг. Дизайн стал солиднее – в духе старшего брата Audi A8. Широкая решетка радиатора сочетается со стреловидными светодиодными фарами. Крыша стала более покатой, а оконную линию сделали немного выше. Багажник укоротили, а продолговатые фонари теперь соединены хромированным молдингом.

Большие перемены произошли в салоне Audi A6. Показания приборов выведены на

12,3-дюймовый экран, а на центральной панели теперь сразу два сенсорных дисплея и почти нет кнопок. Передние сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем. На втором ряду стало немного просторнее, а объем багажника составляет 530 л.

Перечень опций расширен и теперь включает целый ряд современных технологий. В частности, доступны система полуавтономного движения, Wi-Fi, парковочный автопилот с дистанционным управлением и функцией беспилотного заезда в гараж. Навигационная система снабжена искусственным интеллектом и способна обучаться и автоматически запоминать наиболее часто используемые маршруты.

На первых порах для Audi A6 предложат на выбор 3,0-литровый бензиновый тур-

бомотор V6 мощностью 340 л. с. и 286-сильный турбодизель такого же объема. Более мощный вариант разгоняется до 100 км/ч за 5,1 с и развивает 250 км/ч. Интересно, что обязательной является 48-вольтовая «умеренная» гибридная установка. Благодаря ей бензиновый V6 расходует в среднем 7,1 л/100 км, а дизельный – 5,8 л/100 км.

Обе версии являются полноприводными, однако бензиновая оснащена 7-ступенчатым «роботом» с двумя сцеплениями, а дизельная – 8-ступенчатым «автоматом». Среди опций теперь есть управляемые задние колеса и пневмоподвеска.

Новый Audi A6 представят на Женевском автосалоне. Продажи седана начнутся в Европе с июня по цене от 58 тыс. евро, но позже появятся и более доступные 2,0-литровые версии.













Nissan Terra:

преемник рамного
Pathfinder









Долгое время в линейке Nissan был рамный вседорожник Pathfinder на платформе пикапа Navara. Однако нынешнее поколение Pathfinder изменилось, стало более ориентировано на комфорт и теперь использует несущий кузов. Тем не менее, покоритель бездорожья в линейке японской марки все же будет – к премьере готовят новый Nissan Terra.

Как и предыдущий Pathfinder, Nissan Terra использует раму модели Navara. Он достигает 4882 мм в длину, 1850 мм в ширину и 1835 мм в высоту при колесной базе в 2850 мм. Передняя часть практически без изменений позаимствована у пикапа. У Terra высокий капот, мускулистые расширенные крылья и широкая

решетка радиатора с хромированной окантовкой. Крупные фары дополнены светодиодными ходовыми огнями, а не менее крупные фонари соединены широким серебристым молдингом.

В салоне также заметно влияние Navara. У него позаимствовали трехспицевое рулевое колесо, переднюю панель и приборы с серебристыми ободками. На центральной панели установлен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы NissanConnect.

В самой дорогой версии Nissan Terra предусмотрены кожаный салон, система доступа без ключа, двухзонный климат-контроль, камеры кругового обзора, датчики света и дождя, электропривод и

подогрев передних сидений, круиз-контроль с ограничителем скорости, навигационная система.

На выбор предложат 2,5-литровую бензиновую «четверку» мощностью 184 л. с. или 2,3-литровые турбодизели на 163 и 190 л. с. Будут версии с 6-ступенчатой механической или 7-ступенчатой автоматической трансмиссией, задним либо полным приводом. В последнем случае добавят понижающую передачу, блокируемый межосевой дифференциал и технологию помощи на крутом спуске.

Новый Nissan Terra покажут в апреле на Пекинском автосалоне. Вскоре после этого модель поступит в продажу.





Kia Carnival



al: освежение







С 1998 года в модельном ряду Kia значится полноразмерный мини-вэн Carnival. Нынешнее, третье, поколение модели представили в 2014 году, так что уже пришло время для планового обновления.

Kia Carnival сохраняет сдержанный дизайн с малыми углами наклона стоек крыши и изогнутой оконной линией. Отличить мини-вэн после обновления можно по новой решетке радиатора и измененным фарам, которые теперь могут быть и светодиодными. В переднем бампере увеличен воздухозаборник, а сзади видны свежие фонари. Пятая дверь теперь украшена хромированным молдингом.

В салоне изменения менее заметны. Kia Carnival получил новую комбинацию приборов со спидометром и тахометром в отдельных колодцах. Наклоненная центральная панель увенчана 8,0-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы UVO.

Как и прежде, предложены версии на 7 и 8 мест, а для Южной Кореи доступен даже 9-местный вариант. В спинки сидений теперь могут быть встроены планшеты. Также в перечне опций появились беспроводная зарядка для смартфонов и система автоматического торможения.

На выбор доступны 3,3-литровый бензиновый V6 мощностью 280 л. с. и 2,2-литровый 202-сильный турбодизель. Отныне все модификации оснащены новой 8-ступенчатой автоматической трансмиссией.

Освеженный Kia Carnival уже представили на родине, в Южной Корее, а презентация для остального мира состоится на автошоу в Нью-Йорке (в США модель продают под названием Sedona). С лета мини-вэн поступит в продажу по цене примерно от 27 тыс. долларов.





GMC Sierra

пикап премиум-класса



а:





Пикапы в США уже давно больше, чем просто коммерческое транспортное средство. Они стали частью способа жизни, культовыми автомобилями. Некоторые из них уже могут соревноваться по уровню комфорта и оснащению с дорогими вседорожниками. Среди них – новый GMC Sierra.

GMC Sierra – более роскошный собрат Chevrolet Silverado. У пикапа весьма агрессивный и выразительный дизайн с огромной хромированной решеткой радиатора, высоким капотом и выпуклыми колесными арками. С-образные фары являются полностью светодиодными и дополнены тоненькими ходовыми огнями. Выхлопные трубы теперь интегрированы в задний бампер.

В конструкции грузовой платформы

использован даже карбон, а капот, передние крылья и двери теперь выполнены из алюминиевых сплавов. Рамный пикап стал легче предшественника на 163 кг, хоть при этом и немного подрос в размерах.

Задний борт грузовой платформы выполнен многофункциональным и многосекционным. Он может быть установлен в шести разных положениях и выдерживает вес до 170 кг.

В отделке салона в более дорогих версиях присутствуют кожа и дерево. Циферблаты приборов разделены большим цветным экраном бортового компьютера, данные теперь проецируются и на лобовое стекло. Появился и 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Сиденья установлены выше, а салон стал просторнее.

Список опций дополнили камеры кругового обзора, 22-дюймовые легкосплавные диски, беспроводная зарядка для смартфонов, системы автоматического торможения и слежения за «слепыми» зонами.

На выбор предложат бензиновые V8 объемом 5,3 л (320 л. с.) и 6,2 л (420 л. с.), а позже к ним присоединится еще и 3,0-литровый турбодизель. Впервые предложена 10-ступенчатая автоматическая трансмиссия, а привод может быть задним или полным.

GMC Sierra поступит в продажу с лета. В США пикап будет стоить примерно от 30 тыс. долларов, но самая дорогая его версия Denali обойдется почти вдвое дороже.

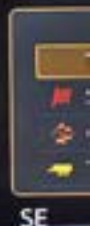




1600 Clay St

ETA 3:00 pm

0 60 120 160



SE



AUTO 4+
2+ 4+





Mercedes-Benz C-Class Coupe и Cabriolet:



Class







Mercedes-Benz продолжает обновление своего самого массового «семейства» C-Class. К Женевскому автосалону были обновлены седан и универсал, а теперь пришло время купе и кабриолета.

Новые Mercedes-Benz C-Class Coupe и Cabriolet сохранили знакомый элегантный дизайн с плавными обводами и высокой оконной линией. Узнать кабриолет и купе Mercedes-Benz можно по измененной решетке радиатора с большой трехлучевой звездой по центру. Кроме того, изменена форма переднего бампера, а воздухозаборник увеличен в размерах. Фары и фонари также освежены и являются светодиодными уже в базовой версии.

В салоне улучшены материалы отделки,

а цвет подсветки теперь изменяемый. Купе и кабриолет Mercedes-Benz C-Class получили новое трехспицевое рулевое колесо с сенсорными кнопками, изменен и дизайн вентиляционных дефлекторов. Показания приборов теперь выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей. На наклоненной центральной панели появился новый 10,25-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы.

Базовую комплектацию расширила система доступа без ключа, а среди опций теперь есть функция массажа передних сидений, распылитель духов в салоне и система полуавтономного движения.

Линейка двигателей также претерпела изменения. Новинкой стал 1,5-литровый

бензиновый турбомотор мощностью 184 л. с., а 2,0-литровая «четверка» теперь развивает 258 л. с. Появился и 2,0-литровый 194-сильный турбодизель. Мощность заряженного C43 AMG выросла до 390 л. с. и теперь он способен разогнаться до 100 км/ч за 4,7 с.

Автоматическая трансмиссия теперь 9-ступенчатая во всех версиях. Также доработаны опционные адаптивные амортизаторы и пневмоподвеска.

Обновленные купе и кабриолет Mercedes-Benz C-Class покажут на Нью-Йоркском автосалоне. Вскоре после этого они поступят в продажу по цене от 36 тыс. евро.





Cadillac CT

освежение с прибавкой
в мощности



Т6:

и





Седан Cadillac CT6 появился в 2016 году и пришел на смену модели CTS. Два года спустя флагманскую модель американской марки решили обновить, причем одним лишь изменением внешнего вида дело не обошлось, ведь появилась новая заряженная версия V-Sport.

CT6 сразу узнается, как Cadillac, благодаря фирменному граненому дизайну. Обновленная модель отличается, прежде всего, новой решеткой радиатора в духе концепт-кара Cadillac Escala. Также немного освежены светодиодные стреловидные фары, а сзади заметны новые Г-образные фонари, соединенные хромированным молдингом. Модификацию V-Sport можно отличить по аэродинамическому обвесу и 19-дюймовым легкосплавным дискам.

В отделке салона сочетаются кожа, дерево и полированный алюминий, а в

V-Sport есть и карбон. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый дисплей и могут проецироваться на лобовое стекло. Селектор трансмиссии стал компактнее. На центральной панели установлен обновленный 10,2-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы CUE. Cadillac CT6 V-Sport получил спортивные передние сиденья с улучшенной боковой поддержкой.

Комплектация Cadillac CT6 расширена и теперь в базовой версии есть Wi-Fi, а в более дорогих вариантах – система ночного видения и беспроводная зарядка для смартфонов. За доплату предложена система полуавтономного движения Super Cruise.

Новинка в линейке двигателей – 4,2-литровый V8 с двойным турбонаддувом. Пока он предложен только в 550-силь-

ном исполнении и исключительно для модификации V-Sport, но через несколько месяцев появится и менее мощный 500-сильный вариант. Как и прежде, доступны V6 объемом 3,0 л (404 л. с.) и 3,6 л (335 л. с.), а также 2,0-литровая 270-сильная «четверка». Есть и 450-сильный заряжаемый гибрид Cadillac CT6.

Для V8 разработан новый 10-ступенчатый «автомат», а остальные версии укомплектованы 8-ступенчатой трансмиссией. Привод может быть задним или полным. CT6 V-Sport также оснащен адаптивными амортизаторами, а за доплату доступны управляемые задние колеса.

Новый Cadillac CT6 дебютирует на автосалоне в Нью-Йорке. Продажи седана стартуют с лета по цене от 55 тыс. долларов.







Bentley Continental

**НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ
В КЛАССИЧЕСКОЙ ОБЕРТКЕ**



ntal GT:





Bentley Continental GT – очень важная модель для британской марки. Это не только первый автомобиль, созданный под крылом концерна Volkswagen, но и самый массовый Bentley в истории – с 2003 года уже выпущено около 70 тыс. автомобилей двух поколений. Теперь в производство поступило купе Bentley Continental GT третьего поколения.

С виду автомобиль очень схож с предшественником, но стал элегантнее. Как и прежде, у него очень длинный капот, сдвинутый назад салон и мускулистые расширенные крылья. Сохранена и фирменная хромированная решетка радиатора, но она крупнее, чем ранее. Знакомые круглые фары теперь полностью светодиодные и с активной матрицей. Новый Bentley Continental GT можно узнать по укороченным свесам кузова, высокой оконной линии и более изящному изгибу крыши. В передних крыльях появились небольшие вентиляционные отверстия, а пороги украшены хромированными накладками. Стандартными являются 21-дюймовые легкосплавные диски. Кроме того, в крышку багажника теперь

интегрирован спойлер, а расширенные «плечи» подчеркнуты овальными фонарями. Такой же формы – и наконечники выхлопных труб.

Купе породнилось с Porsche Panamera, ведь теперь оно использует ту же платформу MSB. Bentley Continental GT подрос до 4850 мм в длину и 1954 мм в ширину, а колесная база прибавила сразу 100 мм (до 2851 мм). Однако поскольку все кузовные панели теперь выполнены из алюминиевых сплавов, то масса уменьшена на 76 кг. Хотя это все равно спортсмен-тяжеловес – 2244 кг.

В салоне – классический стиль Bentley с обилием кожи, дерева и полированного алюминия. Цвет подсветки можно изменять, причем предусмотрены 18 разных вариантов. Четырехспицевое рулевое колесо знакомо по вседорожнику Bentley Bentayga. Передняя панель по форме напоминает распростертые крылья как на логотипе британской марки. Впрочем, и современные технологии не чужды купе: показания приборов теперь выведены на дисплей, причем его конфигурацию можно изменять и вывести, например, карту спутниковой навигации.

Наклоненная центральная панель увенчана большим 12,3-дюймовым сенсорным экраном мультимедийной системы. В неактивном состоянии он прикрыт деревянной крышкой. Ниже находится циферблат часов. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля стало заметно меньше.

Как рулевая колонка, так и передние сиденья оснащены электроприводом регулировок с памятью, причем кресла можно настраивать в 20 разных направлениях. Они очень мягкие и комфортабельные, а также отлично удерживают спину. Также предусмотрен подогрев. Посадка по-спортивному низкая, поэтому обзорность несколько страдает, хотя камера заднего вида включена в список базового оснащения. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, а пара откидных подлокотников прячет увеличенный бокс для мелкой поклажи.

На втором ряду стало больше места для ног, однако из-за наклоненных задних стоек существенно уменьшено пространство над головой. Объем багажника остался на прежнем уровне – 358 л.

Конечно, купе Bentley оснащено очень богато. У всех Continental GT есть система доступа без ключа, электропакет, двухзонный климат-контроль, DVD-чейнджер, связь Bluetooth, датчики освещения и дождя, навигационную систему, адаптивный круиз-контроль. Также установлены 7 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. Перечень опций включает мощную 2200-ваттную аудиосистему Naim, вентиляцию и массаж передних сидений, а также эксклюзивные варианты отделки салона. Кроме того, теперь появились системы ночного видения, автоматического торможения и распознавания дорожных знаков.

На первых порах Bentley Continental GT будут оснащать только 6,0-литровым W12 с двумя турбинами. Это двигатель нового поколения, как у Bentley Bentayga, только здесь он мощнее – 635 л. с. при 6000 об/мин. Максимальный крутящий момент вырос до 900 Н·м и доступен в широком диапазо-

не 1350-4500 об/мин. На практике это означает огромную тягу с малых оборотов и неплохую эластичность мотора. При резком старте помогает технология Launch control – борется с пробуксовкой. Разгон до 100 км/ч теперь занимает 3,7 с, а максимальная скорость составляет 333 км/ч. Звук двигателя приятный и не слишком громкий. Впервые купе получило системы отключения цилиндров и глушения двигателя при остановках, что позволило уменьшить расход топлива до 12,2 л/100 км в смешанном цикле. Позже появятся более экономичный вариант с 4,0-литровым V8 и даже гибрид Bentley Continental GT.

Новая 8-ступенчатая роботизированная трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует гораздо более быстрые переключения передач, чем «автомат» предшественника. При этом она работает почти столь же плавно. Купе сохраняет полный привод, но теперь распределение крутящего момента по осям изменяется в

зависимости от выбранного режима езды.

Управляемость Bentley Continental GT существенно улучшилась. Двухтонный автомобиль стал гораздо маневреннее, особенно в режиме Sport, когда 85% тяги приходится на задние колеса. Недостаточная поворачиваемость теперь менее выражена. Адаптивные амортизаторы и новые активные стабилизаторы поперечной устойчивости существенно уменьшили крены кузова в поворотах. При этом автомобиль остается очень комфортабельным, ведь пневмоподвеска в любом режиме отлично справляется с дорожными неровностями. Замедляется купе тоже увереннее, ведь диаметр тормозных дисков увеличен до 420 мм спереди и 380 мм сзади.

Новый Bentley Continental GT сохранил фирменный стиль, но получил целый набор новых технологий. Цена Bentley – от 205 тыс. евро. Вскоре линейку расширит и кабриолет.









Технические характеристики Bentley Continental GT	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/4
Снаряженная масса, кг	2244
Длина/ширина/высота, мм	4850/1954/1405
Колесная база, мм	2851
Колея передняя/задняя, мм	1664/1672
Клиренс (дорожный просвет), мм	130
Объем багажника, л	358
Диаметр разворота, м	11,3
Двигатель	
Рабочий объем, см3	5950
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	W12
Количество клапанов/распредвалов, шт.	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	635 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	900 при 1350-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/90
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	8-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	265/40 ZR21 спереди, 305/35 ZR21 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,7
Максимальная скорость, км/ч	333
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	17,7
– загородный цикл	8,9
– смешанный цикл	12,2
Стоимость автомобиля в Европе, евро	200 000
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000

Ferrari Portofino

НОВЫЙ «ЖЕРЕБЕЦ»



ofino: 3 cmage





В 2008 году в линейке Ferrari появился купе-кабриолет California. Модель позиционировали, как самый доступный Ferrari (если, конечно, так можно сказать об автомобилях итальянской марки). Поскольку Ferrari California оказался довольно успешным, то было решено создать его наследника, который решили назвать Portofino – в честь популярного средиземноморского курорта.

Новый Ferrari Portofino сохраняет знакомый силуэт предшественника с длинным капотом, сдвинутым назад салоном и высокой оконной линией. Вместе с тем, дизайн стал выразительнее – в стиле старшего купе Ferrari 812 Superfast. Широкая «пасть» решетки радиатора по форме напоминает улыбку, а узкие светодиодные фары растянуты на крылья. Капот и боковины дополнены вентиляционными отверстиями. Линия крыши стала элегантнее. Стандартными являются 20-дюймовые легкосплавные диски и скромный карбоновый обвес. Задние

крылья теперь серьезно расширены, а подчеркивают их фирменные круглые фонари. Крышка багажника украшена небольшим спойлером.

Купе-кабриолет подрос до 4586 мм в длину, хотя колесная база при этом осталась на уровне предшественника – 2670 мм. Уменьшен и коэффициент лобового сопротивления – теперь он составляет 0,312. Масса снижена сразу на 80 кг (до 1545 кг), однако жесткость кузова выросла на 35%. Уменьшению веса поспособствовала жесткая крыша новой конструкции. Она складывается за 14 с, причем теперь эту процедуру можно проводить на скорости до 40 км/ч. С опущенным верхом от ветра защищает выдвижной дефлектор.

В отделке салона сочетаются кожа, алюминий и карбон, а педали украшены металлическими накладками. Трехспицевый руль обшит перфорированной кожей и плоский снизу. В традициях Ferrari на него вынесены клавиши запуска

двигателя, управления светом фар, указателями поворотов и стеклоочистителями. На панели приборов большой циферблат тахометра сочетается с двумя экранами. Вентиляционные дефлекторы по форме напоминают сопла реактивного двигателя.

Большую часть центральной панели Ferrari Portofino занимает 10,25-дюймовый сенсорный дисплей новой мультимедийной системы. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля мелкие и очень тесно сгруппированы. Отдельный монитор есть и у переднего пассажира – на него выведены показания спидометра, тахометра и индикатора выбранной передачи.

У рулевой колонки широкий диапазон настроек по высоте и вылету, а передние сиденья оснащены электроприводом регулировок в 18 направлениях. К слову, теперь у них можно даже подушку удлинить. Кресла обладают отличной боковой поддержкой, но при этом комфортабель-

ные. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель.

Посадочная формула Ferrari Portofino – по-прежнему 2+2, то есть второй ряд больше рассчитан на детей или взрослых небольшого роста. Впрочем, сзади все же стало просторнее, а объем багажника вырос до 292 л.

Система доступа без ключа, электропакет, отдельный круиз-контроль, мощная аудиосистема, датчики света и дождя, круиз-контроль – все это есть в базовой версии. Также предусмотрены 4 подушки безопасности и система стабилизации.

Купе-кабриолет сохранил 3,9-литровый V8 с двумя турбинами Ferrari California T, но двигатель серьезно доработан. Новые поршни и интеркулер позволили увеличить мощность до 600 л. с. при 7500 об/мин. Это нетипичный турбомотор, ведь он «любит» высокие обороты и по повадкам больше похож на атмосферный двигатель.

Чтобы добиться этого, крутящий момент на первых трех передачах ограничивают. Максимальные 760 Н·м в распоряжении только с 4-ой передачи, причем теперь они доступны в широком диапазоне 3000-5250 об/мин. Хотя и на малых оборотах тяга приличная, а турбопаузы нет. При резком старте с пробуксовкой борется система Launch control и благодаря ей разгон до 100 км/ч занимает 3,5 с, а до 200 км/ч – 10,8 с. Максимальная скорость – 320 км/ч. Звук выхлопа стал более сочным, а его громкость можно регулировать с помощью перепускного клапана. К тому же, «восьмерка» весьма экономичная – 10,7 л/100 км в смешанном цикле.

Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями переключает передачи не только очень быстро, но и более плавно, чем ранее. Конечно же, есть и подрулевые лепестки для ручного режима.

Ferrari Portofino стал увлекательнее в управлении. Меньший вес и расширенная колея способствуют лучшему поведению на извилистых дорогах, а новый активный задний дифференциал уверенно обеспечивает нейтральную поворачиваемость. Рулевое управление получило электроусилитель, что сделало его менее информативным и не столь острым, как у предшественника. Пружины подвески стали жестче на 15%, поэтому в поворотах купе-кабриолет меньше кренится. Вместе с тем, в Ferrari не забыли, что это спортивно-туристическая модель, а поэтому комфорт езды также улучшен. Это заслуга адаптивных амортизаторов нового поколения. Усилена и шумоизоляция салона. Карбоново-керамические тормоза обеспечивают отличное замедление: для остановки со 100 км/ч понадобится 34 м.

Новый Ferrari Portofino уже начали продавать в Европе. Стоимость купе-кабриолета составляет 200 тыс. евро.









Технические характеристики Ferrari Portofino	
Тип кузова	кабриолет
Количество дверей/мест, шт.	2/2+2
Снаряженная масса, кг	1545
Длина/ширина/высота, мм	4586/1938/1318
Колесная база, мм	2670
Колея передняя/задняя, мм	1633/1635
Клиренс (дорожный просвет), мм	120
Объем багажника, л	292
Диаметр разворота, м	11,2
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3855
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 7500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	760 при 3000-5250
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/80
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, ESP, F1-Trac
Количество подушек безопасности, шт.	4
Размер шин	245/35 ZR20 спереди, 285/35 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,5
Максимальная скорость, км/ч	320
Расход топлива, л/100 км	
– смешанный цикл	10,7
Стоимость автомобиля в Европе, евро	200 000
Первое техобслуживание, км	10 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000



Jeep Wrangler:

Jeep Wrangler – культовый вседорожник, ведущий свою родословную от знаменитого Willys и его «гражданского» варианта CJ. Он остается верным рамной конструкции и довольно популярен даже сейчас, когда растет спрос на вседорожные модели с несущим кузовом. Теперь в производство поступило новое поколение Jeep Wrangler.

**перерождение
короля бездорожья**

На первый взгляд новый Jeep Wrangler не отличить от предшественника. У него все тот же угловатый двухобъемный профиль с вертикальными стойками крыши. Конечно же, сохранены и характерные широкие крылья, и фирменная решетка радиатора. Впрочем, присмотревшись, можно увидеть и отличия. Так, знакомые круглые фары получили светодиодную оптику. По-новому смотрятся массивные бамперы, а в боковинах появились вентиляционные отверстия. Оконная линия стала ниже, а площадь остекления увеличена. Также обращают на себя внимание фонари необычной веретенообразной формы.

Можно выбрать мягкий верх или металлическую крышу с двумя съемными панелями. Позже появится еще и жесткая крыша со сдвижной тканевой секцией. Кроме того, съемными выполнены и боковые окна, а лобовое стекло может опускаться.

Трехдверная версия Jeep Wrangler подросла до 4237 мм при колесной базе в 2460 мм, а пятидверная – до 4785 и 3007 мм, соответственно. Поскольку двери и кпот

теперь выполнены из алюминиевых сплавов, то массу удалось снизить на 90 кг – до 1790 кг в базовом исполнении.

В салоне существенно улучшены материалы отделки, хотя знакомый спартанский стиль сохранен. Передняя панель выполнена рельефной и окрашена в цвет кузова. Рулевое колесо стало компактнее. Циферблаты спидометра и тахометра помещены в отдельные колодцы и разделены большим цветным дисплеем, который отображает данные бортового компьютера, указателей остатка топлива в баке и температуры двигателя. Есть и весьма экзотические параметры вроде угла крена автомобиля. Крупный набалдашник рычага коробки переключения передач украшен изображением Willys.

Вертикальная центральная панель увенчана сенсорным дисплеем мультимедийной системы UConnect: его диагональ может быть 7,0 или 8,4 дюйма. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля очень крупные и ими можно пользоваться даже в перчатках. Интересно, что здесь же расположены и клавиши

электростеклоподъемников. Перчаточный ящик выполнен запираемым.

Рулевая колонка Jeep Wrangler теперь регулируется по высоте и вылету. Передние сиденья довольно упругие, но зато у них улучшена боковая поддержка. Большой центральный подлокотник прячет вместительный бокс.

На втором ряду Jeep Wrangler стало больше места для ног. К тому же, увеличен угол наклона спинок, поэтому посадка стала более удобной. В пятидверной версии объем багажника составляет 897 л в обычном состоянии и 2050 л – со сложенными задними сиденьями.

Базовая версия Jeep Wrangler Sport оснащена не очень богато – система доступа без ключа, электростеклоподъемники, кондиционер, аудиосистема, 17-дюймовые легкосплавные диски.



Также предусмотрены 4 подушки безопасности, система стабилизации ESC и функция контроля давления в шинах. В варианте Sahara добавлены кожаный салон, климат-контроль, спутниковая навигация, круиз-контроль и более мощная аудиосистема Alpine. Среди опций есть камера заднего вида, датчики света и дождя, Wi-Fi и система слежения за «слепыми» зонами.

Проверенный 3,6-литровый бензиновый V6 мощностью 286 л. с. остался без изменений. Он отличается тишиной и плавностью работы. Максимальные 350 Н·м крутящего момента достигаются при довольно высоких 4800 об/мин, поэтому на «низах» тяги не так уж и много. Разгон до 100 км/ч занимает 8 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 185 км/ч. Средний расход топлива составляет 11,8 л/100 км.

Альтернатива – новый 2,0-литровый турбомотор. Эта «четверка» не столь

мощна – 270 л. с. Однако тяги в среднем диапазоне оборотов у нее гораздо больше, ведь пиковые 400 Н·м крутящего момента доступны при 3000 об/мин. Благодаря этому динамика немного лучше, чем у 3,6-литровой версии – 7,5 с до 100 км/ч. К тому же, двигатель дополнен 48-вольтовой «умеренной» гибридной установкой, а потому расход топлива у него меньше, чем у V6 – 10,7 л/100 км.

Позже линейку расширят сразу два турбодизеля – 2,2-литровый 200-сильный и 3,6-литровый 260-сильный. А в 2020 году обещают еще и заряжаемый гибрид.

Новая 6-ступенчатая механическая трансмиссия работает точнее, а ход рычага короткий. «Автомат» на 8 ступеней порадует плавностью переключений.

Для вседорожника на выбор доступны два типа полного привода – подключаемый и постоянный. В любом случае предусмотрена понижающая передача.

Jeep Wrangler остается настоящим королем бездорожья, особенно в специальной версии Rubicon. Она оснащена блокировками всех трех дифференциалов, а также вседорожными шинами размером 285/70 R17. Кроме того, у клиренс увеличен до 275 мм, угол въезда составляет 44°, а съезда – 37°. Для Wrangler Rubicon броды глубиной 75 см – не помеха.

Вместе с тем, улучшилось и поведение автомобиля на асфальтовых дорогах. Конечно, крены кузова остаются весьма ощутимыми, но зато езда стала гораздо комфортнее. Рулевое управление легкое и не самое информативное. Зато сцепление с дорогой не вызывает нареканий.

Новый Jeep Wrangler уже поступил в продажу в США. Там вседорожник стоит от 28 тыс. долларов.











Технические характеристики Jeep Wrangler

Технические характеристики Jeep Wrangler		
Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1909	1971
Длина/ширина/высота, мм	4785/1874/1870	
Колесная база, мм	3007	
Колея передняя/задняя, мм	1598/1598	
Клиренс (дорожный просвет), мм	275	
Объем багажника мин/макс, л	897/2050	
Диаметр разворота, м	12,4	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	3604	1998
Тип	Бензиновый	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно	
Расположение и количество цилиндров	V6	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	286 при 6400	270 при 5500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	350 при 4800	400 при 3000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/81	
Трансмиссия		
Тип привода	подключаемый полный	
Коробка передач	6-ст. механическая, 8-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	Зависимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Зависимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые	
Количество подушек безопасности, шт.	4	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESC, TPMS	
Размер шин	285/70 R17	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,0	7,5
Максимальная скорость, км/ч	185	185
Расход топлива, л/100 км		
– смешанный цикл	11,8	10,7
Стоимость тестируемого автомобиля в США, долларов	28 000 – 41 700	
Первое техобслуживание, км	15 000	
Периодичность техобслуживания, км	15 000	

Сравнение рамных пикапов



Ford Ranger

Решетка радиатора Ford Ranger состоит из трех широких балок



Mitsubishi L200

Радиаторная решетка Mitsubishi L200 выполнена в традиционном японском стиле



Volkswagen Amarok

Тонированные фары и хромированная решетка радиатора Amarok – черты фирменного стиля Volkswagen

Большие рамные пикапы – это, в первую очередь коммерческие транспортные средства. Впрочем, в США, например, они уже стали частью способа жизни. Эти модели имеют и ряд неоспоримых преимуществ: они вместительны, могут буксировать тяжелый прицеп, да и на бездорожье отлично себя проявляют. Поэтому подойдут и любителям активного отдыха. Тем более, что в некоторые их версии очень богато оснащены. Среди представленных у нас пикапов есть Ford Ranger, Mitsubishi L200 и Volkswagen Amarok, о которых сегодня и пойдет речь.

Ford Ranger известен с 1998 года, а сейчас в производстве – его третье поколение, которое недавно освежили. Он выглядит солидно и грозно, как и подобает автомобилю такого класса. У него массивные бамперы, мускулистые расширенные колесные арки и профилированный капот. Решетка радиатора состоит из трех широких балок, под стать ей – крупные фары и немаленький воздухозаборник в бампере. Подножки и бамперы декорированы хромом, а на крыше заметны серебристые дуги. По краям кузова сзади установлены рельефные фонари.

Дизайн Mitsubishi L200 – пожалуй, самый выразительный. Широкая хромированная решетка радиатора выполнена в традиционном японском стиле. Крупные биксеноновые фары дополнены изогнутыми светодиодными лампами дневного света, от чего выглядят более грозными. В переднем бампере заметен немаленький. Боковины рельефные, а крылья выпуклые. При взгляде на пикап в профиль обращает на себя внимание J-образный изгиб оконной линии. Задний бампер хромирован, а по краям кузова – узкие фонари.

Volkswagen Amarok совсем недавно прошел плановое обновление. Дизайн пикапа остается весьма лаконичный, на первом месте здесь – функциональность. У автомобиля знакомая хромированная решетка радиатора и широкий воздухозаборник в бампере. Слегка тонированные биксеноновые фары дополнены светодиодными ходовыми огнями. Колесные арки немного расширены. Пикап смотрится солидно благодаря хромированному заднему бамперу и 18-дюймовым дискам. Фонари Amarok разместили по углам кузова, чтобы сделать откидной задний борт как можно шире.

Конечно, все три автомобиля компактными никак не назовешь, но самым большим является Ford – 5359 мм в длину при колесной базе в 3220 мм. Toyota Volkswagen немного ему уступает (5254 и 3095 мм, соответственно), как и Mitsubishi: его длина – 5205 мм, а расстояние между осями – 3000 мм. L200 несколько легче конкурентов – 1875 кг против 2078 кг у Amarok и целых 2198 кг – у Ranger. Столь большая масса автомобилей продиктована не только размерами, но и рамной конструкцией.

Салон Ford Ranger обшит кожей. Передняя панель выполнена выпуклой. Обод четырехспицевого рулевого колеса декорирован вставками «под алюминий». Циферблаты приборов глубоко врезаны в панель и украшены синими стрелками.



Ford самый крупный в этой тройке – 5359 мм



Mitsubishi несколько легче конкурентов – 1875 кг



Volkswagen отличается строгим дизайном



По краям кузова Ranger сзади установлены рельефные фонари



Задний борт L200 выполнен рельефным



Amarok очень широк даже по меркам пикапов – 1944 мм

Между спидометром и тахометром находятся указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя, а также экран бортового компьютера. Массивная центральная консоль увенчана 8,0-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы SYNC. Клавиши аудиосистемы крупные и удобные, а блок климатической установки представлен тремя большими переключателями. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние кресла широкие и мягкие, а высокая посадка обеспечивает хорошую обзорность вперед и по сторонам. Они оснащены подогревом, а у водителя кресла предусмотрен еще и электропривод регулировок. Обогревается и лобовое стекло. Подлокотник на трансмиссионном тоннеле прячет приличное отделение для мелкой поклажи.

В отделке салона Mitsubishi L200 также преобладает кожа, присутствуют и черные лакированные вставки. Передняя панель по форме напоминает распростертые крылья. Трехспицевое рулевое колесо позаимствовано у Mitsubishi Outlander. Циферблаты приборов крупные, а потому показания легче считываются. Между спидометром и тахометром установлен экран бортового компьютера. Центральная панель увенчана 7-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Клавиши блоков аудиосистемы и климатической установки большие, поэтому ими удобно пользоваться даже в рабочих перчатках. Возле рычага коробки переключения передач установлен круглый джойстик выбора режимов полноприводной трансмиссии. Рулевая колонка L200 регулируется по углу наклона и вылету, а у водителя сиденья предусмотрен электропривод. Передние кресла стали более комфортабельными и обрели лучшую боковую поддержку. Высокая посадка и большие зеркала заднего вида обеспечивают неплохую обзорность. На трансмиссионном тоннеле установлен немаленький подлокотник, прячущий внутри отделение для мелкой поклажи.

Салон Volkswagen Amarok декорирован тканью. Здесь можно заметить полностью новую переднюю панель с лакированными вставками на ней. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по Volkswagen Golf VII и обшито кожей. Внутри спидометра теперь установлен указатель уровня топлива, а в тахометре находится указатель температуры двигателя. По центру размещен цветной экран бортового компьютера. Центральная панель довольно компактная, а на ней установлен 6,3-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они рационально упорядочены. У рулевой колонки регулируется как высота, так и вылет. Полностью новые обладают лучшей в этой тройке боковой поддержкой, но вместе с тем несколько упругие. Есть и функция подогрева кресел. Также следует отметить хорошую обзорность. На центрально тоннеле установлен подлокотник с боксом внутри.

Все три пикапа представлены в четы-

рехдверных пятиместных версиях. На втором ряду автомобилей места вполне достаточно для трех взрослых пассажиров. В Ford очень приличное пространство над головой, что оценят люди ростом 190 см. А у Volkswagen чересчур плоские подушки сидений. Зато при надобности кресла у пикапов складываются, образуя дополнительный багажный отсек. Вместительные и грузовые платформы у трех моделей. Наибольшая грузоподъемность у Ranger – 1002 кг. L200 может перевозить до 995 кг, а Amarok – 985 кг.

В сравнительном тест-драйве принимают участие автомобили в приблизительно равноценных комплектациях – Ford Ranger 3,2 Wildtrack, Mitsubishi L200 2,4 Instyle и Volkswagen Amarok 3,0 TDI Highline. Все они укомплектованы электростеклоподъемниками, магнитолой с CD-проигрывателем, связью Bluetooth, климат-контролем, камерой заднего вида, легкосплавными дисками, системой стабилизации, круиз-контролем. У Ford и Mitsubishi есть датчики света и дождя, а L200 получил систему доступа без ключа. У Mitsubishi и Ford – по 7 подушек безопасности, а у Volkswagen – 6. Кроме того, Ranger оснастили системой соблюдения полосы движения.

Естественно, в наших краях пикапы в основном дизельные. Ford Ranger получил 3,2-литровый пятицилиндровый двигатель. Он развивает 200 л. с., а огромный крутящий момент в 470 Н·м в распоряжении с 1500 об/мин. Турбодизель обеспечивает отличные тяговые характеристики: пикап легко буксирует прицеп весом до 3350 кг. Мотор отличается плавностью работы и только после 3000 об/мин его звук становится весьма громким. Передачи в 6-ступенчатом «автомате» переключаются плавно. Ranger разгоняется до 100 км/ч за 10,6 с и достигает 175 км/ч. А его «аппетит» довольно большой – 11,4 л/100 км в городском цикле и 7,4 л/100 км – в загородном. В Украине также предложена 2,2-литровая 160-сильная версия пикапа.

Mitsubishi L200 оснащен 2,4-литровым четырехцилиндровым двигателем мощностью 181 л. с. Максимальные 430 Н·м крутящего момента достигаются при 2500 об/мин. Это позволяет буксировать прицеп весом 3,1 тонны. Двигатель хорошо себя проявляет на малых оборотах и даже при 800 об/мин неплохо себя чувствует. Правда, он довольно громкий. Также нужно учитывать, что после 3500 об/мин мотор очень быстро умирляет свой пыл и требует повышения передачи. Автоматическая 5-ступенчатая трансмиссия демонстрирует неплохие реакции. Поэтому наименее мощный пикап демонстрирует неплохую динамику. Разгон до 100 км/ч занимает 10,4 с, а максимальная скорость составляет 178 км/ч. К тому же, L200 самый экономичный – 8,9 л/100 км в городском цикле и 6,7 л/100 км – в загородном.

Под капотом Amarok – турбодизель V6 объемом 3,0 л и мощностью 224 л. с. Главное его преимущество – немалая тяга на малых оборотах: уже при 1500 об/мин в



Салон Ford декорирован тканью и кожей



Передняя панель Mitsubishi по форме напоминает распростерты крылья



Рулевое колесо Volkswagen украшены знаком по Golf VII



Сзади в Ranger весьма щедрое пространство над головой



На втором ряду L200 достаточно места для трех пассажиров



Подушки сидений Amarok слишком плоские

распоряжении могучие 550 Н·м крутящего момента. Немецкому пикапу под силу 3,5-тонный прицеп. Кроме того, этот мотор работает гораздо тише и более плавно, чем дизели соперников. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает плавно и в то же время быстро. Конечно, отличная и динамика: с 8-ступенчатой автоматической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 7,9 с, а максимальная скорость составляет 193 км/ч. При этом расход топлива весьма умеренный – 9,6 л/100 км в городском цикле и 8,4 л/100 км – в загородном.

В арсенале пикапов – внушительный дорожный просвет (229 мм у Ranger, 205 мм у L200 и 192 мм у Amarok), принудительно подключаемый полный привод, понижающий ряд трансмиссии и блокировки дифференциалов. Предусмотрена и система помощи при спуске с горы. Поэтому они отлично чувствуют себя на бездорожье и способны форсировать броды глубиной 70 см.

Конечно, от высокого двухтонного автомобиля, да еще и с рессорной задней подвеской, не стоит ожидать отточенной управляемости. Но пикапы на деле намного проворнее, чем можно было подумать. Ford демонстрирует неплохое поведение в виражах. Руль пикапа очень легкий, поэтому совладать с двухтонным Ford нетрудно. Езда вполне комфортабельная, а широкая колея способствует неплохой курсовой устойчивости. В салоне весьма тихо – это заслуга улучшенной шумоизоляции. Кроме того, у Ranger лучшие в этой тройке тормоза.

Меньший вес Mitsubishi положительно сказывается на его управляемости. Рулевое управление довольно точное, хотя все равно информативности в околонулевой зоне немного. Подвеска довольно мягкая и дорожные неровности поглощаются плавно и тихо. Кроме того, L200 не слишком кренится в поворотах, по меркам пикапов. L200 самый маневренный: диаметр его разворота – 11,8 м против 12,5 у Ranger и 12,95 м у Amarok. Неплохо показали себя и тормоза: они эффективные, а усилие на педали легко дозировать.

Volkswagen продемонстрировал лучшую в этой тройке управляемость. Его руль точный и информативный, а сцепление с дорогой и курсовая устойчивость на высоте. Подвеска – наиболее мягкая и комфортабельная, это чувствуется даже на разбитых асфальтовых шоссе и грунтовых дорогах. При этом нежелательные движения кузова не слишком большие. Также у Amarok хорошая шумоизоляция салона – при езде по шоссе ветер и шины не слышны.

Mitsubishi L200 2,4 Instyle самый доступный в тройке – 1 100 000 гривен. Он также привлекает экономичностью. Цена Volkswagen Amarok 3,0 TDI Highline – 1 309 000 гривен, его сильная сторона – динамика. Ford Ranger 3,2 Wildtrack стоит 1 422 000 гривен, а его преимущество – богатая комплектация.



**У Ford самая большая
грузоподъемность – 1002 кг**

Mitsubishi может взять «на борт» 995 кг

Грузоподъемность Volkswagen – 985 кг

Технические характеристики			
Модель	Ford Ranger	Mitsubishi L200	Volkswagen Amarok
Тип кузова	Пикап		
Количество дверей/мест, шт.	4/5		
Снаряженная/полная масса, кг	2198/3200	1875/2900	2078/3063
Длина/ширина/высота, мм	5359/1850/1815	5285/1815/1780	5254/1954/1834
Колесная база, мм	3220	3000	3095
Колея передняя/задняя, мм	1560/1560	1520/1515	1647/1644
Клиренс (дорожный просвет), мм	229	205	192
Объем багажника мин/макс, л	–	–	–
Диаметр разворота, м	12,5	11,8	12,95
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	3198	2442	2967
Тип	Дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 5	В ряд, 4	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	20/2	16/2	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	200 при 3700	181 при 3500	224 при 3000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	400 при 1500-2750	430 при 2500	550 при 1400-2750
Топливо/емкость бака, л	Дт/80	Дт/75	Дт/80
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный		
Коробка передач	6-ст. автоматическая	5-ст. автоматическая	8-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Зависимая, рессорная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	барабанные		
Количество подушек безопасности, шт.	7	7	6
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, MASC	ABS, EBD, ESP
Размер шин	265/60 R18	245/65 R17	255/60 R18
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,6	10,4	7,9
Максимальная скорость, км/ч	175	178	193
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	11,4	8,9	9,6
– загородный цикл	7,4	6,7	8,4
– смешанный цикл	8,0	7,5	8,9
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 422 000	1 100 000	1 309 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Разнообразный C-класс



Hyundai i30

Фары Hyundai i30 дополнены светодиодными ходовыми огнями



Mazda 3

Широкая решетка радиатора Mazda 3 похожа на улыбку



Volkswagen Golf

Узкая решетка радиатора Volkswagen Golf сочетается с продолговатыми фарами

Автомобильный С-класс является самым популярным сегментом в мире. Одним из основателей его считается Volkswagen Golf, который сейчас выпускается уже в седьмом поколении. Он остается среди лидеров, однако конкуренция в С-классе серьезная. Среди соперников Golf – Mazda 3 и свежий Hyundai i30 третьего поколения. О них и пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

Новый Hyundai i30 стал серьезнее на вид, теперь он похож на младшего брата Hyundai i20. Изогнутые волнообразные поверхности ушли в прошлое. У хэтчбека длинный капот и слегка сдвинутый назад салон. Широкая трапецевидная решетка радиатора и узкие фары – черты нового фирменного стиля Hyundai. Оптика дополнена светодиодными лампами дневного света. Оконная линия стала немного выше, а у стоек крыши уменьшены углы наклона. Пятая дверь выполнена рельефной, как у Hyundai Tucson, и прикрыта спойлером. Каплевидные фонари растянуты над крыльями.

Mazda 3 третьей генерации появился в начале 2012 года, а недавно был немного освежен. Он отличается динамичным стилем с длинным капотом, аркообразной формой крыши и слегка приподнятой задней частью. Широкая решетка радиатора по форме напоминает улыбку и обрамлена хромом. Раскосые фары растянуты на выпуклые передние крылья. Оконная линия отличается элегантным изгибом, а боковины украшены штампованными линиями. Заднее стекло выполнено панорамным, а сверху его прикрывает спойлер. Расширенные «плечи» Mazda подчеркнуты продолговатыми фонарями.

Volkswagen Golf VII недавно прошел обновление, хотя мало изменился внешне. Хэтчбек сохраняет солидный внешний вид и характерный двухобъемный профиль. Фирменная узкая решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами, дополненными С-образными светодиодными ходовыми огнями. Передний бампер украшен увеличенным воздухозаборником. Капот и боковины рельефные, а колесные арки немного раздуты. На верхней кромке пятой двери находится спойлер. Заднюю часть хэтчбека визуально расширяют крупные трапецевидные фонари.

Mazda несколько крупнее соперников – достигает 4465 мм в длину при колесной базе в 2700 мм. У Hyundai эти показатели составляют 4340 и 2650 мм, соответственно. Длина Volkswagen – 4255 мм, а расстояние между осями – 2637 мм. Корейский хэтчбек самый легкий в этой тройке: он весит 1225 кг, японский хэтчбек – 1240 кг, а немецкий – 1270 кг.

В салоне Hyundai господствуют горизонтальные линии, а трехспицевое рулевое колесо выглядит более лаконично. Дизайнеры отказались от отдельных колодцев для циферблатов приборов, как у предшественника. Внутри спидометра расположен указатель уровня топлива, а в



Hyundai самый легкий – 1225 кг



Салон Mazda сдвинут назад



Volkswagen компактнее соперников – 4255 мм в длину



Пятая дверь i30 выполнена рельефной



Панорамное заднее стекло Mazda 3 сверху прикрыто спойлером



Ширину задней части Golf подчеркивают продолговатые фонари

тахометре находится датчик температуры двигателя. По центру установлен цветной экран бортового компьютера. Наклоненная центральная панель увенчана 5,0-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Благодаря ему клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь немного, хотя некоторые из них мелковаты. У рулевой колонки i30 изменяются угол наклона и глубина, а водительское сиденье регулируется по высоте. Передние кресла комфортабельные и неплохо удерживают спину. Они оснащены обогревом, как и руль. Благодаря увеличенному заднему стеклу улучшена обзорность. Центральный подлокотник теперь сдвижной, а бокс в нем довольно вместительный.

Внутри Mazda 3 преобладает спортивный дух. В отделке заметны многочисленные серебристые накладки «под алюминий», присутствуют даже вставки, имитирующие карбон. Трехспицевое рулевое колесо имеет небольшой диаметр и обшито кожей. На приборной панели центральное место занимает аналоговый тахометр с цифровым спидометром внутри. По бокам от него установлены два цветных дисплея. К широкой центральной панели сверху прикреплен 7-дюймовый монитор мультимедийной системы. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика. Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля несколько мелковаты, поэтому требуют некоторого времени для привыкания. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Передние сиденья обладают лучшей в тройке боковой поддержкой, хоть и не самые мягкие. Они также оснащены подогревом. Центральный подлокотник прячет внутри бокс. Обзорность назад несколько ограничена из-за маленького стекла.

Материалы внутренней отделки Volkswagen Golf несколько лучше, чем у соперников. Оформление салона – строгое и лаконичное. В частности, довольно много лакированных вставок. Обод трехспицевого рулевого колеса обшит кожей и выполнен плоским снизу. Спидометр и тахометр помещены в отдельные колодцы и разделены экраном бортового компьютера. Внутри спидометра – датчик остатка топлива в баке, а в тахометре – индикатор температуры охлаждающей жидкости. Центральная панель немного повернута к водителю, а сверху на ней – 6,5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Переключатели здесь украшены хромом. Они рационально упорядочены и легко находятся на ощупь. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету, широкий диапазон настроек и у сиденья водителя. Кресла первого ряда несколько упругие, но хорошо удерживают спину. На трансмиссионном тоннеле размещен широкий подлокотник с боксом. Обзорность в Volkswagen очень хорошая во всех направлениях.

На втором ряду больше всего места для ног у Mazda, хотя два других хэтчбека не

слишком ему уступают. Но в «тройке» и небольшое пространство над головой, а лидером по этому показателю является Golf. А вот салон самый широкий у i30, что позволяет трем пассажирам чувствовать себя свободнее сзади. У него и наиболее вместительный багажник – 395 л против 380 л у Volkswagen и 350 л – у Mazda. Со сложенными задними сиденьями получается 1301, 1200 и 1228 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости Mazda 3 1,5 Touring, Hyundai i30 1,6 Express и Volkswagen Golf 1,4 TSI Trendline. Все они получили центральный замок, электростеклоподъемники, электропривод и обогрев зеркал заднего вида, связь Bluetooth, магнитолу, систему стабилизации. У Mazda и Hyundai предусмотрен климат-контроль, а у Golf – кондиционер. i30 также оснащен датчиками света и дождя и легкосплавными дисками, парктроником и круиз-контролем. Volkswagen же получил технологию определения усталости водителя и у него целых 9 подушек безопасности, а у соперников – по 6.

Для сравнения выбраны версии с бензиновыми четырехцилиндровыми двигателями. Атмосферный двигатель Mazda объемом 1,5 л развивает 120 л. с. при 6000 об/мин. Он высокооборотистый и его необходимо постоянно раскручивать. Максимальные 150 Н·м крутящего момента достигаются при высоких 4000 об/мин. По мере разгона эта «четверка» становится достаточно шумной. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия отличается плавностью работы, но ее реакции не всегда быстрые, от чего страдает динамика. Разгон до 100 км/ч занимает 11,7 с, а максимальная скорость – 186 км/ч. Расход топлива в городском цикле составляет 7,4 л/100 км, а в загородном – 4,9 л/100 км. Также Mazda 3 можно выбрать с 2,0-литровым 150-сильным бензиновым двигателем.

Атмосферная 1,6-литровая «четверка» Hyundai выдает 130 л. с. при 6300 об/мин. Она также высокооборотистая, а потому ее постоянно приходится раскручивать. Пик крутящего момента в 155 Н·м доступен только при 4850 об/мин. Двигатель отзывается приятным и не слишком громким звуком. i30 разгоняется до 100 км/ч за 11,5 с и способен развить 195 км/ч. Правда, «аппетит» у него побольше: в городе расход топлива составляет 9,5 л/100 км, а на трассе – 5,2 л/100 км. Автоматическая 6-ступенчатая коробка переключения передач отличается плавностью работы, но ее реакции не столь быстрые, как у соперников. Хэтчбек у нас также может быть оснащен двигателями объемом 1,4-литровым и мощностью 100 и 140 л. с.

У Volkswagen объем меньше – 1,4 л. Однако благодаря турбонаддуву мощность составляет 125 л. с. при 5000 об/мин. Однако, главное ее преимущество – тяга на низких оборотах, ведь максимальные 200 Н·м крутящего момента в распоряжении уже с 1400 об/мин. Двигатель работа-



Центральная панель Hyundai наклонена



Тахометр Mazda сочетается с двумя экранами



Центральная панель Volkswagen повернута к водителю



Салон i30 самый широкий в районе плеч



У «тройки» самое щедрое пространство для ног сзади



В Golf больше всего места над головой

ет плавно и быстро набирает обороты, а его звук приятный и не слишком громкий. Динамика самая лучшая в тройке: разгон до 100 км/ч осуществляется за 9,1 с, а максимальная скорость – 205 км/ч. К тому же, Golf самый экономичный: в городе он расходует 6,1 л/100 км, а на трассе – 4,3 л/100 км. Хэтчбек предложен со 150-сильной версией этого двигателя, а также турбомотором объемом 1,0 л (110 л. с.).

Hyundai i30 демонстрирует уверенную управляемость благодаря новой многорычажной подвеске. Она легко справляется с большинством дорожных неровностей, хотя крены кузова при этом выражены больше, чем у двух других хэтчбеков. Подвеска все же больше ориентирована на комфорт. У автомобиля хорошее сцепление с дорогой, а рулевое управление стало точнее. Но все равно обратной связи немного. Нередко проявляется и недостаточная поворачиваемость. На больших скоростях в салоне стало тише благодаря улучшенной шумоизоляции. Кроме того, автомобиль неплохо замедляется.

Ходовая Mazda 3 более ориентирована на активного водителя, а улучшить управляемость призвана многорычажная задняя подвеска (у соперников она ползависимая). Рулевое управление довольно острое и точное, а еще наполняется тяжестью на больших скоростях. Но немного больше информативности ему не помешало бы. Хэтчбек очень редко демонстрирует недостаточную поворачиваемость, а большая колесная база способствует хорошей курсовой устойчивости. Конечно, подвеска несколько жестковата, но зато автомобиль очень мало кренится в поворотах. К тому же, на больших скоростях в салоне становятся отчетливо слышны шумы ветра и шин.

Golf демонстрирует уверенную нейтральную управляемость и легко контролируем. Его руль не только очень точный, но и самый информативный из трех хэтчбеков. С недостаточной поворачиваемостью успешно борется электронная система XDS, имитирующая дифференциал повышенного трения. Подвеска Volkswagen, конечно, традиционно упругая, но комфорт езды остается неплохим и по-настоящему ощутимы лишь глубокие выбоины. А нежелательные движения кузова в виражах небольшие. Также у немецкого автомобиля самая лучшая шумоизоляция, что особенно ощутимо при езде по автомагистрали.

Hyundai i30 1,6 Express самый доступный в этой тройке – 536 тыс. гривен. При этом у него самое богатое оснащение и большой багажник. Mazda 3 1,5 Touring стоит 540 тыс. гривен и привлекает управляемостью. Цена Volkswagen Golf 1,4 TSI Trendline несколько выше – 573 тыс. гривен, – но зато у него лучшие в тройке динамика и экономичность.



Багажник Hyundai самый вместительный – 395 л

Объем багажника Mazda – 350 л

У Volkswagen в распоряжении 380 л

Технические характеристики			
Модель	Hyundai i30	Mazda 3	Volkswagen Golf
Тип кузова	Хетчбэк		
Количество дверей/мест, шт	5/5		
Снаряженная масса, кг	1225	1240	1270
Длина/ширина/высота, мм	4340/1795/1465	4465/1795/1450	4255/1799/1452
Колесная база, мм	2650	2700	2637
Колея передняя/задняя, мм	1573/1581	1555/1560	1549/1520
Клиренс (дорожный просвет), мм	150	155	160
Объем багажника мин/макс, л	395/1301	350/1228	380/1270
Диаметр разворота, м	10,6	10,6	10,9
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1591	1496	1395
Тип	Бензиновый		Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	130 при 6300	120 при 6000	125 при 5000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	155 при 4850	150 при 4000	200 при 1400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50	Аи-95/51	Аи-95/50
Трансмиссия			
Тип привода	Передний		
Коробка передач	6-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	6	9
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC	ABS, EBD, DSC	ABS, EBD, ESP
Размер шин	195/65 R15	205/60 R16	195/65 R15
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,5	11,7	9,1
Максимальная скорость, км/ч	195	186	204
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	9,5	7,4	6,1
– загородный цикл	5,2	4,9	4,3
– смешанный цикл	6,8	5,8	5,0
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	536 000	540 000	573 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Сравнение городских вседорожников



Citroen C3 Aircross

Передняя часть Citroen C3 Aircross
выглядит очень необычно



Renault Captur

По центру радиаторной решетки Renault
Captur – огромный логотип марки



Seat Arona

Узкая радиаторная решетка
Seat Arona сочетается с огромным
воздухозаборником в бампере

Многие автомобилисты эксплуатируют вседорожные модели преимущественно в городе. Полный привод в этом случае не особо нужен, но пригодятся увеличенный клиренс и удобная высокая посадка за рулем. Так что неудивительно, что многие автопроизводители начали предлагать подобные вседорожники, для которых полный привод недоступен даже за доплату. Недавно на украинском рынке в этом сегменте произошло пополнение – появились новые Citroen C3 Aircross и Seat Arona. Мы решили проверить их в сравнении с уже зарекомендовавшим себя Renault Captur.

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

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

Дизайн Seat Arona выдержан в фирменном граненом стиле испанской марки. Небольшая трапециевидная решетка радиатора сочетается с треугольными фарами. Предусмотрены и светодиодные ходовые огни. В бампере заметен немаленький воздухозаборник. Нижняя часть кузова прикрыта черными защитными накладками. Боковины и пятая дверь выполнены профилированными, а на крыше установлен немаленький спойлер. По краям кузова сзади размещены крупные стреловидные фонари.

У вседорожников примерно одинаковые размеры. C3 Aircross достигает 4154 мм в длину при колесной базе в 2604 мм. У Captur эти показатели равны 4122 и 2606 мм, соответственно. Длина Arona достигает 4138 мм, а расстояние между осями – 2564 мм. Citroen весит 1188 кг, Renault – 1180 кг, а Seat – 1165 кг.

В салоне Citroen заметны яркие вставки, а вентиляционные дефлекторы дополнены хромированными накладками. Передняя панель выполнена рельефной. Обод руле-



Задние стойки Citroen выполнены в виде решеток



У Renault самая большая колесная база – 2606 мм



Seat легче соперников – 1165 кг



На крыше C3 Aircross установлен спойлер



Сзади по краям кузова Captur – крупные овальные фонари



Пятая дверь Arona выполнена рельефной

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

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

Внутри Seat Arona заметно влияние родственного Seat Ibiza: у него позаимствованы обшитый кожей руль и передняя панель. 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 немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен 5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Переключателей блоков аудиосистемы и климатической установки немного, но некоторые из них мелковаты. Подсветка кнопок – эмоциональная, ярко-красная. У рулевой колонки изменяются угол наклона и вылет, а водительское сиденье регулируется по высоте. Передние сиденья достаточно упругие, но зато обладают лучшей в тройке боковой поддержкой. Они

оснащены подогревом. Обзорность во всех направлениях хорошая. Центральный подлокотник прячет отделение для мелкой поклажи.

На втором ряду больше всего места для ног в Captur, а у Citroen самый большой запас пространства над головой. В C3 Aircross и Captur задние сиденья оснащены горизонтальной регулировкой. В Captur ощущается недостаток пространства в районе плеч, поэтому сзади комфортнее двоим. А вот у Arona салон, наоборот, широкий. У Citroen наиболее вместительный багажник – 410-520 л, в зависимости от положения задних кресел. В Renault этот показатель равен 377-455 л, а в Seat – 400 л. Со сложенными сиденьями второго ряда получается 1289, 1235 и 1280 л, соответственно.

Для сравнения выбраны комплектации приблизительно одинаковой стоимости – Citroen C3 Aircross 1,2 Feel, Renault Captur 1,2 Zen и Seat Arona 1,0 TSI Style. Все автомобили оснащены центральным замком, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, аудиосистемой, связью Bluetooth, легкосплавными дисками и системой стабилизации. Французские автомобили получили круиз-контроль и климат-контроль, а в Arona установлен кондиционер. C3 Aircross и Captur также оснащены системой контроля давления в шинах, датчиками света и дождя. В Citroen есть парктроник, а в Renault – система доступа без ключа. Seat же получил обогрев лобового стекла. В C3 Aircross 6 подушек безопасности, в Captur – 4, а в Arona – 2.

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

Captur также получил 1,2-литровый турбомотор, но четырехцилиндровый и более мощный – 115 л. с. при 4900 об/мин. Он эластичен и тяговит, причем особенно это заметно в среднем диапазоне оборотов. Пиковые 190 Н·м крутящего момента доступны при 2000 об/мин. Двигатель работает плавно и тихо. Автомобиль разгоняется за 10,9 с до 100 км/ч и развивает 192 км/ч. Передачи в 6-ступенчатой трансмиссии с двумя сцеплениями переключаются очень быстро. В городе автомобиль расходует 6,6 л/100 км, а на шоссе – 4,7 л/100 км. В Украине этот Renault также доступен с 1,5-литровым 90-сильным турбодизелем.



Передняя панель Citroen – профилированная



Цифровой спидометр Renault сочетается с аналоговым тахометром



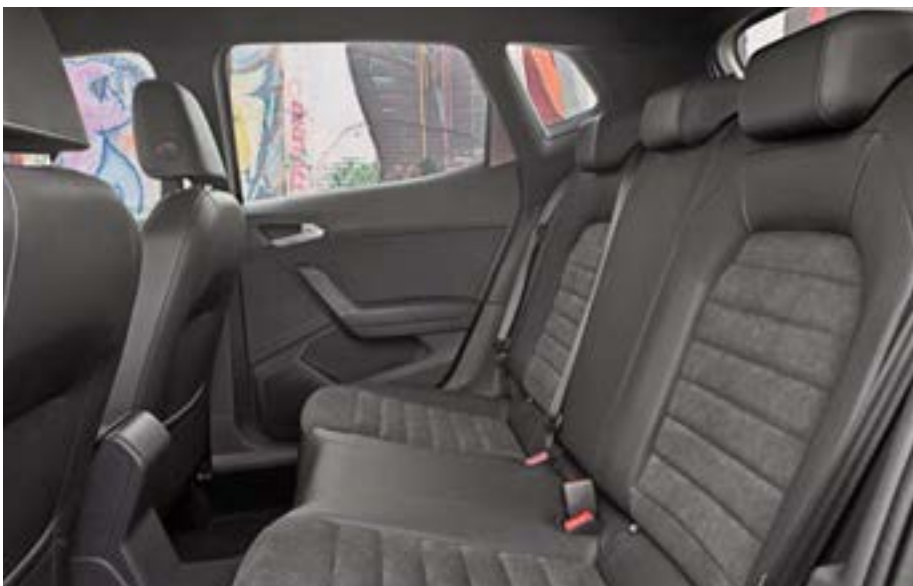
Центральная панель Seat повернута к водителю



На втором ряду в C3 Aircross больше всего места над головой



Задние сиденья Captur оснащены горизонтальной регулировкой



Салон Arona самый широкий

Трехцилиндровый турбомотор Arona объемом 1,0 л выдает 115 л. с. и обладает крутящим моментом в 200 Н·м при 2000-3500 об/мин. Он достаточно тяговит в среднем диапазоне оборотов, однако турбопауза у него более выражена, чем у двигателей соперников. Кроме того, мотор довольно шумный, да и вибрации порой ощутимы. Зато он быстро набирает обороты и достаточно эластичный. Роботизированная трансмиссия с двумя сцеплениями переключает передачи очень быстро. Seat демонстрирует лучшую в тройке динамику. Разгон до 100 км/ч занимает 10 с, а максимальная скорость составляет 182 км/ч. К тому же, он является самым экономичным в этой тройке: 5,7 л/100 км в городском цикле и 4,5 л/100 км – на трассе. У нас также доступна 95-сильная версия этого мотора.

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

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

У Seat традиционно в приоритете управляемость и он больше заинтересует активных водителей. Рулевое управление точное, хотя и чересчур легкое. Система XDS имитирует дифференциал повышенного трения и позволяет уменьшить недостаточную поворачиваемость. Автомобиль демонстрирует хорошее сцепление с дорогой. Подвеска довольно упругая, но зато вседорожник очень мало кренится в поворотах. Также следует отметить неплохую шумоизоляцию салона: при езде по автомагистрали внутри достаточно тихо.

Renault Captur 1,2 Zen самый доступный из трех автомобилей – 534 тыс. гривен. Он также привлекает богатой комплектацией. Citroen C3 Aircross 1,2 Feel стоит 539 тыс. гривен, его сильная сторона – вместительный багажник. Seat Arona 1,0 TSI Style несколько дороже – 567 тыс. гривен, – зато у него лучшие динамика и экономичность.



Багажник Citroen самый большой – 410-520 л

Объем багажника Renault– до 455 л

У Seat в распоряжении 400 л

Технические характеристики			
Модель	Citroen C3 Aircross	Renault Captur	Seat Arona
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1188	1180	1165
Длина/ширина/высота, мм	4154/1756/1637	4122/1778/1566	4138/1780/1552
Колесная база, мм	2604	2606	2564
Колея передняя/задняя, мм	1513/1491	1531/1516	1486/1503
Клиренс (дорожный просвет), мм	175	200	175
Объем багажника мин/макс, л	410/1289	377/1235	400/1280
Диаметр разворота, м	11,0	10,8	11,2
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1199	1197	999
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3	В ряд, 4	В ряд, 3
Количество клапанов/распределов, шт.	12/2	16/2	12/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	110 при 5500	115 при 4900	115 при 5000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	205 при 1500	190 при 2000	200 при 2000-3500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/45	Аи-95/45	Аи-95/40
Трансмиссия			
Тип привода	Передний		
Коробка передач	6-ст. автоматическая	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	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	4	2
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	205/60 R16	205/60 R16	205/55 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,6	10,9	10,0
Максимальная скорость, км/ч	183	192	182
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	9,0	6,6	5,7
загородный цикл	5,2	4,7	4,5
смешанный цикл	6,6	5,4	5,0
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	539 000	534 000	567 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		



JAGUAR

Ягуар ХК:

кузнец успеха марки

Марка Jaguar известна еще с 1922 года, но долгое время она была одним из многих десятков мелкосерийных британских автопроизводителей. Мировой успех пришел к ней в послевоенные годы, а его кузнецом стало «семейство» моделей XK. В этом году оно празднует свое 70-летие.

Марка Jaguar известна еще с 1922 года, но долгое время она была одним из многих десятков мелкосерийных британских автопроизводителей. Мировой успех пришел к ней в послевоенные годы, а его кузнецом стало «семейство» моделей XK. В этом году оно празднует свое 70-летие.

Во время Второй мировой войны большинство британских автозаводов были перепрофилированы на выпуск различной боевой техники. На предприятии Jaguar (тогда оно называлось Swallow Sidecars) наладили сборку авиадвигателей. Впрочем, от этого был свой выиск: инженеры смогли ознакомиться с новейшими технологиями в отрасли моторостроения, чтобы затем применить их в своей отрасли. С 1943 года группа конструкторов во главе с Уильямом Хайнсом начала разработку полностью нового шестицилиндрового двигателя.

В 1945 году директор компании Уильям Лайонс переименовал ее в Jaguar. После смены названия взялись за радикальное обновление всего модельного ряда. К тому времени практически был готов и мотор. Для своего времени эта 3,4-литровая рядная «шестерка» была очень передовой – с головкой блока цилиндров из алюминиевых сплавов и двумя верхними распредвалами. Характеристики оказались очень неплохими: 160 л. с. в дорожной версии и 180 л. с. в гоночной.



Jaguar C-Type – первый в мире автомобиль с дисковыми тормозами



Jaguar XK 2008 года

«Сердце» XK120 – 3,4-литровая рядная «шестерка» с двумя распредвалами в головке блока цилиндров





Jaguar XK Convertible 2011 года

Уильям Лайонс решил, что первым этот двигатель должна получить новая имиджевая модель, которая не станет массовой, но привлечет всеобщее внимание к марке. Поэтому в Jaguar взяли за разработку двухместного спортивного кабриолета. Работы над ним длились три года, а представить новинку решили на первом послевоенном Лондонском автосалоне в 1948 году.

Дебют нового Jaguar на публике сотворило фурор. Изящный кабриолет мгновенно привлек всеобщее внимание своими обтекаемыми формами кузова из авиационных алюминиевых сплавов. Среди новшеств конструкции были независимая подвеска передних колес и регулируемая рулевая колонка. Салон декорировали дорогой кожей и ореховым деревом. Интригующим было и название модели – XK120. На презентации представители Jaguar разъяснили, что не зря придумали такое цифровое обозначение. Ведь их творение было способно развить 120 миль/ч (193 км/ч), то есть было самым быстрым дорожным автомобилем своего времени.

Многие скептически восприняли такое заявление, но Уильям Лайонс не привык бросать слова на ветер. Вскоре прессу пригласили на показательный заезд на сверхсовременной бельгийской автострате. XK120 превзошел все ожидания, ведь развил невероятные 200 км/ч и установил мировой рекорд скорости для серийных автомобилей. Разгон до 100 км/ч занимал менее 10 с. А надежность кабриолет доказал на гоночной трассе в Монтлери, где его испытывали на протяжении недели на скорости 160 км/ч.



Jaguar XK120 Coupe – победитель гонки NASCAR



Jaguar XK120 SE Pininfarina



Jaguar XK140 Fixed Head Coupe 1954 года



Jaguar XK150 Fixed Head Coupe 1957 года

За это время автомобили преодолели свыше 27 тыс. км, они останавливались только для дозаправки и смены уставших пилотов.

Рекорды принесли Jaguar не только известность, но и многочисленные заказы на XK120. Причем, спрос был настолько большой, что заводских мощностей не хватало, чтобы его удовлетворить. От первоначальных планов собрать 200 машин отказались и с 1951 года взялись расширять производство. Тем более, что интерес к XK120 проявили на самом большом авторынке мира – в США, – а британское правительство решило предоставлять налоговые льготы экспортерам.

Автомобиль решили сделать дешевле и менее трудоемким в изготовлении, поэтому алюминиевые кузовные панели заменили стальными. К кабриолету присоединилось оригинальное купе. Кстати, для избранных клиентов изготовили несколько эксклюзивных XK120 с заказными кузовами от Bertone, Ghia и Pininfarina. Одним из первых американских владельцев Jaguar стал знаменитый актер Кларк Гейбл.

Вышеперечисленные доработки позволили за шесть лет изготовить свыше 12 тыс. автомобилей. Популярности способствовали и гоночные успехи. Самыми громкими стали победы в 24-часовой гонке в Ле-Мане в 1951 и 1953 годах. Их завоевала заводская команда на гоночной модификации XK120-C или



Jaguar XK150 S Roadster 1959 года оснащен 265-сильным мотором от гоночного D-Type



Jaguar XKR, 2003 год



Jaguar XKR-S 2011 года развивает 300 км/ч



Ягуар ХКСХ 1957 года



Возрожденный Ягуар ХК 1996 года



На испытаниях в Бельгии кабриолет развил рекордную скорость 200 км/ч

С-Туре. Залогом успеха стала еще одна новейшая авиационная технология – дисковые тормоза, впервые в мире примененные в автомобиле. К тому же, Ягуар стал первой импортной моделью, победившей на этапе американской серии NASCAR.

В 1954 году дебютировал модернизированный Ягуар ХК140. Он стал просторнее внутри, а мощность двигателя увеличили до 190 л. с. в базовой версии. Кроме того, представили заряженный 210-сильный вариант SE, а в списке опций появилась автоматическая трансмиссия. Управляемость улучшили доработанные подвеска и рулевое управление. За три года выпустили около 8800 купе и кабриолетов.

На гоночных трассах тем временем блистал новый болид Ягуар D-Туре. Его изюминкой стал сверхлегкий кузов типа «монокок», служащий силовой структурой, к которой крепились мотор, трансмиссия и ходовая. Масса D-Туре составила всего 840 кг и с усовершенствованной 3,4-литровой 265-сильной «шестеркой» он легко развивал 280 км/ч. В 1955-1957 годах ему трижды покорился Ле-Ман. За такие достижения королева Елизавета II присвоила Уильяму Лайонсу рыцарский титул.

Отдельного упоминания заслуживает редчайший кабриолет Ягуар ХКСХ – дорожная версия D-Туре с тем же двигателем. Максимальная скорость автомобиля составила 240 км/ч. ХКСХ планировали выпустить ограниченной серией из 25 машин, но из-за пожара собрали только 16 машин. Оставшиеся 9 собрали



Кларк Гейбл стал одним из первых владельцев Ягуар ХК120 в США



Купе Ягуар ХК120 1951 года



Непобедимый Jaguar D-Type
1954 года

в прошлом году по технологиям 60-летней давности и распродали коллекционерам.

Гоночные новшества применили и на новом серийном XK150 1957 года. Сначала он получил дисковые тормоза, а два года спустя – и 3,8-литровый мотор. Причем если мощность стандартной версии составила 220 л. с., то XK150 S развивал те же 265 л. с., что и D-Type. Хотя автомобиль стал больше и тяжелее, чем XK140, динамика улучшилась. Разгон до 100 км/ч занимал 7,2 с, а максимальная скорость составила 220 км/ч. Автомобиль был весьма экономичным для своего времени – расходовал 12,8 л/100 км в смешанном цикле.

Последний Jaguar XK150 покинул конвейер в октябре 1960 года и уступил место своему наследнику – легендарному E-типу. Всего за 12 лет произвели свыше 30 тыс. автомобилей серии XK и именно благодаря им британская марка громко заявила о себе. А рядный шестицилиндровый двигатель Уильяма Хайнса получился настолько удачным, что его устанавливали на различные модели Jaguar вплоть до 1992 года.

В 1996 году серию Jaguar XK возродили, но уже как большие четырехместные туристические купе и кабриолет с V8 под капотом. Новинка оказалась не менее элегантной на вид, чем знаменитый предок – постарался известный дизайнер Ян Каллум. Сначала устанавливали 4,0-литровые моторы мощностью 290 и 370 л. с., а потом появились усовершенствованные «восьмерки» объемом 4,2 л на 300 и 400 л. с.

В 2006 году представили новый Jaguar XK с легким кузовом из алюминиевых спла-



Первый Jaguar XK120 1948 года



Усовершенствованный Jaguar XK140 1954 года



Сэр Уильям Лайонс – основатель Jaguar и отец XK120

вов. На первых порах его оснащали 4,2-литровыми двигателями предшественника, но затем в линейке появились 5,0-литровые V8. Самый мощный 550-сильный Jaguar XKR-S стартовал до 100 км/ч за 4,4 с и развивал 300 км/ч.

Сейчас в линейке Jaguar есть только компактное двухместное купе Jaguar F-Type. Впрочем, руководство британской компании рассматривает возможность возвращения Jaguar XK, ведь именно эта модель стала залогом процветания марки.



Поначалу кузова изготовляли только из алюминиевых сплавов



Салон декорирован кожей и ореховым деревом



Эксклюзивный Jaguar XK120 Ghia Supersonic Coupe



Первый и последний Jaguar XK

COSMOLADY

Ж У Р Н А Л

Е Н Щ И Н

44 | апрель | 2018 |

ТЕМА
НОМЕРА
СТРАТЕГИЯ
ЛИЧНОСТИ

БОРЬБА
ЗА ЖИЗНЬ

ЖЕЛАНИЮ
БЫТЬ!

ЖЕНЩИНА
В ПОЛИТИКЕ

КАК СБЕРЕЧЬ
УСПЕШНЫЙ
БИЗНЕС

BACK
COVER
PERSON
МИЛА
ВАВРИК

МОДА
10 MUST
HAVE
ВЕСНЫ

ЗДОРОВЬЕ
ИСКУССТВО
ПАРНОЙ ЙОГИ

А ТАКЖЕ
RUTA
AVIATOR

Римма Фёдорова

Я УМЕЮ ДЕЛАТЬ ЯРКОЕ ШОУ



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

Прием объявлений в издания на сайтах

www.afp.com.ua

www.arendagazeta.com.ua

www.realtycomfort.kiev.ua



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

Всеукраинская газета