

# Тест-Драйв

Июнь 2018



Ferrari SP38 • Volkswagen I.D. R Pikes Peak • Brabham BT62 • Rolls-Royce Cullinan  
BMW M2 Competition • Lexus ES • Mercedes-Benz A-Class Sedan • Buick Velite 6 • Hyundai i20  
Kia Niro EV • Volkswagen Golf GTI TCR • Borgward BX7 • BMW 2 Series Active Tourer Kia Sportage  
Mazda CX-3 • Audi A6 • Mercedes-Benz CLS • Kia Sportage, Mitsubishi Eclipse Cross и  
Seat Ateca • Citroen C4 Cactus, Kia Cee'd, Renault Megane • Ford EcoSport, Nissan Juke  
и Renault Captur • Kia Rio, Peugeot 301 и Skoda Rapid • Citroen C3, Toyota Yaris и  
Volkswagen Polo • Volkswagen

Автомобильный журнал для тех, кто умеет выбирать  
**[www.testdrive.com.ua](http://www.testdrive.com.ua)**

# Июнь 2018

# www.testdrive.com.ua



Над номером работали:

Брязгунов Тарас

Каратаев Вячеслав

Косоголов Александр

Фитисова Юлия

Главный редактор

Краев Василий

Свидетельство о регистрации КВ 7445 от 17.06.03.

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

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

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

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

Отдел распространения: booker.afp@gmail.com

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



4

**Концепт-кар Volkswagen I.D. R Pikes Peak:**  
цель – рекорд



10

**Премьера Brabham BT62:**  
посвящается гоночной легенде



18

**Премьера Ferrari SP38:**  
по индивидуальному заказу



24

**Премьера Rolls-Royce Cullinan:**  
вседорожник высшего класса



32

**Премьера BMW M2 Competition:**  
прибавка в мощности



38

**Премьера Lexus ES:**  
с прицелом на Европу



44

**Премьера Mercedes-Benz A-Class Sedan:**  
пополнение в линейке



50

**Премьера Buick Velite 6:**  
вседорожный гибрид



56

**Премьера Hyundai i20:**  
обновление



62

**Премьера Kia Niro EV:**  
полная «электрификация»



68

**Премьера Volkswagen Golf GTI TCR:**  
самый быстрый в "семействе"



74

**Премьера Vorgward BXi7:**  
возрождение в образе электромобиля



80

**Премьера BMW 2 Series Active Tourer:**  
модернизация

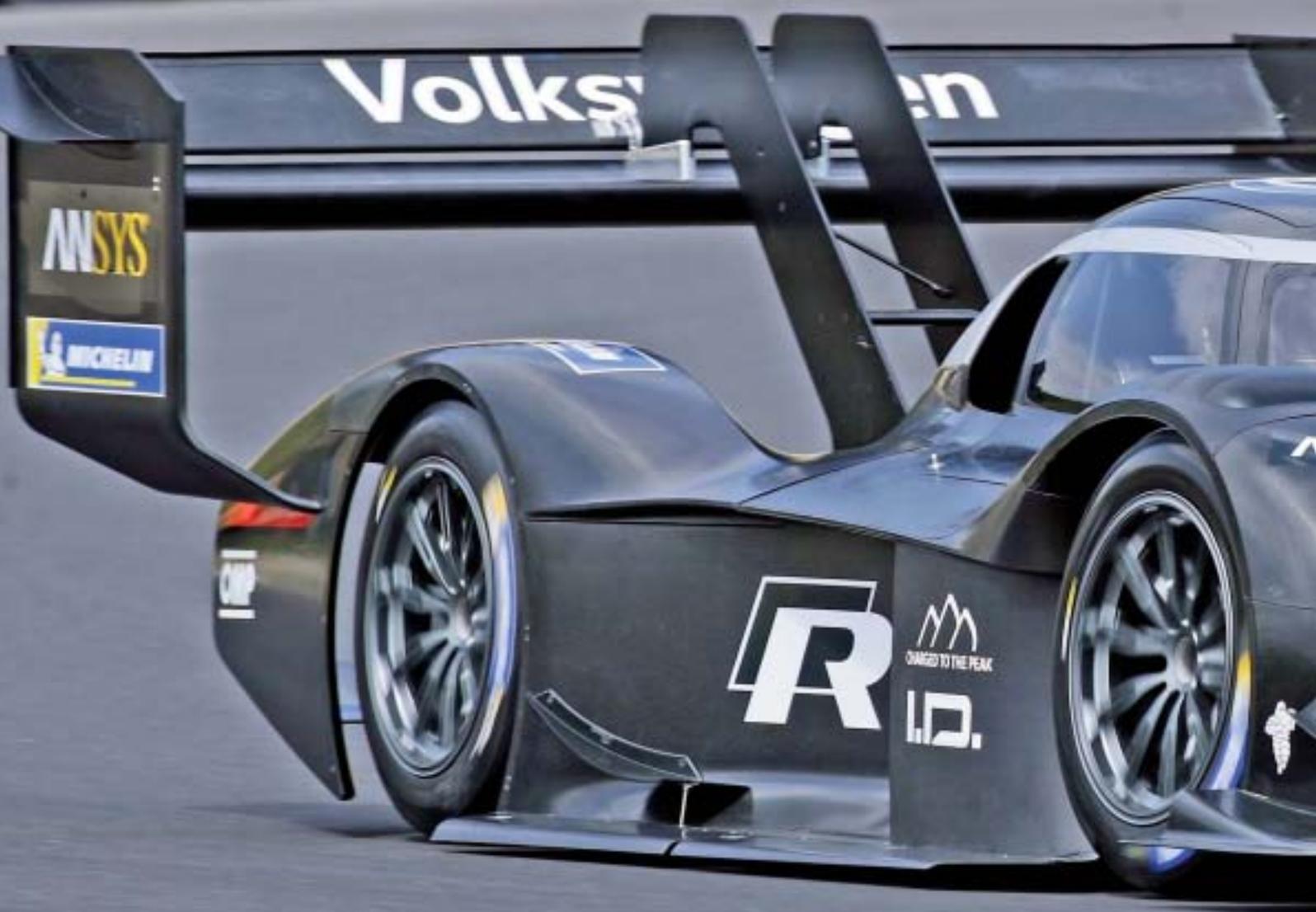
**86****Премьера  
Kia Sportage:**  
освежение**92****Тест-Драйв  
Mazda CX-3:**  
кроссовер с задорным нравом**102****Дебютант  
Audi A6:**  
упор на технологии**110****Дебютант  
Lamborghini Urus:**  
дикий бык**120****Дебютант  
Mercedes-Benz CLS:**  
седан с душой купе**130****Сравнительный тест-драйв  
Kia Sportage, Mitsubishi Eclipse Cross и Seat Ateca:**  
вседорожники с характером**136****Сравнительный тест-драйв  
Citroen C4 Cactus, Kia Cee'd, Renault Megane:**  
стильный С-класс**142****Сравнительный тест-драйв  
Ford EcoSport, Nissan Juke и Renault Captur:**  
полный привод – не главное**148****Сравнительный тест-драйв  
Kia Rio, Peugeot 301 и Skoda Rapid:**  
большие автомобили на небольшие деньги**154****Сравнительный тест-драйв  
Citroen C3, Toyota Yaris и Volkswagen Polo:**  
многогранный В-класс**160****Страницы истории  
Volkswagen:**  
юбилей народного автомобиля

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 предвари-

тельно 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.

# Volkswagen I.D. R

## цель – рекорд



# Pikes Peak:





Ежегодно в американском Колорадо проводят необычную гонку Pikes Peak International Hill Climb. Задача гонщиков – как можно быстрее подняться на гору по извилистой дороге. Трасса включает 156 поворотов, а перепад высот составляет почти полтора километра. В нынешнем году на Pikes Peak приедет Volkswagen, причем с оригинальным электромобилем I.D. R.

Новый Volkswagen I.D. R Pikes Peak должен не просто победить в гонке, но и установить новое рекордное время заезда. Так что перед конструкторами стояла сложная задача. Они спроектировали

обтекаемый спортпрототип по типу автомобилей из 24-часовой гонки в Ле-Мане. У низкого купе салон сдвинут вперед, а сзади установлено огромное антикрыло с выраженным килем. В основе купе Volkswagen лежит карбоновый монокок, поэтому масса автомобиля относительно небольшая – всего 1130 кг.

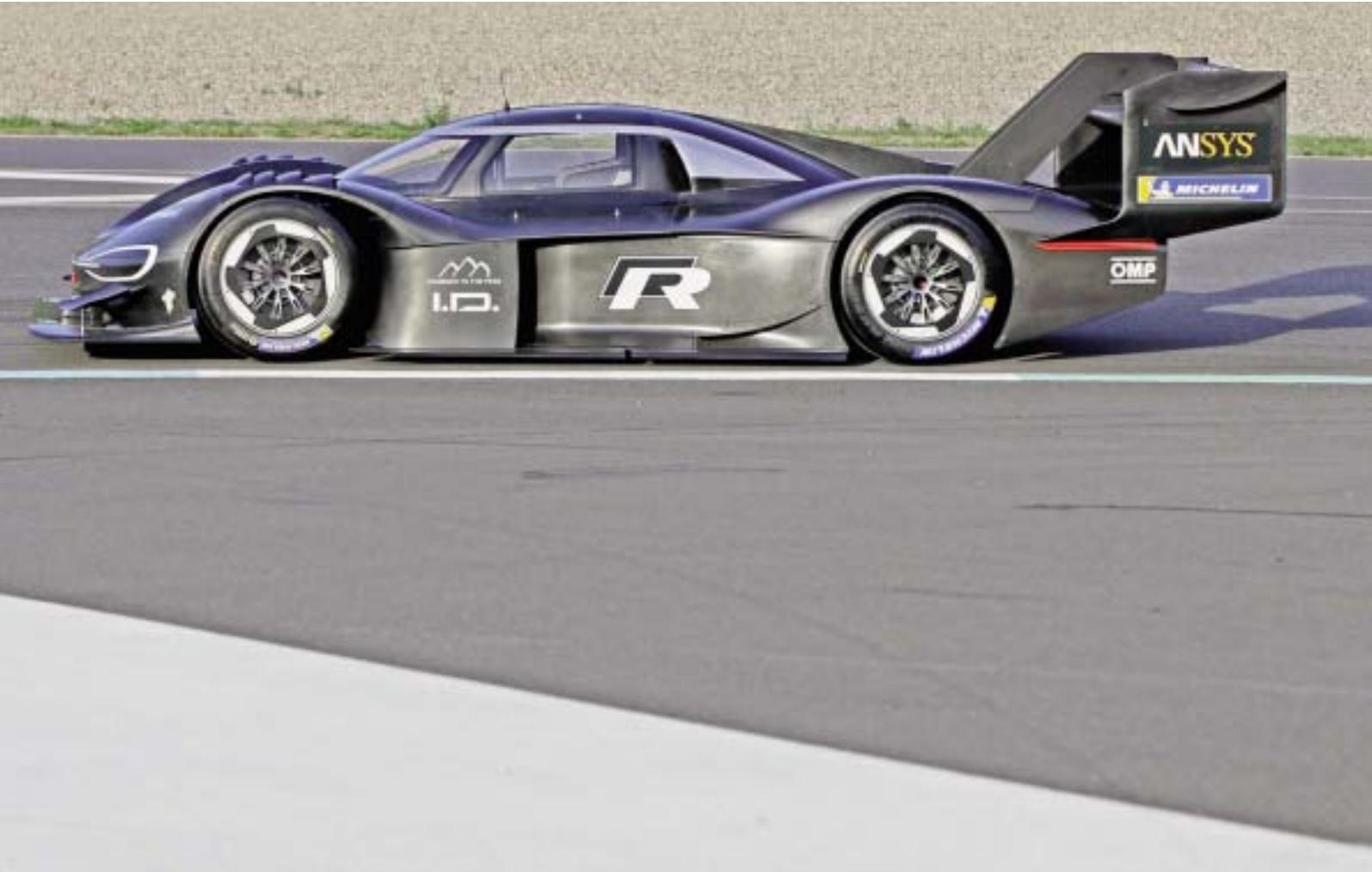
В спартанском одноместном салоне преобладает голый карбон. Цифровая приборная панель установлена прямо на руле, как в Формуле-1.

Характеристики I.D. R Pikes Peak также сопоставимы с параметрами болидов Формулы-1. Четыре электромотора сум-

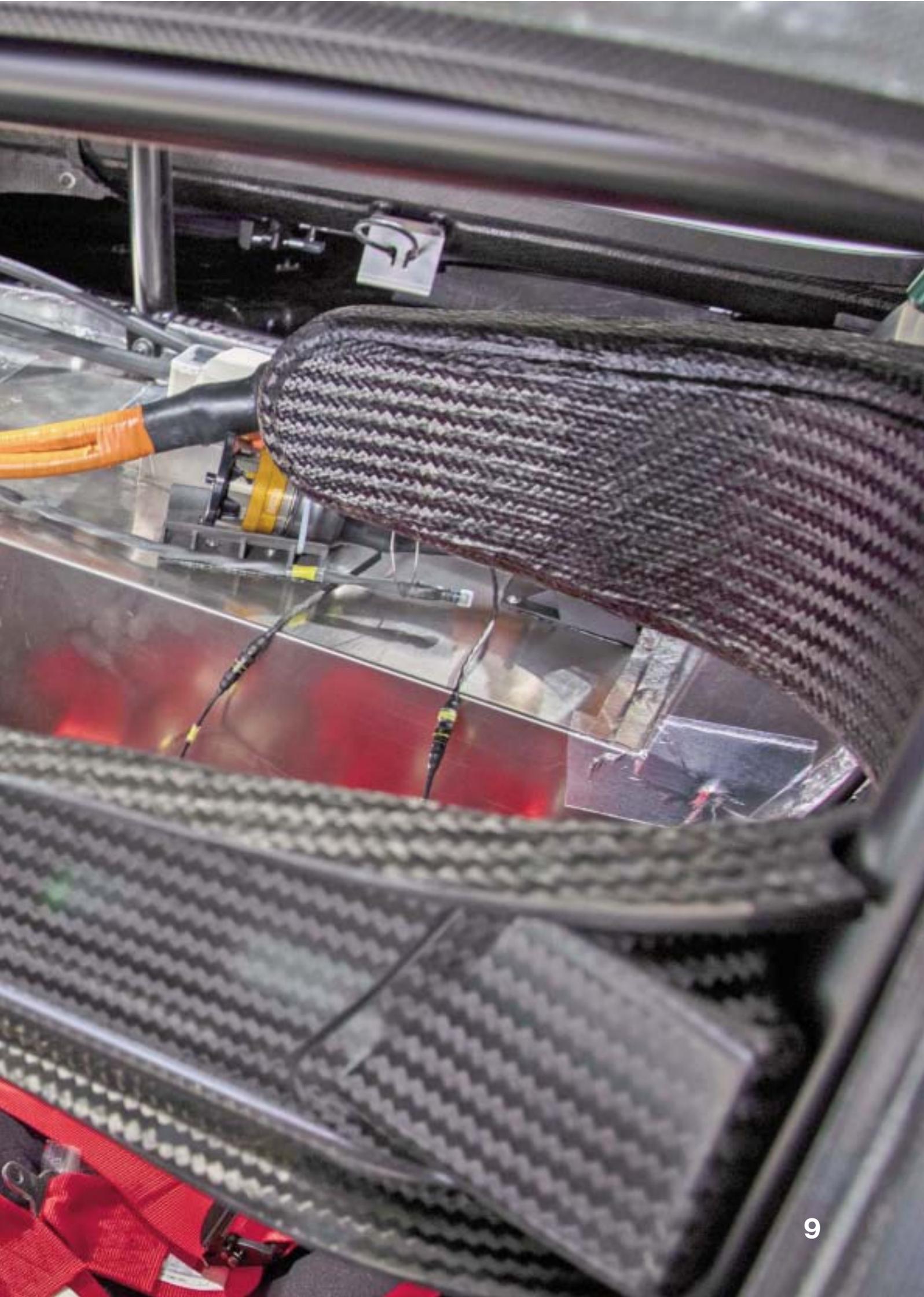
марно развивают 680 л. с., а максимальный крутящий момент составляет 650 Н·м. Электромобиль Volkswagen способен разогнаться до 100 км/ч за 2,25 с.

В целях экономии веса аккумуляторную батарею сделали небольшой, но зато расширили возможности тормозной рекуперации – таким образом можно пополнить заряд за гонку на 20%.

Рекордный заезд Volkswagen I.D. R запланирован на 24 июня. Пилотировать автомобиль будет гонщик Ромейн Дюма, который уже трижды выигрывал гонку Pikes Peak.







# Brabham BT

посвящается гоночной



# Г62:







Сэр Джек Брэбхэм – один из самых успешных гонщиков в истории Формулы-1. Австралиец трижды побеждал в чемпионате мира, причем значительную часть гонок он выиграл на автомобилях собственной конструкции. После завершения карьеры пилота Джек Брэбхэм развивал свою команду и продолжал разрабатывать гоночные автомобили, однако не так и не создал ни одной серийной модели. Впрочем, это удалось его сыну Дэвиду, представившему трековое купе Brabham BT62.

Серийный первенец получился весьма неплохим и его характеристики впечатляют. Небольшой 4,5-метровый автомобиль весит всего 972 кг, ведь в его конструкции активно использован карбон. У Brabham BT62 заостренный «нос», выраженные мускулистые крылья и узкие фары. Прижимная сила просто огромная

– 1200 кг. Добились этого благодаря карбоновому аэродинамическому обвесу и огромному заднему антикрылу. Стреловидные фонари подчеркивают ширину задней части, а между ними установлены сдвоенные сопла выхлопной системы.

В отделке салона Brabham BT62 использованы легкие карбон и алькантара. Руль выполнен в стиле гоночных болидов, а на него вынесены свыше десятка разных клавиш и переключателей. Показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей. Оригинально выполнена центральная панель с блоком клавиш, как у мобильного телефона или калькулятора. Сиденья интегрированы в карбоновый монокок, а водителя и пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель.

Австралийскре купе оснащено доработанным 5,4-литровым V8 Ford. Атмосферный двигатель развивает 710 л. с. и обла-

дает максимальным крутящим моментом в 667 Н·м. В паре с «восьмеркой» работает 6-ступенчатая секвентальная трансмиссия. Динамические характеристики Brabham BT62 не раскрывают, но легкий автомобиль наверняка разгоняется до 100 км/ч менее, чем за 3 с и развивает скорость свыше 320 км/ч. Трековое купе получило горизонтальные рычаги подвески и карбоново-керамические тормоза с шестипоршневыми суппортами.

Новый Brabham BT62 поступит в производство с конца 2018 года. Изначально выпустят 70 автомобилей, что символизирует 70-летие начала гоночной карьеры Джека Брэбхэма. Половину из них окрасят в цвета гоночной команды Brabham. Цена купе – 1,3 миллиона долларов. Немного позже появится более комфортабельная версия модели.







### Технические характеристики Vrabham VT62

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	972
Длина/ширина/высота, мм	4460/1950/1152
Колесная база, мм	2695
<b>Двигатель</b>	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	5409
Тип	Бензиновый
Расположение	В базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с.	710
Макс. крутящий момент, Н·м	667
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/125
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	Задний
Коробка передач	6-ст. секвентальная
<b>Ходовая</b>	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, с стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Стоимость автомобиля, долларов	1 360 000
Первое техобслуживание км	10 000
Периодичность техобслуживания км	10 000





# Ferrari SP38:

по индивидуальному заказу



Первые серийные Ferrari как правило оснащали эксклюзивными заказными кузовами. Постепенно с ростом объемов производства от такой практики отказались, но в последние годы в Ferrari все же вернулись к созданию индивидуальных моделей. За последние годы появились такие модели, как Ferrari SP275 RW, J50 и 458 MM Speciale, а теперь показали новый Ferrari SP38, созданный по индивидуальному заказу.

В основе SP38 лежит шасси купе Ferrari 488 GTB, однако все кузовные панели полностью новые и выполнены из карбона. Дизайн выдержан в духе знаменитых моделей 80-х – таких, как Ferrari F40 и 308. У автомобиля заостренный «нос» и раскосые фары, а в переднем бампере появился

широкий воздухозаборник. Лобовое стекло выполнено панорамным. Предусмотрен и новый обвес. Вместо заднего стекла установлены оригинальные «жабры». Сзади появился небольшой спойлер, а круглые фонари уменьшены в размерах. Выхлопные трубы подняли выше и интегрировали в задний бампер.

Салон Ferrari SP38 пока держат в секрете, но известно, что он персонализирован с учетом пожеланий заказчика. В отделке использована черная кожа.

За сиденьями установлен 3,9-литровый V8 с двумя турбинами. Он развивает 670 л. с. и обладает максимальным крутящим моментом в 760 Н·м при 3000 об/мин. В паре с ним работает 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Харак-

теристики Ferrari SP38 пока не опубликованы, но можно предположить, что разгон до 100 км/ч занимает около 3 с, а максимальная скорость составляет примерно 330 км/ч.

Оснащение включает антипробуксовочную систему F1-Trac и электронный дифференциал E-Diff3. Технология Side Slip Angle Control 2 позволяет добиться контролируемого заноса. Конечно, установлены и карбоново-керамические тормозные диски.

Новый Ferrari SP38 представят на шоу классических эксклюзивных автомобилей Concours d'Elegance в Вилла д'Эсте (Италия). Цена Ferrari не оглашается, но она в несколько раз выше, чем у 488 GTB.







# Rolls-Royce

## вседорожник высшего



*Тест-драйв:*  
ПРЕМЬЕРА

# Cullinan:

## Класса





За более, чем 100-летнюю историю Rolls-Royce порой выпускал грузовые пикапы и даже армейские броневики, однако о вседорожниках британцы не задумывались. Но в наши дни уже никого не удивишь роскошными вседорожниками премиум-класса. Подобные модели уже делают не только Mercedes-Benz и Porsche, но и Bentley с Lamborghini. Так что появление Rolls-Royce Cullinan – вполне прогнозируемое. Кстати, назвали автомобиль в честь самого большого алмаза всех времен.

Первый вседорожник Rolls-Royce получился настоящим гигантом – 5341 мм в длину при колесной базе в 3295 мм. Масса автомобиля – 2660 кг. Первого же взгляда на Cullinan достаточно, чтобы понять – перед нами настоящий Rolls-Royce. У него строгий угловатый дизайн с практически вертикальными стойками крыши. Конечно же, присутствует и фирменная прямоугольная решетка, декорированная хромом. Продолговатые фары –

полностью светодиодные. В традициях Rolls-Royce задние двери открываются против движения. На крыше установлен спойлер, а по краям кузова размещены небольшие фонари.

В отделке салона использованы дорогая кожа, алюминий и классическое дерево. Вместе с тем, показания приборов выведены на дисплей и могут проецироваться на лобовое стекло. Сенсорный экран мультимедийной системы в неактивном состоянии закрывается специальной деревянной крышкой. Рядом расположен циферблат часов.

Покупателям предлагают два формата второго ряда: трехместный диван или два отдельных кресла с электроприводом. Объем багажника составляет 560 л. Пятая дверь состоит из двух половинок, причем в нижней секции предусмотрены пара откидных сидений для пикника.

Конечно же, дорогой вседорожник получил электропакет, отдельный климат-контроль, мощную аудиосистему, а

еще Wi-Fi, камеры кругового обзора, систему ночного видения. Также предусмотрены системы автоматического торможения, соблюдения полосы движения и определения усталости водителя.

Как и седан Rolls-Royce Phantom, новый Cullinan оснащен 6,75-литровым V12 с двумя турбинами, развивающим 570 л. с. и обладающим максимальным крутящим моментом в 850 Н·м. С 8-ступенчатым «автоматом» максимальная скорость составляет 250 км/ч.

Все Cullinan получили постоянный полный привод. Также предусмотрены адаптивные амортизаторы и пневмоподвеска с изменяемым клиренсом. Ему под силу броды глубиной 54 см.

Новый Rolls-Royce поступит в продажу с осени. Цена Rolls-Royce Cullinan стартует с отметки в 325 тыс. долларов, то есть это самый дорогой вседорожник в мире. Впрочем, от британцев другого и не стоило ожидать.









### Технические характеристики Rolls-Royce Cullinan

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	2660
Длина/ширина/высота, мм	5341/2164/1835
Колесная база, мм	3295
Объем багажника мин/макс, л	560/1930
<b>Двигатель</b>	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	6749
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V12
Количество клапанов/распредвалов, шт.	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	570 при 5000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	850 при 1700
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
<b>Ходовая</b>	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Максимальная скорость, км/ч	250
Расход топлива, л/100 км:	
– смешанный цикл	15,0
Стоимость автомобиля, долларов	325 000

# BMW M2 Competition прибавка в мощности

BMW M2 называют духовным преемником модели 2002 Turbo 1973 года, ведь он такой же компактный и быстрый. Теперь самое маленькое купе BMW получило еще более мощную версию M2 Competition.



# stitution:

*Тест-драйв:*  
ПРЕМЬЕРА







Главное отличие BMW M2 Competition – доработанная 3,0-литровая бензиновая «шестерка» с турбонаддувом, дополненная деталями от старшего брата M4. Теперь она развивает 410 л. с. при 5250 об/мин, а пиковые 550 Нм крутящего момента доступны в широком диапазоне 2350-5200 об/мин. Разгон до 100 км/ч занимает 4,2 с, а максимальная скорость может быть ограничена на отметке 250 либо 280 км/ч. При этом расход топлива небольшой – всего 9,2 л/100 км в смешанном цикле. За сочный звук двигателя отвечает новая выхлопная система.

Купе предлагают с 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач или 7-ступенчатой трансмиссией с

двумя сцеплениями. Обязательными являются активный задний дифференциал повышенного трения и система настроек шасси. Рулевое управление перенастроено, а рычаги и пружины подвески позаимствованы у того же BMW M4. Также установлены увеличенные тормозные диски диаметром 400 мм спереди и 380 мм – сзади.

BMW M2 Competition легко отличить по новому переднему бамперу с увеличенными воздухозаборниками, черной решетке радиатора и аэродинамическому обвесу. Фары, кстати, полностью светодиодные. Расширенные колесные арки указывают на увеличенную колею. Также заметны новые 19-дюймовые литые диски с покрышками

размером 245/35 R19 спереди и 265/35 R19 сзади. На крышке багажника находится небольшой спойлер, а из заднего бампера выглядывают четыре выхлопных трубы. Увеличить жесткость кузова призвана карбоновая распорка под капотом.

Салон декорирован кожей и алькантарой. Как и у стандартного BMW M2, установлены спортивное рулевое колесо и особая панель приборов. Но теперь появились еще и новые передние сиденья с интегрированными подголовниками улучшенной боковой поддержкой. А комплектацию пополнил парктроник.

Новый BMW M2 Competition начнут продавать с лета, а стоимость купе составит около 60 тыс. евро.





# Lexus ES: с прицелом на Европу







Седан Lexus ES – одна из первых моделей японской марки, ведь выпускают его с 1989 года. Ранее эта модель была рассчитана, в первую очередь, на североамериканский рынок, а в Европе больше продавали Lexus GS. Однако теперь GS сняли с производства и ES остался единственным седаном E-класса в линейке. Новое его поколения будут продавать по обе стороны Атлантики.

Новый Lexus ES подрос до 4960 мм в длину при колесной базе в 2870 мм. В основе его лежит модульная платформа TNGA – как у Toyota Camry и Prius. Седан стал гораздо стремительнее на вид благо-

даря аркообразной крыше и профилированным боковинам. Передняя часть выполнена в традиционном стиле марки – с веретенообразной решеткой радиатора и стреловидными светодиодными фарами. Узкие фонари соединены хромированной накладкой. В версии F Sport крышка багажника украшена спойлером.

Во внутренней отделке кожу разбавляют лакированные вставки. Показания приборов теперь выведены на дисплей. Ассиметричная центральная панель увенчана циферблатом часов и 12,3-дюймовым сенсорным экраном мультимедийной системы. Все Lexus ES 2018 года теперь

оснащены системами автоматического торможения и соблюдения полосы движения, а перечень опций пополнила аудиосистема Mark Levinson с 17 динамиками.

На выбор предложат бензиновые двигатели объемом 2,5 л (208 л. с.) и 3,5 л (250 л. с.), а также 218-сильную гибридную силовую установку. Новинкой стала 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия. Lexus ES F Sport впервые получил адаптивные амортизаторы.

Новый Lexus ES поступит в продажу с сентября, а гибрид предложат в декабре. Цены на седан стартуют с отметки в 40 тыс. долларов.









# Mercedes-Benz

пополнение в линейке



# A-Class Sedan:



Долгое время Mercedes-Benz A-Class был мини-вэном, однако модель третьего поколения стала хэтчбэком. Появился и родственник седан CLA. Недавно дебютировал новый Mercedes-Benz A-Class, а теперь пришло время и для седана. Но теперь таких версий будет целых две – наряду с CLA появился A-Class Sedan.

Седан Mercedes-Benz A-Class несколько крупнее хэтчбэка – достигает 4609 мм в длину при колесной базе в 2789 мм. В анфас четырехдверная версия не отличается от собрата. Широкая решетка радиатора сочетается с раскосыми фарами и увеличенным воздухозаборником. Боковины выполнены профилированными, а оконная линия довольно высокая.

Сзади обращают на себя внимание стреловидные фонари, а в крышку багажника интегрирован спойлер. Оптика может быть полностью светодиодной.

В салоне вентиляционные дефлекторы напоминают турбины. Они получили диодную подсветку, цвет которой можно изменять. На передней панели рядом установлены два дисплея: цифровая панель приборов и сенсорный экран мультимедийной системы. В зависимости от уровня оснащения, их диагональ – 7 или 10,25 дюйма. Объем багажника составляет 420 л.

Базовая комплектация включает систему доступа без ключа, климат-контроль, датчики света и дождя, систему автомати-

ческого торможения. За доплату доступны вентиляция и массаж передних кресел.

На первых порах новый Mercedes-Benz A-Class Sedan получит 1,3-литровые бензиновые турбомоторы мощностью 136 и 163 л. с., а со временем появится 2,0-литровый двигатель мощностью 190 л. с. Все версии оснащены 7-ступенчатой роботизированной трансмиссией с двумя сцеплениями, а позже за доплату предложат полный привод. За доплату доступны адаптивные амортизаторы.

Mercedes-Benz A-Class Sedan представили на автосалоне в Пекине. Вскоре он поступит в продажу по цене примерно от 30 тыс. долларов.







# Вуїск Velite

вседорожный гибрид



6:







За последние годы концерн General Motors активно развивает гибриды и электромобили. Поступили в продажу новые Chevrolet Bolt и Volt, появились гибридные версии многих моделей. Теперь же подготовили новый Buick Velite 6 – вседорожный заряжаемый гибрид.

Новый Buick Velite 6 достигает 4,6 м в длину при колесной базе в 2,7 м. Модель позиционируют, как хэтчбек повышенной проходимости с увеличенным клиренсом. Дизайн автомобиля весьма стремительный. У него выражен клиновидный профиль, а передние и задние стойки крыши серьезно наклонены. Решетка радиатора напоминает улыбку, а узкие фары являют-

ся полностью светодиодными. Боковины и пятая дверь выполнены рельефными, а заднее стекло прикрыто небольшим спойлером.

Детали салона пока держатся в секрете, однако известно, что гибрид получит цифровую панель приборов и инновационную мультимедийную систему. В частности, предусмотрено специальное приложение, позволяющее открыть автомобиль с помощью смартфона. Кроме того, эта программа позволит дистанционно отслеживать уровень заряда батареи и техническое состояние автомобиля.

Гибридная силовая установка позаимствована у Chevrolet Volt (он в Китае изве-

стен как Velite 5), однако трансмиссия новая – вариатор. Основную роль играют два электромотора общей мощностью 150 л. с. Аккумуляторные батареи относительно небольшие, но предусмотрен 1,5-литровый бензиновый мотор-генератор, вырабатывающий электричество. Суммарный запас хода на электротяге и в гибридном режиме – 700 км.

Серийный Buick Velite 6 показали на Пекинском автосалоне, а его продажи стартуют с осени. В 2019 году к заряжаемому гибриду присоединится и чисто электрическая версия.







# Hyundai i20:

*Тест-драйв:*  
ПРЕМЬЕРА



**обновление**





Hyundai i20 появился в 2008 году и пришел на смену модели Getz. С 2014 года в производстве находится второе поколение хэтчбэка В-класса и теперь пришло время для ее планового обновления. Заодно модернизировали и вседорожный вариант Active.

Новый Hyundai i20 узнается по освеженной передней части с увеличенной в размерах решеткой радиатора и измененным бампером. Раскосые фары дополнены светодиодными ходовыми огнями. Сзади также освежен бампер, а еще обращает на себя внимание новая пятая дверь с креплением для номерного знака. Заме-

нены и фонари хэтчбэка. Автомобилу предложили двухцветную окраску и легкосплавные диски нового дизайна диаметром 15 и 16 дюймов.

В салоне отделку при желании можно разбавить яркими вставками. Внутреннее оформление практически не изменилось, разве что несколько изменены переключатели на центральной панели. В более дорогих версиях появился 7,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы.

Список опций пополнила панорамная крыша. Также теперь можно выбрать системы автоматического торможения,

соблюдения полосы движения и определения усталости водителя.

Для Hyundai i20 теперь предлагают бензиновые атмосферные двигатели объемом 1,2 л (75 и 84 л. с.) и 1,4 л (100 л. с.), а также 1,0-литровые турбомоторы мощностью 100 и 120 л. с. А вот дизельных версий пока нет. На смену 4-ступенчатой автоматической трансмиссии пришел 7-ступенчатый «робот» с двумя сцеплениями.

Обновленный Hyundai i20 поступит в продажу с лета. В Европе хэтчбэк стоит от 9900 евро.







# **Кia Niro EV:** **полная «электрификация»**





Вседорожник Kia Niro изначально планировался, как «зеленый» автомобиль. Сначала дебютировал обычный гибрид, затем к нему присоединился подзаряжаемый. Теперь же формирование модельного ряда завершил электромобиль Kia Niro EV.

Новый Kia Niro EV внешне несколько отличается от предсерийного концепта, показанного в январе и выглядит сдержаннее. Узнать его можно, прежде всего, по отсутствию радиаторной решетки – вместо нее установили разъем для подзарядки, прикрытый пластиковой крышкой. Также у автомобиля новый аэродинамиче-

ский обвес и увеличенный воздухозаборник в переднем бампере. Это увеличило длину до 4375 мм. Комплектация включает светодиодные ходовые огни и новые 17-дюймовые диски со специальными шинами с низким коэффициентом сопротивления качению.

Главное отличие внутри – измененная комбинация приборов. Кроме того, у Kia Niro EV несколько иная внутренняя отделка. В остальном салон такой же, как и у других версий Niro.

Элементы силовой установки позаимствовали у Hyundai Kona EV, причем на

выбор предлагают две версии. В «базе» установлены 136-сильный электромотор и аккумуляторная батарея на 39,2 кВт·ч, а дальность пробега составляет 240 км. В более мощной 204-сильной модификации предусмотрена батарея на 64 кВт·ч. Такой электромобиль Kia Niro проедет 380 км без зарядки.

Новый Kia Niro EV поступит в продажу с конца нынешнего года. На электромобиль уже поступило 5000 предварительных заказов. Цена Kia Niro EV составит около 30 тыс. долларов в начальной версии.







# Volkswagen Golf

самый быстрый в "се"



# GTI TCR: "Мействе"







Volkswagen Golf GTI считается основоположником сегмента «горячих» хэтчбэков. За 40 лет увидели мир немало его версий, причем не только дорожных, но и гоночных. В частности, заряженный Golf выступает в чемпионате TCR. Теперь к слету поклонников Volkswagen в австрийском Вертерзее подготовили Golf GTI TCR.

Новый Volkswagen Golf GTI TCR оснащен доработанной версией знакомого 2,0-литрового турбомотора. Двигатель развивает 290 л. с. при 5000 об/мин и обладает максимальным крутящим моментом в 370 Н·м при 1600-4300 об/мин. С 7-ступенчатой

трансмиссией с двумя сцеплениями разгон до 100 км/ч занимает около 6 с, а максимальная скорость составляет 264 км/ч. Хэтчбэк получил и новую выхлопную систему из титана.

Автомобиль оснастили технологией XDS+, имитирующую дифференциал повышенного трения и помогающую побороть недостаточную поворачиваемость. Также установлены адаптивные амортизаторы и новые тормозные механизмы.

Узнать Volkswagen Golf GTI TCR можно по измененному переднему бамперу с увеличенным воздухозаборником. Кроме того, установлен новый аэродинамиче-

ский обвес, а на крыше появился спойлер. Кроме того, дорожный просвет уменьшен на 20 мм и предусмотрены особые 19-дюймовые легкосплавные диски. Кузов украшен наклейками в виде гоночного клетчатого флага.

В отделке салона использованы кожа и алькантара с ярко-красными швами. Также установлены спортивные сиденья с интегрированными подголовниками.

Новый Volkswagen Golf GTI TCR поступит в производство с осени. Цена хэтчбэка составит около 35 тыс. евро.





# **Vorgward VX**

**возрождение в образе эле**



# **Xi7:**

# **хтромабиля**





Немецкая марка Borgward известна с 30-х годов, однако в 1961 году она стала банкротом и прекратила свое существование. Несколько лет назад ее возродили с помощью китайских инвесторов из концерна BAIC и она уже представила несколько моделей. Теперь компания запускает в производство электромобиль Borgward BXi7.

Новый Borgward BXi7 – это 4,7-метровый вседорожник с весьма лаконичным дизайном. В его внешнем виде преобладают грани. Оконная линия довольно высокая, а крыша слегка покатая. Хромированная решетка радиатора сочетается с продолговатыми светодиодными фарами. Стандартными являются 21-дюймо-

вые колесные диски, а колесные арки слегка расширены. На крыше установлен небольшой спойлер.

В отделке салона использована кожа с контрастными швами. Показания приборов выведены на дисплей, а на центральной панели установлен 12,3-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы.

У Borgward BXi7 весьма богатое оснащение, особенно по безопасности: предусмотрены камеры кругового обзора, адаптивный круиз-контроль с системой автоматического торможения, технологии распознавания дорожных знаков, соблюдения полосы движения и определения усталости водителя.

Два электромотора (по одному на ось) суммарно развивают 238 л. с. и обладают максимальным крутящим моментом в 380 Н·м. Разгон до 100 км/ч занимает 7,9 с, а максимальная скорость составляет 195 км/ч. Аккумуляторная батарея на 49 кВт·ч обеспечивает запас хода в 375 км. Примечательно, что для китайского рынка предложена и версия с 2,0-литровым 225-сильным бензиновым турбомотором.

На первых порах Borgward BXi7 будут выпускать в Китае, однако уже в этом году должно открыться новое предприятие в немецком Бремене. Купить электромобиль можно будет за 56 500 долларов.









# BMW 2 Series A

## Модернизация



# Active Tourer:







BMW 2 Series Active Tourer – пожалуй, самая нетипичная модель в современной линейке немецкой марки. Тем не менее, с 2014 года уже продано свыше 380 тыс. этих мини-вэнов. Теперь пришло время для плановой модернизации. Наряду со стандартной версией обновлен и удлиненный семиместный 2 Series Gran Tourer.

У мини-вэна стремительный двухобъемный профиль с рельефными боковинами и большим углом наклона лобового стекла. Узнать обновленный BMW 2 Series Active Tourer можно по измененным фарам со светодиодной оптикой и увеличенной в размерах решетке радиатора. Больше стал и воздухозаборник в переднем бампере. Задние стойки практически вертикальные, а на крыше установлен спойлер. Также немного обновлены фонари мини-вэна. Стандартными

являются 16-дюймовые легкосплавные диски, а 19-дюймовые колеса предложены за доплату.

В салоне предложены новые варианты отделки. Внутри преобладают горизонтальные линии, а центральная панель повернута к водителю. Обновлена мультимедийная система iDrive и теперь, в зависимости от версии, доступны сенсорные дисплеи с диагональю 6,5 либо 8 дюймов. В удлиненной версии сиденья второго ряда оснащены горизонтальной регулировкой – могут сдвигаться назад на 130 мм.

Список опций включает парковочный автопилот, Wi-Fi, адаптивный круиз-контроль, технологии автоматического замедления, слежения за «слепыми» зонами, распознавания дорожных знаков и наблюдения полосы движения.

Все доступные мини-вэну двигатели оснащены турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. Это бензиновые моторы объемом 1,5 л (109 и 140 л. с.) и 2,0 л (192 и 231 л. с.), турбодизели объемом 1,5 л (116 л. с.) и 2,0 л (150 л. с.). Новичком стал 224-сильный заряжаемый гибрид, способный проехать 45 км на электротяге.

Для BMW 2 Series Active Tourer можно выбрать 6-ступенчатую механическую, 8-ступенчатую автоматическую или 6-ступенчатую роботизированную трансмиссию, передний либо полный привод.

Обновленный мини-вэн BMW 2 Series Active Tourer поступит в продажу с лета по цене примерно от 28 тыс. евро.





# Kia Sportage:

## ОСВЕЖЕНИЕ







Kia Sportage известен с 1993 года, а четвертое поколение модели представили в конце 2015 года. Модель нынешней генерации получилась довольно-таки удачной – за прошлый год продали 455 тыс. вседорожников. Теперь пришло время для обновления модели.

Новый Kia Sportage отличается весьма неординарным дизайном с высоко посаженными фарами. Сами фары, кстати, освежены и могут быть полностью светодиодными. Кроме того, заменены решетка радиатора и передний бампер. Увеличен передний воздухозаборник, установлены новые противотуманные фары и

декоративные накладки по бокам. Сзади немного изменены фонари. Также предложены новые легкосплавные диски диаметром 16-19 дюймов.

В салоне перемены менее заметны. Расширена палитра вариантов внутренней отделки, а в варианте GT Line использована черная кожа с контрастными красными швами. Kia Sportage получил новые приборы и рулевое колесо, хотя внешне они не намного изменились. Также заменены дефлекторы вентиляционной системы. Список опций пополнили камеры кругового обзора и система определения усталости водителя.

Kia Sportage получил новые 1,6-литровые турбодизели мощностью 115 и 136 л. с. – они пришли на смену 1,7-литровому мотору. Остальные двигатели прежние – бензиновые моторы объемом 1,6 л (132 и 177 л. с.) и 2,0 л (155 л. с.), а также 2,0-литровый 185-сильный турбодизель. Интересно, что самый мощный двигатель теперь может быть дополнен 48-вольтовой умеренной гибридной установкой.

Обновленный Kia Sportage поступит в продажу с третьего квартала этого года. Цены останутся на прежнем уровне – от 17 500 евро.









# Mazda CX-3:

Мини-кроссовер с задорным нравом



Сегмент компактных городских вседорожников развивается очень быстрыми темпами и количество его представителей постоянно увеличивается. Не все они являются утилитарными средствами передвижения, некоторые модели весьма яркие и эмоциональные. В частности, это можно сказать про Mazda CX-3. Модель показали еще в конце 2014 года, но в наших краях она появилась сравнительно недавно.

Mazda CX-3 – пожалуй, самая динамичная модель в современной вседорожной линейке марки. У него подтянутый и атлетичный профиль с весьма длинным капотом, высокой изогнутой оконной линией и короткими свесами кузова, а крышу выполнили аркообразной. Широкая решетка радиатора напоминает улыбку и образует своеобразные «брови» над раскосыми фарами. К слову, оптика в тестируемом автомобиле – полностью светодиодная. Передний бампер дополнен небольшим воздухозаборником. У вседорожника выраженные крылья и мускулистые выпуклые боковины. На бамперах, порогах кузова и колесных арках заметны защитные пластиковые накладки. Комплектация включает 18-дюймовые легкосплавные диски. Заднее стекло сверху

прикрыто немаленьким спойлером, а ширину кузова подчеркивают стреловидные фонари.

При длине 4275 мм и колесной базе 2570 мм CX-3 – самый маленький вседорожник Mazda. Интересно, что в его основе лежит платформа хэтчбэка В-класса Mazda 2. Автомобиль достаточно легкий: данная версия весит всего 1340 кг.

Салон декорирован красно-черной кожей, присутствуют и вставки «под карбон». Передняя панель по форме напоминает крыло самолета, а оригинальные круглые дефлекторы вентиляции похожи на сопла реактивных двигателей. Трехспицевое рулевое колесо очень небольшое, а в районе хвата рук на его ободке предусмотрены наплывы. Оно multifunctionальное – с кнопками управления аудиосистемой, круиз-контролем и телефоном. Центральное место на панели приборов занимает большой циферблат тахометра со спидометром внутри. Остальная информация выводится на два небольших экрана по бокам. Предусмотрен и проекционный дисплей.

К центральной панели сверху крепится 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы MZD-Connect. Для навигации в меню есть и круглый джой-

стик на центральном тоннеле. Интересно, что сюда же вынесен и переключатель регулировки громкости аудиосистемы, что весьма непривычно. Зато клавиши блока климат-контроля здесь на своем месте и удобные в пользовании. Под ними – слот для карт памяти SD, разъемы USB и Aux, а также прикуриватель.

У рулевой колонки Mazda CX-3 изменяются высота и глубина, а у водительского кресла – довольно широкий диапазон регулировок. Передние сиденья обладают хорошей боковой поддержкой и при этом комфортабельные. Они также оснащены многоуровневым подогревом, причем его кнопки вынесены на центральную панель. Обогревается и руль. Узкое заднее стекло несколько ограничивает обзорность при парковке, но спасают большие зеркала и камера заднего вида.

На втором ряду пространство для ног неплохое (по меркам этого класса), а вот запас над головой не самый большой, что почувствуют рослые люди. Сзади комфортно двоим пассажирам, но при необходимости поместятся и трое.

В тестируемой версии объем багажника составляет 287 л, хотя в более дешевых версиях он ощутимо больше – 350 л. Все дело в аудиосистеме Bose с сабвуфером.

К слову, из-за него и запасное колесо отсутствует. Пол в отсеке – двухуровневый. Со сложенными задними сиденьями получается 1197 л.

Флагманский Mazda CX-3 Style+ оснащен очень богато: система доступа без ключа, электростеклоподъемники, электропривод и обогрев зеркал заднего вида, климат-контроль, связь Bluetooth, 236-ваттная аудиосистема, датчики света и дождя, спутниковая навигация адаптивный круиз-контроль. Обязательными для всех CX-3 являются 6 подушек безопасности и система стабилизации, а также технологии автоматического торможения, соблюдения полосы движения, слежения за «слепыми» зонами и определения усталости водителя.

Mazda CX-3 в Украине предлагают только с 2,0-литровым атмосферным бензиновым двигателем. На тест была предоставлена более мощная 150-сильная версия. «Четверка» обладает непривычно высокой (14,0:1) степенью сжатия. Она Мотор неплохо проявляет себя в среднем диапа-

зоне оборотов, ведь максимальные 204 Н·м крутящего момента достигаются при невысоком 2800 об/мин. При езде это сопровождается ощутимым подхватом – мотор будто просыпается и становится громче. Если выбрать режим Sport, то двигатель становится отзывчивее и быстрее раскручивается. Разгон до 100 км/ч занимает 9,6 с, а максимальная скорость составляет 195 км/ч. При остановках двигатель автоматически глушится, что помогает существенно снизить расход топлива. По паспорту он составляет 7,8 л/100 км в городе и 5,5 л/100 км на трассе. У нас получилось в среднем 8,2 л/100 км при преимущественно городской езде, то есть недалеко от заявленных показателей.

Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия работает быстро и без толчков. Полный привод у вседорожника подключаемый. А вот выдающихся способностей на бездорожье от CX-3 не стоит ждать, так как его клиренс – всего 160 мм.

Зато на асфальте Mazda CX-3 проявляет себя лучшим самым образом и

демонстрирует управляемость на уровне хетчбэков. Ходовая автомобиля настроена на активную езду. Полный привод дополнен системой векторизации тяги, что способствует улучшению маневренности. Сцепление с дорогой также отличное. Рулевое управление с электроусилителем острое и точное, да и информативность у него на высоте. Крены кузова очень небольшие, по меркам вседорожников. Хотя и езда при этом довольно упругая и выбоины на дороге ощутимы (особенно если учесть, что у тестируемого автомобиля низкопрофильная резина). К тому же, поглощаются они достаточно громко. А вот аэродинамические шумы и шины на больших скоростях не очень слышны.

Mazda CX-3 – городской вседорожник для активного водителя. В Украине модель стоит от 599 тыс. гривен, а тестируемый автомобиль обойдется в 789 тыс. гривен.













### Технические характеристики Mazda CX-3

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная/полная масса, кг	1340/1795
Длина/ширина/высота, мм	4275/1765/1535
Колесная база, мм	2570
Колея передняя/задняя, мм	1525/1520
Клиренс (дорожный просвет), мм	160
Объем багажника, л	287/1197
Диаметр разворота, м	10,6
<b>Двигатель</b>	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1998
Тип	Бензиновый
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	150 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	204 при 2800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/44
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	Подключаемый полный
Коробка передач	6-ст. автоматическая
<b>Ходовая</b>	
Передняя подвеска	независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, EBA, DSC, TCS
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	215/50 R18
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,6
Максимальная скорость, км/ч	195
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	7,8
– загородный цикл	5,5
– смешанный цикл	6,3
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	789 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

# Audi A6:

**упор на технологи**



*Тест-драйв:*  
ДЕБЮТАНТ





Audi A6 – одна из самых важных моделей немецкой марки. С момента ее появления в 1994 году выпустили несколько миллионов седанов и универсалов четырех поколений. Теперь в производство поступил новый Audi A6 пятой генерации, делающий упор на новые технологии.

Дизайн седана создавался с оглядкой на старшего брата A8, что особенно заметно в анфас. Решетка радиатора увеличена в размерах, а фары стали более стреловидными. Они, кстати, являются светодиодными в базовой версии, а за доплату доступна лазерная матричная оптика. Во внешнем виде стало больше граней, а крылья немного расширили. Форма круши стала более покатой, а оконная линия выше – это сделало профиль стремительнее. Начальное оснащение включает 17-дюймовые легосплавные диски, а за доплату доступны колеса диаметром до 21 дюйма. Багажник немного укорочен, а в его крышку интегрирован спойлер. Узкие фонари соединены хромированной накладкой.

При длине в 4939 мм Audi A6 лишь немного больше предшественника, но его свесы укоротили, а колесная база выросла до 2924 мм. В основе автомобиля лежит современная платформа MLB Evo, а потому в конструкции активно используются не только легкие алюминиевые сплавы, но и магний. Это позволило облегчить седан на 100 кг (до 1835 кг). Коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,24.

В салоне передняя панель стала более рубленой, а новое четырехспицевое рулевое колесо стало крупнее. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов, причем доступны 30 разных ее цветов. В базовой версии установлены традиционные циферблаты приборов, а в более дорогих вариантах показания выведены на 12,3-дюймовый экран с изменяемой конфигурацией и могут проецироваться на лобовое стекло. Очень необычно выглядит T-образный селектор трансмиссии.

На центральной панели Audi A6 кнопок почти не осталось. Теперь здесь расположены сразу два сенсорных дисплея. Верх-

ний 10,1-дюймовый отведен для спутниковой навигации и камеры заднего вида, а нижний 8,6-дюймовый – заменяет переключатели блока климат-контроля. Мультимедийная система способна распознавать начертания слов пальцами.

Передние сиденья седана широкие и мягкие, а также обладают хорошей боковой поддержкой. Они оснащены подогревом, а за доплату предложены электропривод, вентиляция и функция массажа. Водителя и пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Установленный на нем подлокотник прячет бокс с беспроводной зарядкой для смартфонов.

На втором ряду стало на 17 мм больше места для ног, а запас над головой увеличен на 10 мм. Салон достаточно широкий для троих взрослых. Объем багажника остался на прежнем уровне – 530 л. Крышка багажника может быть оснащена электроприводом с функцией сенсорного открытия.

Базовая комплектация Audi A6 включает систему доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал задне-

го вида, двухзонный климат-контроль, датчики света и дождя, мощную аудиосистему, люк в крыше, камеру заднего вида, спутниковую навигацию, адаптивный круиз-контроль. Также обязательными являются 8 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического торможения и соблюдения полосы движения. Перечень опций пополнили камеры кругового обзора, Wi-Fi, парковочный автопилот с дистанционным управлением, система ночного видения, технология полуавтономного движения. Также предусмотрены электропривод и обогрев руля, четырехзонный климат-контроль, 1020-ваттная аудиосистема.

Поначалу на выбор предложат только два двигателя. Оба они дополнены 48-вольтовой 16-сильной гибридной установкой. А6 55 TFSI оснащен 3,0-литровым турбомотором мощностью 340 л. с. На малых оборотах мотор отлично себя проявляет, ведь уже при 1370 об/мин в распоряжении максимальные 500 Н·м крутящего момента, которые доступны

вплоть до 4500 об/мин. V6 отзывчивый и работает тихо, а турбопауза почти незаметна. Разгон до 100 км/ч занимает 5,1 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 9,2 л/100 км, а в загородном – 5,8 л/100 км.

Седан Audi A6 50 TDI получил доработанный 3,0-литровый турбодизель мощностью 286 л. с. Его преимущество – огромные 620 Н·м крутящего момента, которые достигаются при 2250 об/мин. Тяги более, чем достаточно, а «шестерка» вполне эластична, чтобы поддерживать 110 км/ч всего при 1500 об/мин. К тому же, мотор работает почти неслышно и очень плавно. Динамика не намного хуже, чем у бензиновой версии – 5,5 с до 100 км/ч. Зато расходует седан 6,4 л/100 км в городском цикле и 5,4 л/100 км – в загородном.

Со временем палитру моторов расширят – добавят 4,0-литровый бензиновый V8 и 2,0-литровый 204-сильный турбодизель, а в перспективе появится и заряжаемый гибридный.

Бензиновая версия получила 7-ступенчатую трансмиссию с двумя сцеплениями и подключаемый полный привод. У дизельного А6 полный привод постоянный и установлен 8-ступенчатый «автомат».

Сцепление с дорогой одинаково хорошее у обеих модификаций. Новый седан стал значительно маневреннее предшественника, ведь получил управляемые задние колеса. Они еще и диаметр развота на метр уменьшили. Рулевое управление с электроусилителем стало гораздо точнее и информативнее. Также седан стал комфортнее: езда мягче даже в базовой версии, а за доплату предложены адаптивные амортизаторы и активная пневмоподвеска, позволяющие существенно повысить комфорт. В салоне очень тихо благодаря улучшенной шумоизоляции.

Новый Audi A6 поступил в продажу в Европе по цене от 58 тыс. евро. Впрочем, будущие 2,0-литровые версии станут дешевле. Совсем скоро линейку расширит и универсал.









### Технические характеристики Audi A6

Тип кузова	седан	
Количество дверей/мест, шт.	4/5	
Снаряженная масса, кг	1835	1900
Длина/ширина/высота, мм	4939/1886/1457	
Колесная база, мм	2924	
Колея передняя/задняя, мм	1630/1617	
Клиренс (дорожный просвет), мм	125	
Объем багажника мин/макс, л	530	
Диаметр разворота, м	11,1	
<b>Двигатель</b>		
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	2995	2967
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Дизельный с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно	
Расположение и количество цилиндров	V6	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	340 при 5000	286 при 3750
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	500 при 1370-4500	620 при 2250-3000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/63	Дт/63
<b>Трансмиссия</b>		
Тип привода	Подключаемый полный	Постоянный полный
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	8-ст. автоматическая
<b>Ходовая</b>		
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Количество подушек безопасности, шт.	8	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	
Размер шин	225/55 R18	
<b>Эксплуатационные показатели</b>		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,1	5,5
Максимальная скорость, км/ч	250	250
Расход топлива, л/100 км		
– городской цикл	9,2	6,4
– загородный цикл	5,8	5,4
– смешанный цикл	7,1	5,8
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	58 000 – 77 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	



# Lamborghini



# **Lada:** дикий бык

Lamborghini – пожалуй, единственный производитель скоростных спортивных автомобилей, который еще несколько десятилетий назад не боялся выпускать вседорожники. В 1986 году выпустили уникальный Lamborghini LM002 с V12 под капотом. Теперь у него появился духовный преемник – новый Lamborghini Urus. После долгих колебаний он все же стал серийным. В традициях Lamborghini назвали его в честь дикого быка тура.

Впрочем, следует отметить, что по конструкции Lamborghini Urus серьезно отличается от предшественника. У него нет рамы, а платформа MLB Evo позаимствованная у Porsche Cayenne и Bentley Bentayga. Это самый большой автомобиль в истории марки – 5112 мм в длину и 2016 мм в ширину при колесной базе в 3003 мм. Масса Urus – 2197 кг, даже несмотря на то, что большинство кузовных панелей выполнены из алюминиевых сплавов.

Первого же взгляда на вседорожник достаточно, чтобы понять – перед нами настоящий Lamborghini. Во внешнем виде преобладают грани и углы, профиль кли-

новидный, а форма крыши непривычно покатая. Передняя часть выполнена в духе Lamborghini Aventador и Huracan – с заостренным «носом» и узкими светодиодными фарами. Небольшая решетка радиатора сочетается с несколькими огромными воздухозаборниками. Оконная линия довольно высокая, а крылья серьезно расширены. Не забыли и о вседорожных атрибутах – предусмотрен скромный пластиковый обвес. Стандартными являются 21-дюймовые легкосплавные диски, а за доплату предложены колеса диаметром до 23 дюймов. Сзади сразу два спойлера: на верхней кромке стекла и у его основы. Широкие «плечи» подчеркнуты тоненькими фонарями, а из заднего бампера выглядывают четыре выхлопных трубы.

В отделке салона Lamborghini Urus сочетаются кожа, алькантара, карбон и полированный алюминий. Здесь также преобладает фирменный рубленый стиль Lamborghini. Обод трехспицевого рулевого колеса плоский снизу. Показания приборов выведены на жидкокристалличе-

ский дисплей и могут проецироваться на лобовое стекло.

На наклоненной центральной панели – сразу два сенсорных экрана. Верхний 10,1-дюймовый отведен для спутниковой навигации и камеры заднего вида, а нижний 8,6-дюймовый – заменяет переключатели блока климат-контроля. Ниже установлена клавиша старта двигателя, прикрытая красной крышкой подобно кнопке запуска ядерных ракет на подводной лодке. А селекторы трансмиссии и выбора режимов езды похожи на ручки управления дросселем в самолете.

Как рулевая колонка, так и передние сиденья регулируются с помощью электропривода. Посадка в Urus довольно низкая, от чего страдает обзорность. Сами кресла комфортабельные и с отличной боковой поддержкой. Предусмотрен и их подогрев. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель.

Покупатели могут выбирать трехместный задний диван или два отдельных кресла с электроприводом. На втором





рядом очень щедрое место для ног, а вот головой запас пространства не слишком большой, что почувствуют люди ростом свыше 185 см. Зато объем багажника приличный: 616 л в обычном состоянии и 1596 л со сложенными задними сиденьями. Пятая дверь получила электропривод с сенсором открытия.

Конечно, комплектация Lamborghini Urus очень богатая – система доступа без ключа, электропакет, отдельный-климат-контроль, аудиосистема с DVD-проигрывателем, датчики света и дождя, беспроводную зарядку для смартфонов, камеры кругового обзора, адаптивный круиз-контроль. Также предусмотрены 8 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технология автоматического торможения. Список опций включает вентиляцию и массаж передних кресел, 1700-ваттную аудиосистему и монитор для задних пассажиров.

Пока новый Lamborghini Urus оснащают только 4,0-литровым V8 с двойным турбонаддувом. Это, кстати, первый турбомотор в истории марки, хотя изначально его разработали в Porsche. Однако после

доработки итальянцами он выдает 650 л.с. и раскручивается до 6750 об/мин. Двигатель очень отзывчив и обеспечивает огромный запас тяги практически всегда. Максимальные 850 Н·м крутящего момента в распоряжении при 2250-4500 об/мин. Звук «восьмерки», конечно, не столь громкий и насыщенный, как у V12, но приятный для слуха. Разгон до 100 км/ч занимает 3,6 с, а до 200 км/ч – 12,4 с. Максимальная скорость равна 305 км/ч и это самый быстрый вседорожник в мире. Конечно, владелец Urus вряд ли будет задумываться о расходе топлива, но 12,3 л/100 км в смешанном цикле – неплохой показатель.

В перспективе появится более экономичный подзаряжаемый гибрид, а вот дизельной версии точно не будет – Lamborghini это не к лицу. Зато обещают более мощную заряженную модификацию.

Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает очень плавно и весьма быстро. Постоянный полный привод дополнен активным центральным дифференциалом и тремя вседорожными режимами – для снега, гравия и песка. Пневмоподвеска позволяет увеличить клиренс до 215 мм.

Большой автомобиль демонстрирует очень неплохую маневренность. Управляемые задние колеса и система векторизации тяги помогают существенно уменьшить недостаточную поворачиваемость. К тому же, у Urus по умолчанию выражен заднеприводной уклон. Руль точный, хотя не слишком информативный и слишком легкий. Адаптивные амортизаторы и активные стабилизаторы поперечной устойчивости успешно борются с кренами кузова. Кстати, несмотря на пневмоподвеску, езда во вседорожнике весьма упругая, а с 23-дюймовыми дисками – даже жесткая. На больших скоростях клиренс, наоборот, уменьшается со стандартных 175 до 158 мм. Огромные карбоново-керамические тормоза диаметром 440 мм спереди и 371 мм сзади обеспечивают отличное замедление: тормозной путь со 100 км/ч – всего 33,7 м.

Новый Lamborghini Urus уже поступил в продажу в Европе. Стоимость вседорожника стартует с отметки в 171 400 евро. Ежегодно будут собирать по 3500 машин, то есть новая модель позволит удвоить объемы производства Lamborghini.











### Технические характеристики Lamborghini Urus

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	2197
Длина/ширина/высота, мм	5112/2016/1638
Колесная база, мм	3003
Колея передняя/задняя, мм	1695/1710
Клиренс (дорожный просвет), мм	158-215
Объем багажника, л	616/1596
Диаметр разворота, м	11,3
<b>Двигатель</b>	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	3996
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	650 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	850 при 2250-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/85
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
<b>Ходовая</b>	
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.	8
Размер шин	285/45 R21 спереди, 315/40 R21 сзади
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,6
Максимальная скорость, км/ч	305
Расход топлива, л/100 км	
– городской цикл	16,7
– загородный цикл	9,7
– смешанный цикл	12,3
Стоимость автомобиля в Европе, евро	171 400
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000

# Mercedes-Benz сеган с гышой



*Тест-драйв:*  
ДЕБЮТАНТ

# nz CLS:

# kyne





Mercedes-Benz CLS считается одним из основателей сегмента так называемых четырехдверных купе. Впервые эта модель увидела мир в 2004 году. С тех пор ее основные качества не менялись: стремительный дизайн сочетается с просторным салоном и багажником. Верен этим принципам и новый Mercedes-Benz CLS третьего поколения.

Mercedes-Benz CLS сохраняет основные фамильные черты, не менявшиеся с 2004 года, да и в профиль очень похож на модель первой генерации. Длинный капот, аркообразная крыша и высокая оконная линия делают его похожим на туристические купе. Традиционно двери выполнены без оконных линий. Вместе с тем, дизайн стал элегантнее – во внешнем виде теперь больше плавных линий. Кроме того, именно CLS стал первопроходцем нового стиля Mercedes-Benz. Широкая решетка радиатора и раскосые светодиодные фары скоро станут визитной карточкой немецкой марки. За доплату оптика может быть дополнена активной матрицей, управляющей пучком света. Боковины менее профилированы, а задние крылья не столь выражены, чем у предшественника. Ширину задней части подчеркивают стреловидные фонари. Версию от AMG можно узнать по несколько иной радиаторной решетке, обвесу, заднему

спойлеру и 19-дюймовым литым дискам вместо стандартных 18-дюймовых.

В основе CLS лежит новейшая модульная платформа MRA, которую также используют седаны E-Class и S-Class. При длине 4988 мм, ширине 1890 мм и колесной базе в 2939 мм новый Mercedes-Benz CLS несколько крупнее предшественника. Капот, крылья и крышка багажника выполнены из легких алюминиевых сплавов, однако автомобиль получился весьма тяжелый – 1825 кг в базовой заднеприводной версии. К слову, универсала больше не будет – спрос на него очень малый.

В отделке салона использованы кожа, дерево и полированный алюминий, а за доплату доступны и карбоновые вставки. Передняя панель по форме напоминает морские волны. Обод трехспицевого рулевого колеса плоский снизу. Помимо кнопок на руль вынесены и небольшие сенсорные панели – чтобы облегчить навигацию в меню мультимедийной системы. Селектор автоматической трансмиссии вынесен на рулевую колонку. Подсветка салона осуществляется с помощью светодиодов, причем нажатием кнопки можно выбрать один из 64 цветов. Подсвечиваются даже вентиляционные дефлекторы.

Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей. Водитель может выбирать его

конфигурацию, хотя изображения спидометра и тахометра там присутствуют постоянно. Можно заказать и систему проецирования данных на лобовое стекло. Рядом установлен такой же 12,3-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы.

Наклоненная центральная консоль украшена циферблатом часов. Для управления меню мультимедийной системы установлена еще одна сенсорная панель, также есть и более традиционный джойстик. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного.

Передние сиденья Mercedes-Benz CLS оснащены электроприводом регулировок и подогревом. Они комфортабельные и неплохо удерживают спину. В версии AMG установлены спортивные кресла с улучшенной боковой поддержкой. Посадка низкая, от чего страдает обзорность. По центру салона проходит высокий трансмиссионный тоннель, а установленный на нем подлокотник прячет бокс с беспроводной зарядкой для смартфона.

Отныне CLS пятиместный, ведь сзади установлен диван, а не два отдельных кресла. Правда, профилирован он под два места, а центральный пассажир будет несколько стеснен. На втором ряду стало больше места для ног, хотя и у предшественника его вполне хватало. А вот запас пространства над головой по-прежнему

небольшой. Объем багажника остался на прежнем уровне – 520 л.

Базовое оснащение включает систему бесключевого доступа, двухзонный климат-контроль, электропакет, камеру заднего вида, датчики освещения и дождя, Wi-Fi, связь Bluetooth, круиз-контроль с технологией автоматического замедления. Также предусмотрены 9 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии соблюдения полосы движения, распознавания дорожных знаков и определения усталости водителя. Среди опций значатся панорамная крыша, парковочный автопилот с дистанционным управлением, камеры кругового обзора, вентиляция и массаж передних сидений, распылитель духов в салоне. Также появились технологии предупреждения столкновений сзади и полуавтономного движения.

На первых порах Mercedes-Benz CLS будут оснащать только 3,0-литровыми рядными «шестерками» с турбонаддувом. Бензиновые двигатели развивают 367 или 435 л. с. и дополнены небольшим 22-силь-

ным электромотором. Прибавка в мощности небольшая, но зато есть дополнительные 250 Н·м крутящего момента, что помогает скрыть турбопаузу при резком разгоне. Впрочем, и у бензиновых моторов тяги в среднем диапазоне оборотов хватает – это заслуга электрического компрессора. Так, у более мощной версии пиковые 520 Н·м достигаются при 1800 об/мин. Разгон до 100 км/ч занимает 4,5 с, а максимальная скорость может быть ограничена на отметке в 250 или 270 км/ч. Гибрид CLS расходует в среднем всего 8,7 л/100 км.

Турбодизель объемом 3,0 л предложен в версиях на 286 и 340 л. с. В более мощной версии турбин две, а максимальный крутящий момент просто огромен – 700 Н·м при 1200 об/мин. Тяги у двигателя в избытке и он очень отзывчивый. При этом турбодизель работает на удивление тихо и плавно. К тому же, динамика почти на уровне гибридной версии – 5 с до 100 км/ч. А расход топлива меньше – 5,9 л/100 км в смешанном цикле.

Автоматическая 9-ступенчатая трансмиссия переключает передачи практиче-

ски незаметно, хотя и не очень быстро. Самые мощные версии оснащены полным приводом.

Mercedes-Benz традиционно ставит во главу угла комфорт езды и спортивный CLS – не исключение в этом плане. Подвеска очень мягкая, хотя езда становится более упругой при установке 19-дюймовых дисков с низкопрофильными покрышками. Стандартными являются адаптивные амортизаторы, а вот пневмоподвеску предлагают за доплату. Конечно, крены кузова присутствуют, но они очень небольшие. Рулевое управление точное и наполнено тяжестью, хотя информативностью оно не отличается. Курсовая устойчивость на высоте так же, как и сцепление с дорогой даже в заднеприводном исполнении. Шумоизоляция салона качественная, на больших скоростях шины практически не слышны, а ветер не дает о себе знать.

Новый Mercedes-Benz CLS уже продается в Европе. Стоимость автомобиля стартует с отметки в 60 тыс. евро.













### Технические характеристики Mercedes-Benz CLS

Тип кузова	седан	
Количество дверей/мест, шт.	4/5	
Снаряженная масса, кг	1980	1935
Длина/ширина/высота, мм	4988/1890/1435	
Колесная база, мм	2939	
Колея передняя/задняя, мм	1618/1618	
Клиренс (дорожный просвет), мм	93	
Объем багажника мин/макс, л	520	
Диаметр разворота, м	11,9	
<b>Двигатель</b>		
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	2999	2925
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 6	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	435 при 6100	340 при 4400
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	520 при 1800-5800	700 при 1200-3200
Тип вспомогательного двигателя	Электрический	–
Макс. мощность, л. с.	22	–
Макс. крутящий момент, Н•м	250	–
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/66	ДТ/66
<b>Трансмиссия</b>		
Тип привода	Постоянный полный	
Коробка передач	9-ст. автоматическая	
<b>Ходовая</b>		
Передняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Количество подушек безопасности, шт.	9	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR, TPMS	
Размер шин	245/40 R19 спереди, 275/35 R19 сзади	
<b>Эксплуатационные показатели</b>		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,5	5,0
Максимальная скорость, км/ч	270	250
Расход топлива, л/100 км		
– смешанный цикл	8,7	5,9
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	60 000 – 85 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

# Вседорожники с характером



## Kia Sportage

Фары Kia Sportage высоко посажены



## Mitsubishi Eclipse Cross

Светодиодные фары Mitsubishi Eclipse Cross похожи на лезвия самурайских мечей



## Seat Ateca

Передний бампер Seat Ateca дополнен огромным воздухозаборником

Вседорожники разных размеров и ценовых сегментов давно пользуются огромной популярностью в нашей стране. Полный привод, увеличенный клиренс и вместительный салон играют свою роль при выборе подобной модели. Чаще всего автолюбители обращают внимание на небольшие вседорожники: они маневренные и относительно доступные. На украинском рынке недавно появился новичок в этом сегменте – Mitsubishi Eclipse Cross. Мы сравним его с одноклассниками Kia Sportage и Seat Ateca.

Kia Sportage четвертого поколения привлекает динамичным силуэтом с большим углом наклона лобового стекла и высокой оконной линией. Высоко посаженные биксеноновые фары сочетаются с фирменной продолговатой решеткой радиатора. В переднем бампере установлены оригинальные квадратные противотуманные фары со светодиодной оптикой. Капот и боковины выполнены профилированными, а колесные арки расширены. Пятая дверь выполнена рельефной, а сверху ее прикрывает немаленький спойлер. Узкие фонари соединены хромированным молдингом.

Mitsubishi Eclipse Cross назвали в честь купе 90-х. У автомобиля очень стремительный клиновидный профиль с приподнятой задней частью. В дизайне преобладают рубленые линии. Хромированная фальшрадиаторная решетка сочетается с узкими светодиодными фарами. В переднем бампере размещен немаленький воздухозаборник, обрамленный хромированными молдингами. Вседорожный обвес достаточно скромный. Колесные арки – мускулистые, расширенные, а боковины выполнены профилированными. Заднее стекло состоит из двух секций, разделенных фонарями.

Seat Ateca – первый вседорожник испанской марки. Его дизайн выдержан в традиционном граненом стиле современных Seat. Фирменная трапециевидная решетка радиатора сочетается с огромным воздухозаборником в бампере. Стреловидные фары дополнены светодиодными ходовыми огнями. Боковины выполнены профилированными, также сразу заметны выраженные колесные арки. Нижняя часть кузова по периметру прикрыта защитным пластиковым обвесом. Оригинально смотрятся треугольные задние стойки крыши, а рельефная пятая дверь сверху прикрыта спойлером. Ширину задней части подчеркивают продолговатые фонари.

Sportage немного крупнее своих соперников – достигает 4480 мм в длину против 4405 мм у Eclipse Cross и 4363 мм – у Ateca. У Kia и Mitsubishi одинаковая колесная база – 2670 мм тогда, как у Seat – 2638 мм. Японский вседорожник несколько тяжелее конкурентов: его масса равна 1560 кг, корейский автомобиль весит 1534 кг, а испанский – 1430 кг.

Салон Kia Sportage декорирован кожей, присутствуют в отделке и черные лакированные вставки. Трехспицевое рулевое колесо очень компактное и плоское снизу. Циферблаты приборов разделены цвет-



**Kia самый крупный в тройке – 4480 мм**



**Mitsubishi тяжелее конкурентов, весит 1560 кг**



**Seat самый легкий – 1430 кг**



**Узкие фонари Sportage соединены хромированным молдингом**



**Заднее стекло Eclipse Cross состоит из двух секций**



**Пятая дверь Ateca выполнена рельефной**

ным дисплеем бортового компьютера. Внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре установлен датчик температуры двигателя. Широкая центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы UVO. Клавиши блоков аудиосистемы и климатической установки четко разделены друг от друга и довольно крупные, чтобы пользоваться ими на ощупь. Их подсветка – ярко-красная. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья несколько упругие, но зато обладают неплохой боковой поддержкой. Они оснащены электроприводом, подогревом и вентиляцией, обогревается и рулевое колесо. Кресла разделены высоким трансмиссионным тоннелем, на котором установлены подстаканники и подлокотник с боксом и беспроводной зарядкой для смартфона. Толстые задние стойки крыши несколько ограничивают обзорность.

В салоне Mitsubishi господствует знакомый стиль марки. Отделка щедро разбавлена вставками «под алюминий» и черными лакированными деталями. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по старшему брату Mitsubishi Outlander, у него же заимствовали и циферблаты приборов. Спидометр и тахометр с нежно-голубой подсветкой разделены экраном бортового компьютера. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло. Центральная панель выполнена рельефной. Сверху к ней крепится 7,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Для навигации в меню предусмотрена сенсорная панель, распознающая начертание букв пальцами. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля немного, но некоторые из них мелковаты. Посадка за рулем в Mitsubishi Eclipse Cross выше, чем у соперников. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету, а у водительского кресла есть электропривод. Передние сиденья довольно упругие, но обладают неплохой боковой поддержкой. Предусмотрен и подогрев. На трансмиссионном тоннеле размещен широкий подлокотник, прячущий вместительный бокс. Обзор назад несколько ограничен из-за разделенного стекла.

В салоне Seat Ateca преобладают углы, а отделка из алькантары разбавлена серебристыми вставками «под алюминий». Рулевое колесо с наплывами на ободке знакомо по хетчбэку Leon, как и комбинация приборов. Внутри спидометра установлен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре находится датчик температуры двигателя. По центру размещен цветной экран бортового компьютера. Центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и немногочисленные, а потому удобные в пользовании. У рулевой колонки изменяются высота и глубина, довольно широкий диапазон регулировок и у водительского кресла. Передние сиденья несколько упругие, зато у них лучшая в

тройке боковая поддержка. Они оснащены подогревом. Обзорность вперед и по сторонам хорошая. Бокс в центральном подлокотнике прячет беспроводное зарядное устройство для мобильных телефонов.

На втором ряду Seat самое большое пространство над головой, а Kia и Mitsubishi немного уступают ему по этому параметру. Зато у Sportage довольно щедрое место для ног, а салон весьма широкий в районе плеч. А вот в Ateca сзади комфортнее двоим взрослым из-за профилированной подушки дивана. У сидений Sportage и Eclipse Cross есть подогрев задних сидений и регулируется угол наклона спинки, а у Mitsubishi еще и горизонтальная регулировка предусмотрена. Испанский вседорожник имеет самый вместительный 485-литровый багажник тогда, как у корейской модели его объем – 466 л, а у японской – 341-448 л. Со сложенными сиденьями получается 1604, 1455 и 1235 л, соответственно.

В сравнительном тест-драйве участвуют приблизительно равноценные варианты моделей – Kia Sportage 1,6 T-GDI GT Line, Mitsubishi Eclipse Cross 1,5 Ultimate и Seat Ateca 1,4 TSI Xcellence. Все три автомобиля оснащены системой доступа без ключа, двухзонным климат-контролем, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, датчиками света и дождя, аудиосистемой, легкосплавными дисками, камерой заднего вида, связью Bluetooth, системой стабилизации, круиз-контролем и парктроником. Kia и Mitsubishi также получили люк и систему мониторинга «слепых» зон, а у Outlander Sport еще есть камеры кругового обзора и система автоматического торможения. Кроме того, у него 7 подушек безопасности, у корейского вседорожника 6, а у испанского – 4.

Все три автомобиля укомплектованы четырехцилиндровыми бензиновыми турбодвигателями. Мотор Sportage объемом 1,6 л самый мощный – развивает 177 л. с. при 5500 об/мин. У него также больше всего тяги, ведь максимальный крутящий момент достигает 265 Н м при 1500 об/мин. Мотор на удивление тихий даже на высоких оборотах. Разгон до 100 км/ч занимает 9,1 с, а максимальная скорость – 201 км/ч. Роботизированная трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует быстрые реакции. В городском цикле Sportage расходует 9,2 л/100 км, а в загородном – 6,5 л/100 км. В Украине также предложены версии с бензиновыми моторами объемом 1,6 л (132 л. с.) и 2,0 л (155 л. с.), а также турбодизелями объемом 1,7 л (115 л. с.) и 2,0 л (185 л. с.).

У нас Mitsubishi Eclipse Cross доступен только с 1,5-литровым бензиновым турбомотором. Это новый двигатель, развивающий 150 л. с. У него бодрый характер и он быстро раскручивается до 6000 об/мин, хотя особой потребности в этом и нет. Он вполне тяговитый в среднем диапазоне оборотов, ведь пиковые 250 Н м крутящего момента в распоряжении при 2000-3500 об/мин. Однако бесступенчатый вариатор CVT не отличается быстротой реакции и не лучшим образом влияет на динамику, поэтому



**Руль Kia плоский снизу**



**Центральная панель Mitsubishi выполнена рельефной**



**Центральная панель Seat повернута к водителю**



**Задние сиденья Sportage оснащены подогревом**



**У задних сидений Eclipse Cross есть горизонтальная регулировка**



**На втором ряду Ateca комфортнее двоим пассажирам**

разгон до 100 км/ч занимает 11,4 с. К тому же, из-за вариатора мотор нередко шумный при разгоне. Да еще и расход топлива больше, чем у соперников – 9,8 л/100 км в городе и 6,5 л/100 км – на трассе.

Рабочий объем двигателя Seat скромнее – 1,4 л. Эта «четверка» выдает приличные 150 л. с. и обладает 250 Нм крутящего момента при 1500 об/мин. При этом у турбомотора очень резвый характер и он быстро набирает обороты. Под стать ему – и 6-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями, обеспечивающая очень быстрые переключения передач. Это обеспечивает лучшую в тройке динамику – 8,9 с до 100 км/ч и максимальные 189 км/ч. К тому же, испанский вседорожник еще и самый экономичный – 7,2 л/100 км в городском цикле и 5,8 л/100 км – в загородном. У нас модель также доступна с 1,0-литровым 115-сильным и 2,0-литровым 190-сильным бензиновыми турбомоторами.

У всех трех вседорожников полный привод – подключаемый, причем в Kia при надобности можно принудительно заблокировать муфту. Правда, клиренс у всех трех моделей небольшой – 189 мм у Ateca, 183 мм у Eclipse Cross и 182 мм – у Sportage.

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

Полный привод Mitsubishi Eclipse Cross дополнен функцией векторизации тяги, уменьшающей недостаточную поворачиваемость, хотя она все же ощутима. Несмотря на спортивный дизайн, вседорожник ставит на первое место комфорт, а не управляемость. Его подвеска мягкая и длинноходная: она хорошо справляется с выбоинами, но вседорожник ощутимо кренится в поворотах. Руль автомобиля слишком легкий и не самый информативный. На больших скоростях дает о себе знать шум ветра.

Козырь Seat – увлекательная управляемость на уровне легковых моделей. Его руль точный и наполняется тяжестью на больших скоростях, по мере роста скорости становится острее. Вседорожник на удивление мало кренится в поворотах, хотя этого добились за счет довольно жесткой подвески. На дорогах низкого качества комфорт езды страдает. Впрочем, подвеска энергоемкая и поглощает выбоины тихо. А вот ветер на больших скоростях слышен отчетливо. Зато сцепление с дорогой хорошее.

Kia Sportage 1,6 T-GDI GT Line самый доступный в тройке – 907 тыс. гривен. Он также привлекает просторным салоном. Seat Ateca 1,4 TSI Xcellence стоит 934 тыс. гривен, а его сильные стороны – экономичность и вместительный багажник. Mitsubishi Eclipse Cross 1,5 Ultimate самый дорогой – 970 тыс. гривен, – однако у него и самая богатая комплектация.



**Kia** обладает 466-литровым багажником    **Объем багажника Mitsubishi – до 448 л**    **Багажник Seat самый большой – 485 л**

Технические характеристики			
Модель	Kia Sportage	Mitsubishi Eclipse Cross	Seat Ateca
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1534	1560	1430
Длина/ширина/высота, мм	4480/1855/1645	4405/1805/1685	4363/1841/1615
Колесная база, мм	2670	2670	2638
Колея передняя/задняя, мм	1585/1585	1525/1525	1560/1560
Клиренс (дорожный просвет), мм	182	183	189
Объем багажника мин/макс, л	466/1455	341/1235	485/1604
Диаметр разворота, м	10,6	10,7	10,8
Двигатель			
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1591	1499	1396
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	177 при 5500	150 при 5500	150 при 5000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	265 при 1500-4500	250 при 2000-3500	250 при 1500-3500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/55	Аи-95/45	Аи-95/60
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный		
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	вариатор	6-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	7	4
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, BAS, ESC	ABS, EBD, ASC	ABS, EBD, Brake Assist, VDC
Размер шин	245/45 R19	225/55 R18	215/55 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,1	11,4	8,9
Максимальная скорость, км/ч	201	195	189
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	9,2	9,8	7,2
– загородный цикл	6,5	6,5	5,8
– смешанный цикл	7,5	7,7	6,3
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	907 000	970 000	934 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

# Стильный С-класс



## Citroen C4 Cactus

Новый Citroen C4 Cactus избавился от  
вседорожной атрибутики



## Kia Cee'd

Фары Kia Cee'd растянуты на крылья



## Renault Megane

Фары Renault Megane дополнены  
С-образными светодиодами

Автомобильный С-класс большой и многоликий. Оно и неудивительно: ежегодно с конвейера сходят миллионы таких автомобилей. Довольно популярны они и в Украине. Впрочем, то что эти модели массовые и весьма не дорогие, не значит, что они безликие. В С-классе немало ярких эмоциональных хэтчбэков. Среди них – Citroen C4 Cactus, Kia Cee'd и Renault Megane. О них и пойдет речь в сравнительном тест-драйве.

Citroen C4 Cactus начинал свое существование, как модель во вседорожном стиле, однако после обновления стал более традиционным хэтчбэком. Его клиренс уменьшен, с боковин исчезли широкие пластиковые накладки Airbump и остался только скромный защитный обвес. Серьезно изменено и «лицо»: новые узкие светодиодные огни дневного света теперь соединены хромированной вставкой с интегрированным логотипом Citroen. Изменена форма фар и противотуманок, а решетка радиатора увеличена в размерах. Шире стал и воздухозаборник в переднем бампере. В зеркалах заднего вида появились повторители поворотов. Сзади обращают на себя внимание более крупные фонари и новая пятая дверь.

Kia Cee'd вскоре уступит место модели нового поколения, но все еще выглядит свежо. Хэтчбэк привлекает внимание динамичным стилем с клиновидной оконной линией. Капот автомобиля рельефный, а лобовое стекло наклонено на большой угол. Раскосые фары со светодиодными ходовыми огнями растянuty на крылья, а решетка радиатора обрамлена хромом. Увеличенный воздухозаборник в переднем бампере напоминает улыбку. Силуэт крыши выполнен аркообразным, а верхняя кромка пятой двери украшена большим спойлером. Заднее стекло панорамное, а крупные продолговатые фонари высоко посажены.

Renault Megane четвертой генерации выглядит весьма элегантно. Во внешнем виде преобладают плавные раздутые поверхности. Широкая решетка радиатора напоминает по форме улыбку и украшена большим логотипом Renault. Продолговатые фары дополнены оригинальными С-образными ходовыми огнями. Оконная линия теперь делает небольшой изгиб в районе задних дверей. Расширенные «плечи» задних крыльев Megane подчеркнуты тоненькими фонарями, растянутыми почти на всю ширину кузова. Пятая дверь сверху прикрыта небольшим спойлером.

Renault немного крупнее своих соперников – достигает 4359 мм в длину при колесной базе в 2669 мм. Длина Kia равна 4310 мм, а расстояние между осями – 2650 мм. У Citroen эти показатели составляют 4170 и 2595 мм, соответственно. C4 Cactus при этом и самый легкий – 1155 кг против 1386 кг у Megane и 1418 кг у Cee'd

Внутри Citroen преобладает лаконичный минималистический стиль. В отделке пре-



**При длине 4170 мм Citroen самый компактный**



**Kia наиболее тяжелый – 1418 кг**



**Megane крупнее соперников – 4359 мм**



**На крыше C4 Cactus установлен большой спойлер**



**Фонари Cee'd высоко посажены**



**Узкие фонари Renault растянуты почти на всю ширину кузова**

обладает толстым сукном, а вместо дверных ручек – петли. В то же время рулевое колесо обшито кожей, а его обод выполнен плоским снизу. Показания приборов выведены на небольшой жидкокристаллический экран, хотя там нет тахометра. Сверху на центральной панели размещен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы, заменяющий собой большую часть клавиш (в том числе переключатели аудиосистемы и климатической установки). Зато здесь есть кнопочный селектор трансмиссии. Перчаточный ящик выполнен в стиле старинных чемоданов. Он довольно вместительный, ведь фронтальная подушка безопасности установлена в крыше. Рулевая колонка теперь регулируется как по высоте, так и по вылету. На смену цельному переднему дивану пришли два отдельных кресла. Они очень мягкие и комфортабельные, однако боковая поддержка хуже, чем у сидений соперников. Предусмотрена функция обогрева. Обзорность в Citroen неплохая.

Во внутренней отделке Kia пластик щедро разбавлен черными лакированными вставками, а трехспицевое рулевое колесо обшито кожей. Установлена фирменная «трехцилиндровая» комбинация приборов, то есть циферблаты размещены в трех желобах. По центру размещен большой спидометр с экраном бортового компьютера внутри, слева от него – тахометр, а справа – указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. Довольно небольшая центральная панель немного повернута к водителю, а сверху ее – 7,0-дюймовый сенсорный экран. Кнопки здесь рационально упорядочены и разобраться с ними нетрудно. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Кресла первого ряда комфортабельные, но и боковая поддержка хорошая. Сиденья получили функцию подогрева, как и обод руля. Предусмотрен центральный подлокотник с боксом внутри. Обзорность вперед и по сторонам хорошая, а вот при парковке немного мешают толстые задние стойки.

В салоне Renault Megane самые лучшие материалы отделки. Здесь присутствуют алькантара и вставки «под алюминий» трехспицевое рулевое колесо обшито кожей. Показания спидометра и тахометра выведены на жидкокристаллический экран, а вот указатели уровня топлива в баке и температуры двигателя остались аналоговыми. На наклоненной центральной панели установлен 7,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы R-Link 2. Благодаря ему переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля относительно немного. К ним нетрудно привыкнуть. Рулевая колонка регулируется по углу наклона и глубине. Передние сиденья комфортабельнее и неплохо удерживают спину. Они также оснащены подогревом. Тоненькие стойки крыши обеспечивают неплохую обзорность. На трансмиссионном тоннеле

размещен подлокотник с небольшим отделением для мелкой поклажи внутри.

На втором ряду пространство над головой приблизительно одинаковое во всех трех автомобилях. Больше всего места для ног в Renault, а вот салон самый широкий у Kia, что позволяет трем пассажирам чувствовать себя свободнее сзади. Багажник наиболее вместительный у Megane – 434 л против 380 л у Cee'd и 358 л – у C4 Cactus. Со сложенными задними сиденьями он возрастает до 1247, 1318 и 1170 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны варианты моделей приблизительно одинаковой стоимости – Citroen C4 Cactus 1,6D Shine, Kia Cee'd 1,6 CRDi Business и Renault Megane 1,5D Zen. Все они оснащены электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонным климат-контролем, датчиками света и дождя, аудиосистемой, связью Bluetooth, круиз-контролем, системами стабилизации и контроля давления в шинах, 6 подушками безопасности. Citroen и Renault также оснащены легкосплавными дисками, а у C4 Cactus есть ограничитель скорости и камера заднего вида.

Все три автомобиля оснащены четырехцилиндровыми турбодизелями. Под капотом C4 Cactus 1,6-литровый двигатель, развивающий 100 л. с. при 4000 об/мин. Он неплохо чувствует себя на малых оборотах и его не нужно раскручивать. Пиковый крутящий момент в 254 Н·м в распоряжении с 1750 об/мин. Автомобиль разгоняется до 100 км/ч за 11,5 с и развивает 184 км/ч. Двигатель не очень громкий, хотя не всегда работает плавно, а вот 6-ступенчатая роботизированная трансмиссия порой переключает передачи с толчками. Зато Citroen самый экономичный в тройке – 4,5 л/100 км в городском цикле и 3,5 л/100 км – в загородном. C4 Cactus также будет предложен с 1,2-литровым 110-сильным бензиновым турбомотором.

Kia Cee'd получил 1,6-литровый турбодизель мощностью 136 л. с. при 4000 об/мин. Этот двигатель не только самый мощный, но и наиболее тяговитый. При 1750 об/мин доступен приличный крутящий момент в 300 Н·м. «Четверка» эластичная и тяги более, чем достаточно. Правда, она немного шумновата, особенно на высоких оборотах. Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями работает быстро, но не очень плавно. Kia демонстрирует лучшую в тройке динамику. Он разгоняется до 100 км/ч за 10,6 с и достигает 200 км/ч. Однако, расход топлива побольше, чем у соперников – 5,5 л/100 км в городе и 4,4 л/100 км – на трассе. Kia также предложен у нас с 1,6-литровой 130-сильной бензиновой «четверкой».

Под капотом Megane установлен проверенный 1,5-литровый турбодизель мощностью 110 л. с. при 4000 об/мин. У него очень неплохая тяга на «низах». Максимальные 250 Н·м крутящего момента, достигаются при 1750 об/мин. Этого вполне достаточ-



**Перчаточный ящик Citroen похож на старинный чемодан**



**Центральная панель Kia немного повернута к водителю**



**Спидометр и тахометр Megane – цифровые**



**У C4 Cactus места для ног меньше, чем у соперников**



**Салон Cee'd самый широкий в районе плеч**



**Сзади в Renault больше всего места для ног**

но для совершения обгона на трассе. Двигатель радует тишиной работы и становится шумным разве что при резком разгоне. Роботизированная 6-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями EDC демонстрирует очень быстрые реакции. Хэтчбек Renault достигает 100 км/ч за 11,2 с, а его максимальная скорость – 188 км/ч. При этом он вполне экономичный, ведь расходует 5 л/100 км в городском цикле и 3,7 л/100 км – на шоссе. Также для Renault в Украине предложены бензиновые двигатели объемом 1,2 л (130 л. с.) и 1,6 л (115 л. с.).

Citroen более ориентирован на комфорт. Его длинноходная подвеска теперь дополнена гидравлическими буферами амортизаторов, а потому неровности поглощаются мягко и плавно. Однако в скоростных поворотах довольно высокий автомобиль ощутимо кренится. Руль C4 Cactus очень легкий, но не самый информативный. В скоростных виражах дает о себе знать недостаточная поворачиваемость. Сцепление с дорогой и курсовая устойчивость хорошие. При езде по автостраде в салоне слышны ветер и шины.

Kia несколько интереснее в управлении, чем соперники. Автомобиль хорошо держит дорогу: курсовая устойчивость и сцепление с асфальтом на высоте. Его рулевое управление порадует точностью, хотя немного больше обратной связи ему не помешало бы. Но нередко проявляется недостаточная поворачиваемость. В городе автомобиль неплохо маневрирует, а диаметр его разворота – 10,3 м против 10,9 м у C4 Cactus 3 и 11,2 м – у Megane. Большинство дорожных неровностей поглощаются плавно, а крены кузова у Cee'd выражены меньше, чем у двух других хэтчбэков.

Megane довольно мягкий и комфортабельный среди трех хэтчбэков. Его подвеска плавно и тихо поглощает даже серьезные неровности, способствует этому и высокопрофильная резина. Впрочем, в виражах крены небольшие. Руль Renault моно без проблем вращать несколькими пальцами, но информативность у него не лучшая. На больших скоростях автомобиль порой демонстрирует недостаточную поворачиваемость. Также следует отметить неплохую шумоизоляцию пассажирского отсека. При 120-130 км/ч можно разговаривать, не повышая голоса.

Citroen C4 Cactus 1,6D Shine самый доступный из трех хэтчбэков – 566 тыс. гривен. Он также привлекает экономичностью. Renault Megane 1,5D Zen лишь немного дороже – 567 тыс. гривен. Его сильная сторона – вместительный багажник. Kia Cee'd 1,6 CRDi Business стоит 588 тыс. гривен и демонстрирует лучшую в тройке динамику.



**Объем багажника Citroen – 358 л**

**У Kia в распоряжении 380 л**

**Багажник Megane самый большой – 434 л**

Технические характеристики			
Модель	Citroen C4 Cactus	Kia Cee'd	Renault Megane
Тип кузова	Хетчбэк		
Количество дверей/мест, шт	5/5		
Снаряженная масса, кг	1155	1418	1386
Длина/ширина/высота, мм	4170/1714/1480	4310/1780/1470	4359/1814/1447
Колесная база, мм	2595	2650	2669
Колея передняя/задняя, мм	1475/1475	1563/1571	1591/1586
Клиренс (дорожный просвет), мм	155	140	145
Объем багажника мин/макс, л	358/1170	380/1318	434/1247
Диаметр разворота, м	10,9	10,3	11,2
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1560	1582	1461
Тип	Дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	100 при 3750	136 при 4000	110 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	254 при 1750	300 при 1750-2500	250 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Дт/45	Дт/53	Дт/47
Трансмиссия			
Тип привода	Передний		
Коробка передач	6-ст. роботизированная	7-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		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	205/55 R16	195/65 R15	205/60 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,5	10,6	11,2
Максимальная скорость, км/ч	184	200	188
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	4,5	5,5	5,0
– загородный цикл	3,5	4,4	3,7
– смешанный цикл	3,9	4,8	4,2
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	566 000	588 000	567 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

# Полный привод – не главное



## Ford EcoSport

Передняя часть Ford EcoSport полностью изменена



## Nissan Juke

У Nissan Juke весьма оригинальный дизайн передней части



## Renault Captur

По центру радиаторной решетки Renault Captur – огромный логотип марки

В наши дни все больше пользуются спросом переднеприводные вседорожные модели. Они экономичнее полноприводных вседорожников и ощутимо дешевле. К тому же, некоторые владельцы очень редко съезжают на них с асфальтовых дорог, а выбирают такие модели за их увеличенный клиренс или удобную высокую посадку за рулем. Среди таких моделей – обновленный Ford EcoSport, а также проверенные Renault Captur и Nissan Juke.

Ford EcoSport при обновлении серьезно изменился внешне, ведь его дизайн был довольно-таки противоречивым. Решетка радиатора увеличена в размерах, а вот воздухозаборник в бампере, наоборот, стал ощутимо меньше. Новыми также являются продолговатые фары и каплевидные противотуманки. Вседорожник сохраняет подтянутый атлетичный профиль с короткими свесами кузова, рельефными боковинами и раздутыми колесными арками. Его капот довольно высокий, нижняя часть кузова по периметру прикрыта защитными пластиковыми накладками. На крыше установлен спойлер, а по краям кузова размещены обновленные стреловидные фонари.

Nissan Juke – самый эмоциональный в этой тройке, он выглядит ярко и подтянуто. У вседорожника мускулистые раздутые крылья, линия крыши в стиле купе Nissan GT-R, спрятанные в стойках ручки задних дверей. Очень интересно спроектирована оптика автомобиля: размещенные в бампере круглые фары головного света сочетаются с клиновидными указателями поворотов, которые установлены по бокам от капота. Воздухозаборник выполнен в виде трех круглых желобов. Панорамное заднее стекло отличается большим углом наклона, а L-образные фонари напоминают оптику модели 370Z.

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.

Nissan немного больше своих соперников: 4135 мм в длину против 4122 мм – у Renault и 4096 мм – у Ford. Вместе с тем, самая большая колесная база у Captur – 2606 мм тогда, как у Juke – 2530 мм, а у EcoSport – 2519 мм. Интересно, что самый компактный Ford весит больше соперников – 1324 кг против 1180 кг у французского автомобиля и 1215 кг – у японского.

В салоне Ford EcoSport пластик разбавлен черными лакированными вставками. Обшитое кожей трехспицевое рулевое колесо позаимствовало у старшего Kuga. Крупные циферблаты приборов разделены цветным экраном бортового компьютера. К центральной панели крепится сен-



**Ford немного короче соперников – 4096 мм в длину**



**Ручки задних дверей Nissan спрятаны в стойках крыши**



**Renault самый легкий в тройке – 1180 кг**



**Стреловидные фонари подчеркивают заднюю часть автомобиля**



**L-образные фонари Juke выполнены в стиле купе 370Z**



**Сзади по краям кузова Captur – крупные овальные фонари**

сорный дисплей мультимедийной системы SYNC 3 с диагональю 4,2 дюйма. Новые переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля выглядят не столь оригинально, как ранее, но зато более рационально упорядочены. Перчаточный ящик оснащен функцией охлаждения. У рулевой колонки Ford EcoSport регулируются угол наклона и вылет, а у водительского кресла изменяется высота в базовой версии. Посадка во вседорожнике выше, чем у соперников, что обеспечивает хорошую обзорность вперед и по сторонам. Кресла комфортабельные, а их спинки обеспечивают хорошую боковую поддержку. Они оснащены подогревом, как и руль. Центральный подлокотник прячет удобное отделение для мелкой поклажи.

Под стать внешнему виду салон Nissan также яркий и эмоциональный, с обилием «раздутых» поверхностей. Компактное трехспицевое рулевое колесо обшито перфорированной кожей. В оформлении присутствуют мотоциклетные мотивы. Так, циферблаты спидометра и тахометра помещены в отдельные глубокие желоба, а трансмиссионный тоннель напоминает бензобак. Его, кстати, окрашивают в цвет кузова. Центральная панель декорирована лакированным пластиком, а на ней размещены сразу два цветных дисплея. На верхний выведены показания мультимедийной системы, а на нижний – данные аудиосистемы и даже такой экзотический показатель, как боковое ускорение в поворотах. Рулевая колонка Juke регулируется только по высоте. Сиденья водителя и переднего пассажира мягкие и обладают хорошей боковой поддержкой. Они оснащены функцией подогрева. Следует отметить, что толстые задние стойки и небольшое стекло ограничивают обзор назад.

В отделке салона Renault преобладает кожа. Здесь достаточно много черных лакированных вставок и накладок «под алюминий». На ободке трехспицевого рулевого колеса предусмотрены напльвы для хвата рук. Торпеда 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 с подсветкой. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету. Передние кресла мягкие и комфортабельные, хотя боковая поддержка у них могла бы быть и лучше. Они оснащены подогревом. Толстые передние стойки крыши ограничивают обзорность. На центральном тоннеле предусмотрен съемный ящик для мелкой поклажи.

На втором ряду больше всего места для

ног в Renault. Кроме того задние кресла Captur и EcoSport оснащены горизонтальной регулировкой и изменяемым углом наклона спинок. В французском и японском автомобиля ощущается недостаток пространства в районе плеч, поэтому сзади комфортнее двоим. В Nissan рослые пассажиры почувствуют недостаток места над головой, а в Ford оно самое большое. У Renault и самый вместительный багажник: его объем 377-455 л, против 334-355 л у Ford и 251 л – у Nissan. Со сложенными задними сиденьями получается, соответственно, 1235, 1238 и 550 л.

Для сравнения выбраны комплектации приблизительно одинаковой стоимости – Ford EcoSport 1.0 EcoBoost Trend Plus, Nissan Juke 1,6 SE+ и Renault Captur 1,2 Intense. Все автомобили оснащены электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, CD-плеером, связью Bluetooth, легкосплавными дисками, круиз-контролем, системами стабилизации и контроля давления в шинах. У Captur и Juke есть камера заднего вида и климат-контроль, а у EcoSport – кондиционер. Renault получил датчики света и дождя. У Ford предусмотрено 7 подушек безопасности, у Nissan – 6, а у Renault – 4. Пятая дверь EcoSport открывается в сторону.

Для сравнения выбраны бензиновые версии моделей. Ford EcoSport оснащен 1,0-литровым трехцилиндровым турбомотором EcoBoost и является самым мощным в тройке 125 л. с.. Двигатель достаточно тяговит в среднем диапазоне оборотов: максимальный крутящий момент в 170 Н·м и доступен всего с 1400 об/мин и в распоряжении вплоть до 4500 об/мин. Мотор обладает бодрым характером и быстро раскручивается, однако по мере роста оборотов становится громким. Трансмиссия с двумя сцеплениями PowerShift демонстрирует быстрые реакции. Правда, из-за большего веса динамика хуже, чем у соперников – 11,6 с до 100 км/ч и максимальные 180 км/ч. Зато расход топлива небольшой – 7,2 л/100 км в городском цикле и 5,0 л/100 км – в загородном.

Под капотом Juke установлена 1,6-литровая атмосферная «четверка» мощностью 117 л. с. при 6000 об/мин. Пик крутящего момента в 158 Н·м достигается при 4000 об/мин, поэтому ее приходится раскручивать. Разгон до 100 км/ч занимает 11,5 с, а максимальная скорость составляет 170 км/ч. Если выбрать спортивный режим, то педаль акселератора становится отзывчивее, а вариатор CVT «держит» высокие обороты двигателя при разгоне. А в экономном режиме мотор и трансмиссия ведут себя спокойнее, что позволяет снизить расход топлива до 8,3 л/100 км в городе и 5,2 л/100 км – на трассе. В Украине также можно приобрести Nissan с 1,6-литровым 190-сильным турбомотором и полным приводом.

Captur получил 1,2-литровый турбомотор, развивающий 115 л. с. при 4900 об/мин. Он эластичен и тяговит, причем особенно это заметно в среднем диапазоне оборотов.



**Приборы Ford разделены цветным экраном бортового компьютера**



**Трансмиссионный тоннель Nissan по форме напоминает бензобак мотоцикла**



**Цифровой спидометр Renault сочетается с аналоговым тахометром**



**Сзади в EcoSport больше всего места над головой**



**В Juke рослые пассажиры почувствуют недостаток места над головой**



**Задние сиденья Captur оснащены горизонтальной регулировкой**

Пиковые 190 Н·м крутящего момента доступны при 2000 об/мин. Мотор работает плавно и тихо. Автомобиль демонстрирует лучшую в тройке динамику – 10,9 с до 100 км/ч и максимальные 192 км/ч. Передачи в 6-ступенчатой трансмиссии с двумя сцеплениями переключаются очень быстро. Renault довольно экономичный: расходует в городе 7,2 л/100 км, а на шоссе – 5,4 л/100 км. В Украине эта модель также доступна с 1,5-литровым 90-сильным турбодизелем.

Ходовую Ford EcoSport при обновлении немного перенастроили, что улучшило его управляемость. Рулевое управление с электроусилителем точное и радует информативностью. Сцепление с дорогой улучшено так же, как и курсовая устойчивость. Подвеска вседорожника в меру мягкая и длинноходая, что положительно отображается на комфорте езды. Правда, и кренится высокий автомобиль довольно-таки ощутимо. Кроме того, на скорости 110 км/ч по-прежнему проявляются аэродинамические шумы. Зато сцепление с дорогой хорошее, а диаметр разворота самый маленький в тройке – 10,6 м против 10,7 м у Juke и 10,8 м у Captur.

Nissan настроен на динамичную езду. Поэтому подвеска достаточно жесткая, что особенно ощутимо в данной версии, ведь она укомплектована 17-дюймовыми колесами. Зато у Juke низкий центр тяжести и в поворотах его крены относительно небольшие. Рулевое управление с адаптивным электроусилителем точное, но немного больше обратной связи ему не помешало бы. Он легкий на в городских условиях, но в режиме Sport наливается тяжестью. Впрочем, ему не помешало бы побольше информативности. Кроме того, на больших скоростях проявляются шумы ветра и шин.

Renault более ориентирован на комфорт. Его мягкая и энергоемкая подвеска легко и плавно поглощает даже серьезные неровности дороги и это обратная сторона таких настроек ходовой. Правда, на больших скоростях проявляются крены в поворотах. Руль очень легкий (его можно вращать несколькими пальцами), хотя довольно точный. А вот информативности у него немного. Сцепление с дорогой хорошее, а недостаточная поворачиваемость редко дает о себе знать. А вот шумоизоляция не самая лучшая – ветер дает о себе знать после 110 км/ч. Преимущество Captur – высокий клиренс – 200 мм против 180 мм у соперников.

Renault Captur 1,2 Intense самый доступный в этой тройке – 600 тыс. гривен. Его преимущества – богатое оснащение и вместительный багажник. Цена Ford EcoSport 1.0 EcoBoost Trend Plus – 617 тыс. гривен, он привлекает малым расходом топлива. Nissan Juke 1,6 SE+ несколько дороже – 631 тыс. гривен, его сильная сторона – управляемость.



**Объем багажника Ford – 334-355 л**



**Багажник Nissan самый маленький – 251 л**



**У Renault в распоряжении до 455 л**

<b>Технические характеристики</b>			
Модель	<b>Ford EcoSport</b>	<b>Nissan Juke</b>	<b>Renault Captur</b>
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1324	1215	1180
Длина/ширина/высота, мм	4096/1765/1713	4135/1765/1565	4122/1778/1566
Колесная база, мм	2519	2530	2606
Колея передняя/задняя, мм	1519/1524	1525/1525	1531/1516
Клиренс (дорожный просвет), мм	190	180	200
Объем багажника мин/макс, л	335/1238	251/550	377/1235
Диаметр разворота, м	10,6	10,7	10,8
<b>Двигатель</b>			
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	999	1598	1197
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Бензиновый	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3	В ряд, 4	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2	16/2	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	125 при 6000	117 при 6000	115 при 4900
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	180 при 1400-4500	158 при 4000	190 при 2000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/52	Аи-95/46	Аи-95/45
<b>Трансмиссия</b>			
Тип привода	Передний		
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	вариатор	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
<b>Ходовая</b>			
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.	7	6	4
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	205/60 R16	215/55 R17	205/60 R16
<b>Эксплуатационные показатели</b>			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,6	11,5	10,9
Максимальная скорость, км/ч	180	170	192
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	7,2	8,3	6,6
– загородный цикл	5,0	5,2	4,7
– смешанный цикл	5,8	6,3	5,4
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	617 000	631 000	600 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

# Большие автомобили на небольшие деньги



## Kia Rio

Фары Kia Rio растянуты на крылья



## Peugeot 301

Радиаторная решетка Peugeot 301 декорирована хромом



## Skoda Rapid

Капот Skoda Rapid увенчан «клювом» с логотипом марки

Стремительное увеличение продаж автомобилей в развивающихся странах побудило многих автопроизводителей создавать доступные модели с учетом региональной специфики. В Восточной Европе и Азии нередко пользуются популярностью недорогие, но крупные автомобили с вместительными багажниками. Вот почему появились Peugeot 301 и Skoda Rapid. Конкурентом их можно смело назвать новый Kia Rio с кузовом седан. Именно об этих автомобилях и пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

Седан Kia Rio четвертого поколения стал солиднее и серьезнее на вид. Уменьшен наклон стоек крыши (особенно задних), а капот стал длиннее. Ушла в прошлое и клиновидная оконная линия. Фирменная фальшрадиаторная решетка сочетается со слегка раскосыми фарами, растянутыми на крылья. Стандартными стали светодиодные лампы дневного света. В переднем бампере заметен огромный воздухозаборник. Боковины стали менее рельефными, а колесные арки расширены. В крышку багажника интегрирован спойлер, а фонари растянуты на всю ширину автомобиля.

Peugeot 301 использует удлиненную платформу хэтчбэка 208 и является родственником Citroen C-Elysee. Седан отличается весьма элегантным дизайном с профилированными боковинами и высоким капотом. Широкая радиаторная решетка декорирована хромом, а с ней сочетаются слегка раскосые фары. В бампере установлен широкий воздухозаборник. Оконная линия отличается небольшим изящным изгибом в районе задних стоек крыши. Прямоугольные фонари украшены оригинальными элементами, напоминающими следы от когтей.

Skoda Rapid построен на удлиненной платформе Volkswagen Polo. В отличие от соперников это не седан, а лифтбэк. Он отличается весьма сдержанным стилем, в котором преобладают грани. Фирменная «зубастая» радиаторная решетка обрамлена хромом, а по бокам – строгие прямоугольные фары. Капот увенчан небольшим «клювом» с логотипом марки. Передний воздухозаборник растянут на всю ширину бампера. Профиль подчеркнут широкой оконной линией. А сзади по краям кузова установлены полукруглые фонари. Интересно, что в лючке бензобака спрятан специальный скребок для льда.

Skoda Rapid немного крупнее соперников – 4483 мм в длину против 4442 мм – у Peugeot 301 и 4400 мм у Kia Rio Sedan. А вот колесная база самая большая у Peugeot – 2652 мм тогда, как у Skoda – 2602 мм, а у Kia – 2600 мм. Французский автомобиль заметно легче соперников: он весит 1090 кг, корейский седан – 1198 кг, а чешский лифтбэк – 1205 кг.

Внутри Kia Rio господствует строгий стиль. В отделке присутствуют черные лакированные вставки, а педали укра-



**Kia компактнее соперников – 4400 мм в длину**



**Peugeot самый легкий в тройке – 1090 кг**



**В отличие от соперников, Skoda – лифтбэк, а не седан**



**В крышку багажника Rio интегрирован спойлер**



**В фонарях 301 заметны элементы в виде следов от когтей**



**По краям кузова Rapid установлены полукруглые фонари**

шены металлическими накладками. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей. Циферблаты приборов крупные, а потому их показания лучше считываются. Внутри спидометра находится указатель уровня топлива в баке, а в тахометре расположен датчик температуры двигателя. По центру расположен экран бортового компьютера. Центральная панель Kia Rio немного повернута к водителю. На ней установлен 5,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля довольно большие, а потому пользоваться ими удобно. Рулевая колонка регулируется по углу наклона и глубине, а у водительского кресла уже в базовой версии можно изменить высоту. Передние сиденья несколько упругие и немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Обогреваются как они, так и руль. Обзорность у седана хорошая во всех направлениях.

Пластик в салоне Peugeot довольно жесткий, но зато отделка щедро разбавлена хромированными вставками и лакированными накладками. Подсветка – эмоциональная, оранжевая. Трехспицевое multifunctionальное рулевое колесо обшито кожей, а его обод снизу выполнен плоским. В районе хвата рук предусмотрены удобные наплывы. Циферблаты спидометра и тахометра размещены в отдельных колодцах, а между ними установлен экран бортового компьютера. Широкая центральная панель увенчана монохромным дисплеем часов и термометра. Клавиши аудиосистемы довольно тесно сгруппированы, а потому на ощупь их можно спутать. Блок климат-контроля удобнее в использовании, но на его дисплее почему-то не отображается выставленная температура. Кроме того, следует отметить, что кнопки электро-стеклоподъемников находятся на трансмиссионном тоннеле и к ним приходится тянуться. У рулевой колонки изменяется только высота, зато достаточно широкий диапазон регулировок у водительского кресла. Передние сиденья довольно упругие и неплохо удерживают спину. Они оснащены подогревом. Между креслами установлен подлокотник.

Материалы отделки у Skoda довольно качественные. Внутри господствуют строгие горизонтальные линии. По другим моделям чешской марки знакомы прямоугольные дефлекторы системы вентиляции и multifunctionальное четырехспицевое рулевое колесо. Шкалы приборов выполнены в классическом стиле. Внутри спидометра установлен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру – экран бортового компьютера. На V-образной центральной панели переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля декорированы хромом. Они рационально упорядочены и к ним можно быстро при-

выкнуть. У рулевой колонки регулируются как высота, так и глубина, можно изменить и высоту сиденья водителя. Передние кресла упругие, но обладают очень хорошей боковой поддержкой. Под водительским сиденьем Rapid есть ниша с флуоресцентным жилетом. Обзорность вперед и по сторонам хорошая.

На втором ряду очень просторно во всех трех автомобилях. Особенно внушительное место для ног. У Rapid несколько большее пространство над головой, чем у соперников. Салон 301 самый широкий в районе плеч, поэтому трем пассажирам сзади здесь комфортнее всего. Объем багажника у Kia равен 480 л, у Peugeot – 506 л, а у Skoda – 550 л. У 301 и Rapid можно сложить задние сиденья, что увеличивает его до 1332 и 1490 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости – Kia Rio Sedan 1,6 Business, Peugeot 301 1,6 Allure, и Skoda Rapid 1,6 Active Flash. Все они оснащены центральным замком, электростеклоподъемниками, обогревом и электроприводом зеркал заднего вида, противотуманными фарами, магнитолой, системой стабилизации. Peugeot получил климат-контроль тогда, как у Kia и Skoda – кондиционер. У 301 также предусмотрены 16-дюймовые легкосплавные диски и связь Bluetooth. У всех трех автомобилей – по 2 подушки безопасности.

Под капотами всех трех машин – бензиновые четырехцилиндровые атмосферные двигатели объемом 1,6 л. Атмосферная 1,6-литровая «четверка» Rio Sedan самая мощная – 123 л. с. при 6300 об/мин. Она высокооборотистая, а потому ее постоянно приходится раскручивать. Пик крутящего момента в 151 Н·м доступен при 4850 об/мин. Двигатель отзывается приятным и не слишком громким звуком. Kia разгоняется до 100 км/ч за 11,2 с и способен развить 192 км/ч. В городе расход топлива составляет 8,9 л/100 км, а на трассе – 5,3 л/100 км. Автоматическая 6-ступенчатая коробка переключения передач отличается плавностью работы, но ее реакции не столь быстрые, как у соперников. Kia у нас также может быть оснащена 1,4-литровым мотором мощностью 100 л. с.

«Четверка» Peugeot 301 развивает 115 л. с. при 6050 об/мин. Максимальные 150 Н·м крутящего момента в распоряжении с 4000 об/мин. А по мере роста оборотов он становится громким. Зато у легкого Peugeot 301 лучшая в тройке динамика – 10,8 с до 100 км/ч и максимальные 188 км/ч. Передачи в 6-ступенчатом «автомате» переключаются плавно. Правда, и расход топлива самый большой – 10,0 л/100 км в городском цикле и 5,3 л/100 км – в загородном. Седан в Украине также доступен с 1,2-литровым 72-сильным бензиновым мотором и 1,6-литровым 92-сильным турбодизелем.

Мотор Skoda развивает 110 л. с. при 5600 об/мин. Он несколько лучше, чем дви-



**Центральная панель Kia повернута к водителю**



**Циферблаты приборов Peugeot размещены в отдельных колодцах**



**Шкалы приборов Skoda выполнены в классическом стиле**



**Салон Rio самый широкий в районе плеч**



**На втором ряду 301 весьма просторно**



**В Rapid самое большое пространство над головой**

гатели соперников, проявляет себя в среднем диапазоне оборотов. Максимальный крутящий момент в 155 Н·м достигается при более низких 3800 об/мин. Кроме того, «четверка» самая тихая и плавная. Лифтбэк разгоняется до 100 км/ч за 11,6 с и развивает 191 км/ч. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия отличается плавностью работы. Rapid самый экономичный в тройке – 8,2 л/100 км в городском цикле и 4,9 л/100 км – за городом. Для автомобиля в нашей стране также можно выбрать бензиновые турбомоторы объемом 1,2 л (90 и 110 л. с.).

Kia неплохо маневрирует, но настройки его ходовой ставят на первое место комфорт. Крены кузова в поворотах значительно уменьшены, хотя за это приходится расплачиваться весьма жесткой ездой. Недостаточная поворачиваемость проявляется мало, да и сцепление с дорогой улучшено. Рулевое управление точное, однако информативности в околонулевой зоне у него немного. Широкая колея способствует хорошей курсовой устойчивости. Также у автомобиля неплохая шумоизоляция, а хотя при 110-120 км/ч все же немного слышен ветер. В городских условиях Rio Sedan неплохо маневрирует и диаметр разворота у него меньше, чем у соперников – 10,2 м против 10,7 м у 301 и 10,9 м у Rapid.

Езда в 301 – наиболее комфортабельная. Подвеска еще мягче, чем в Kia, поэтому дорожные неровности легко «глотаются». Однако, обратной стороной подобных настроек ходовой являются выраженные крены кузова в виражах. Руль с электроусилителем на удивление точный и информативный. Сцепление с дорогой также неплохое. Но нужно учитывать, что в скоростных виражах нередко проявляется недостаточная поворачиваемость. При езде по автомагистрали аэродинамические шумы дают о себе знать.

Skoda более интересен в управлении. Его руль точнее, чем у конкурентов, да и его информативность очень неплохая. Сцепление с дорогой хорошее, на высоте и курсовая устойчивость. Лифтбэк увереннее чувствует себя на извилистых дорогах. Конечно, подвеска Skoda более упругая, чем у двух других автомобилей, но езда остается достаточно комфортабельной. Зато крены кузова у Rapid несколько меньше. У пассажирского отсека неплохая шумоизоляция, а потому на больших скоростях ветер почти не слышен. Также следует отметить хорошие тормоза, ведь у лифтбэка сзади стоят диски.

Peugeot 301 1,6 Allure самый доступный в тройке – 425 700 гривен. При этом у него самая лучшая динамика. Skoda Rapid 1,6 Active Flash стоит 442 800 гривен и привлекает вместительным багажником и экономичностью. Цена Kia Rio Sedan 1,6 Business – 452 700 гривен, но у него богатая комплектация.



**Объем багажника Kia – 480 л**

**У Peugeot в распоряжении – 506 л**

**Багажник Skoda самый большой – 550 л**

Технические характеристики			
Модель	Kia Rio	Peugeot 301	Skoda Rapid
Тип кузова	седан		лифтбэк
Количество дверей/мест, шт.	4/5	5/5	
Снаряженная масса, кг	1198	1090	1165
Длина/ширина/высота, мм	4400/1740/1470	4442/1748/1466	4483/1706/1461
Колесная база, мм	2600	2652	2602
Колея передняя/задняя, мм	1542/1543	1501/1478	1463/1500
Клиренс (дорожный просвет), мм	150	142	150
Объем багажника мин/макс, л	520	506/1332	550/1490
Диаметр разворота, м	10,9	10,7	10,9
Двигатель			
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1591	1587	1598
Тип	Бензиновый		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	123 при 6300	115 при 6050	110 при 5600
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	151 при 4850	150 при 4000	155 при 3800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50	Аи-95/50	Аи-95/55
Трансмиссия			
Тип привода	Передний		
Коробка передач	6-ст. автоматическая		
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые	барабанные	дисковые
Количество подушек безопасности, шт.	2		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	185/65 R15	195/55 R16	185/60 R15
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,2	10,8	11,6
Максимальная скорость, км/ч	192	188	191
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	8,9	10,0	8,2
– загородный цикл	5,3	5,6	4,9
– смешанный цикл	6,6	7,3	6,1
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	452 700	424 700	442 800
Первое техобслуживание, км	15 000		
Периодичность техобслуживания, км	15 000		

# Многогранный В-класс



## Citroen C3

Передняя оптика Citroen C3 – «двухэтажная»



## Toyota Yaris

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



## Volkswagen Polo

Узкая решетка радиатора и продолговатые фары – традиционные черты Volkswagen Polo

Автомобильный В-класс пользуется огромной популярностью, прежде всего, в Европе. Хетчбэки любят за компактные размеры, маневренность и экономичность. На украинском рынке эти автомобили также пользуются спросом, особенно если учесть их относительно невысокую стоимость. Время от времени появляются и новые модели. Так, относительно недавно в нашей стране стартовали продажи Citroen C3 и Volkswagen Polo нового поколения, а также обновленного Toyota Yaris.

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

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

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

Polo является самым большим в этой тройке и достигает 4065 мм в длину при колесной базе в 2551 мм. Длина C3 – 3996 мм, а расстояние между осями – 2540 мм. У Yaris эти показатели составляют 3885 и 2510 мм, соответственно. Более компактный хетчбэк Toyota весит 1140 кг тогда, как масса Citroen равна 1165 кг, а Volkswagen – 1190 кг.

Салон Citroen C3 дополнен яркими вставками, а вместо дверных ручек – оригинальные петли. На рельефной передней панели преобладают горизонтальные линии. Обод трехспицевого рулевого колеса плоский снизу и обшит кожей.



**Боковины C3 дополнены черными пластиковыми накладками**



**Toyota самый компактный – 3885 мм**



**Polo подрос до 4053 мм в длину**



**На крыше Citroen – большой спойлер**



**Сзади Toyota размещены треугольные фонари**



**Пятая дверь Volkswagen сверху прикрыта спойлером**

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

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

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

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

На втором ряду пространство для ног в Citroen и Volkswagen немного больше, чем в Toyota. А вот над головой просторнее всего как раз в Yaris. Сзади комфортнее двоим пассажирам, но при необходимости поместится и третий. Polo обладает самым вместительным багажником – 355 л против 300 л у Citroen и 286 л – у Toyota. Со сложенными задними сиденьями получается 1125, 922 и 768 л, соответственно.

Для сравнения выбраны версии моделей со схожим оснащением – Citroen C3 1,2 Shine, Toyota Yaris 1,5 Live и Volkswagen Polo 1,0 TSI Comfortline. У всех их есть центральный замок, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, бортовой компьютер, магнитола, связь Bluetooth, система стабилизации. Polo оснащен кондиционером, а два других автомобиля – климат-контролем. C3 также получил парктроник, круиз-контроль, датчики света и дождя, а у Yaris есть камера заднего вида. У Volkswagen 8 подушек безопасности, а у Citroen и Toyota – по 4. Французский хэтчбэк укомплектован системами соблюдения полосы движения, распознавания дорожных знаков и определения усталости водителя.

Для сравнения выбраны бензиновые версии моделей. Мотор Citroen C3 трехцилиндровый и небольшого объема – 1,2 л. Но зато он оснащен турбонаддувом, поэтому развивает 110 л. с. Конечно, турбомотор резвый и эластичный. У него больше тяги в среднем диапазоне оборотов, ведь максимальный крутящий момент в 205 Н·м доступен с 1500 об/мин. Вибрации довольно ощутимы, но шумным двигатель становится только на высоких оборотах. С ним динамика очень приличная: разгон до 100 км/ч занимает 9,8 с, а максимальная скорость составляет 188 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 6,8 л/100 км, а в загородном – 4,2 л/100 км. Также в Украине предложена 82-сильная атмосферная версия этого мотора.

Toyota Yaris получил новую 1,5-литровую «четверку» мощностью 111 л. с. при 6000 об/мин. Этот мотор высокооборотистый и максимальный крутящий момент в 136 Н·м доступен при высоких 4400 об/мин. Зато он самый тихий и плавный в этой тройке, под стать ему – и характер бесступенчатого вариатора Multidrive S. Разгон до 100 км/ч занимает 11,2 с, а максимальная скорость составляет 175 км/ч. Благодаря настройкам вариатора расход топлива относительно небольшой – 6,0 л/100 км в городском цикле и 4,1 л/100 км – на шоссе. Впрочем, есть в линейке и более экономичный 1,0-литровый 69-сильный мотор.



**Большую часть центральной панели C3 занимает большой сенсорный экран**



**Приборы Yaris помещены в отдельные колодцы**



**Отделка салона Polo разбавлена контрастными вставками**



**На втором ряду Citroen довольно щедрое пространство для ног**



**В Toyota на втором ряду самое большое пространство над головой**



**В Polo на втором ряду самое щедрое пространство над головой**

Volkswagen, как и Citroen, оснащен трехцилиндровым турбомотором. Его объем меньше (1,0 л), но мощность самая высокая – 115 л. с. Крутящий момент также довольно приличный – 200 Н•м при 2000 об/мин. Он шумноват, но вибрации не ощутимы. Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует быстрые переключения передач и обеспечивает лучшую динамику, чем у соперников – 9,5 с до 100 км/ч и максимальные 200 км/ч. При этом Polo еще и самый экономичный – 5,6 л/100 км в городском цикле и 4,2 л/100 км – в загородном. В Украине также предложены версии этого двигателя мощностью 75 и 115 л. с.

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

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

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

Citroen C3 1,2 Shine самый доступный хетчбэк в тройке. Его цена – 497 800 гривен, а преимуществом является богатое оснащение. Toyota Yaris 1,5 Live стоит 524 тыс. гривен и привлекает комфортабельной ездой. Volkswagen Polo 1,0 TSI Comfortline стоит 528 800 гривен, а его сильные стороны – динамика и экономичность.



**У C3 в распоряжении – 300 л**



**Объем багажника Yaris – 286 л**



**Багажник Polo самый большой – 355 л**

Технические характеристики			
Модель	Citroen C3	Toyota Yaris	Volkswagen Polo
Тип кузова	хетчбэк		
Число дверей/мест	5/5		
Снаряженная масса, кг	1165	1140	1190
Длина/ширина/высота, мм	3996/1749/1474	3885/1695/1520	4053/1751/1461
Колесная база, мм	2540	2510	2551
Колея передняя/задняя, мм	1474/1468	1460/1470	1525/1509
Клиренс (дорожный просвет), мм	140	150	163
Объем багажника мин/макс, л	300/922	286/768	355/1125
Диаметр разворота, м	10,7	9,6	10,6
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1199	1496	999
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Бензиновый	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и число цилиндров	3, в ряд	4, в ряд	3, в ряд
Количество клапанов/распредвалов	12/2	16/2	12/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	110 при 5500	111 при 6000	115 при 5000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	205 при 1500	135 при 4400	200 при 2000-3500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/45	Аи-95/42	Аи-95/50
Трансмиссия			
Тип привода	Передний		
Коробка передач	6-ст. автоматическая	вариатор	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	4	4	8
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, VSC	ABS, EBD, ESP
Размер шин	195/65 R15	185/65 R15	185/65 R15
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,8	11,2	9,5
Максимальная скорость, км/ч	188	175	200
Расход топлива, л/100 км			
– городской цикл	6,8	6,0	5,6
– загородный цикл	4,2	4,1	4,2
– смешанный цикл	5,2	4,8	4,7
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	497 000	524 000	528 800
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		



**Volkswagen:**

**юбилей народного  
автомобиля**

Поначалу автомобили, как и любое новое изобретение, были баснословно дорогими, а потому их могли позволить себе лишь очень зажиточные люди. Но постепенно самодвижущиеся экипажи начали завоевывать мир, стали дешевле. Путевку в жизнь массовым «народным» моделям дал Генри Форд: благодаря конвейерной сборке его знаменитый Ford T посадил Америку на колеса. Но наибольшего успеха в создании массовых авто добился, несомненно, Volkswagen. Собственно, в переводе с немецкого название марки и значит «народный автомобиль». В этом году компания празднует свое 80-летие.

Volkswagen изначально создавали, как производителя одной модели, причем очень массовой. В 1933 году правительство Германии объявило конкурс на создание недорогой машины. Она должна была вмещать троих взрослых и двоих детей, развивать 100 км/ч на автобане и при этом стоить 990 рейхсмарок – приблизительно столько же, сколько и мотоцикл. Средняя зарплата в Германии тогда составляла 128 рейхсмарок в месяц, то есть автомобиль должен был стать доступен практически каждому.

Выполнить задачу взялся один из лучших конструкторов своего времени Фердинанд Порше. Он еще с 1931 года работал над компактными моделями и уже создал концепты Type 12 – обтекаемое заднемоторное купе. Именно он и лег в основу будущего Volkswagen. Вскоре последовали новые прототипы Type 30 и Type 60. К слову, Порше работал не сам – огромное влияние на его работу оказал талантливый инженер Ганс Ледвинка и его Tatra V570. Два конструктора дружили и нередко обсуждали проекты, обменивались идеями.

В 1937 году выпустили 30 предсерийных прототипов, которые прошли почти 3 млн. км по дорогам Германии, а 28 мая 1938 года официально основали компанию Volkswagen. Год спустя на автосалоне в Берлине представили серийные двухдверный седан и кабриолет. Для своего времени она выглядела довольно оригинально. Заднемоторная компоновка способствовала



Kubelwagen – военный брат Жука



Volkswagen Beetle 1972 года



Volkswagen Corrado 1988 года



Porsche 356 также ведет свою родословную от Жука



Volkswagen Golf GTI 1976 года – основатель сегмента заряженных хэтчбэков



Volkswagen Golf II 1984 года

увеличению внутреннего пространства в виду отсутствия карданного вала.

Volkswagen оснастили простым и неприхотливым 1,0-литровый оппозитный четырехцилиндровый двигатель воздушного охлаждения мощностью 25 л. с. Добиться проектной скорости помог обтекаемый кузов с низким коэффициентом лобового сопротивления – 0,41. Благодаря ему и расход топлива оказался небольшим – 10 л/100 км. Интересно, что к шасси кузов крепился всего 18 болтами. Прогрессивной была и независимая торсионная подвеска всех колес со стабилизаторами поперечной устойчивости.



Volkswagen Golf R32 2002 года

Для выпуска Volkswagen решили возвести новый огромный завод в Вольфсбурге. Для сбора денег на его постройку организовали лотерею, победители которой стали бы счастливыми обладателями нового автомобиля. Но свои призы они так и не получили. Собрали лишь небольшую серию Volkswagen, а с началом Второй мировой войны в заводских цехах началось производство техники для армии. И тут неожиданно пригодился проект народного автомобиля: на его платформе создали легкий вседорожник Kugelwagen и даже амфибию Schwimmwagen. В сложных условиях конструкция Порше оказалась на удивление надежной.

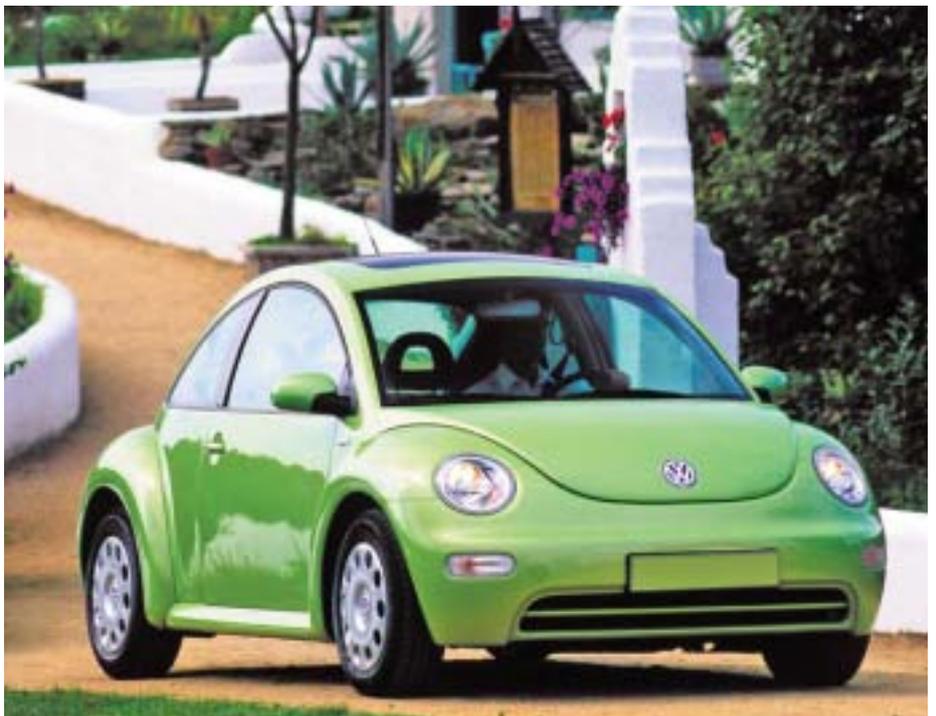
Естественно, предприятие в Вольфсбурге стало одной из важнейших целей для союзных бомбардировщиков и к 1945 году было серьезно повреждено. Когда в город вошли войска антигитлеровской коалиции, то решили оставшееся оборудование вывезти в Великобританию или США, но ни одного автопроизводителя оно не заинтересовало. Даже сам Генри



Volkswagen Kafer 1938 года



Volkswagen Karmann-Ghia, 1955 год



Volkswagen New Beetle 1998 года

Форд от него отказался. И тогда представитель британской временной администрации майор Айван Хёрст решил восстановить завод. Он убедил вышестоящее командование заказать 20 тыс. Volkswagen. До конца 1945 года собрали 1785 автомобилей, а с 1946 года уже начали выпускать по 1000 машин в месяц.

Вскоре Volkswagen появились и в свободной продаже, причем модель обрела и название – Beetle (или Kdfer на немецком). В переводе это означает «жук», ведь своим профилем и особенно формой крыши автомобиль действительно напоминает насекомое. Поначалу изготовляли только седан, но с 1949 года появился и кабриолет. Уже к 1955 году произвели миллион Volkswagen. Тогда же Beetle модернизировали – оснастили 1,2-литровым 32-сильным мотором и изменили дизайн задней части.

В 1950 году модельный ряд расширил оригинальный микроавтобус Volkswagen T1, также созданный на агрегатах Жука. Интересно, что поначалу его не думали производить: прототип создали рабочие завода для перевозки запчастей. Его увидел голландский автодилер Бен Пон и идея ему понравилась. Конечно, внешний вид заводского творения был очень простым, поэтому Пон самостоятельно разработал дизайн новинки.

Большие круглые фары «Жука» идеально вписались в стиль передней части, придав ей неповторимый колорит. В целях экономии установили разделенное лобовое стекло, а остальные окна сделали



Volkswagen Passat 1973 года



Volkswagen Passat 1996 года



Volkswagen Passat 2005 года



Volkswagen Phaeton, 2002 год



Volkswagen Polo 1975 года



Volkswagen Polo 1994 года



Volkswagen Scirocco 1974 года



Volkswagen T2 1967 года

очень маленькими. На первых порах спрос на взн был не слишком большим, но со временем он начал расти. Автомобиль стал популярным среди специальных служб, предпринимателей, фермеров. Но особенно его оценили представители субкультуры хиппи.

Кроме того, на агрегатах Beetle создали и Porsche 356 – дебютную модель другой знаменитой марки. Впрочем, у Volkswagen было и собственное купе – Karmann-Ghia 1955 года. Специалисты итальянского ателье Ghia создали очень элегантный кузов, хотя для него шасси Жука пришлось удлинить на 30 см. Пусть поначалу автомобиль не был слишком быстрым (115 км/ч), но зато выглядел эффектно.

Постепенно Volkswagen стал завоевывать популярность в Европе и особенно в США. Американцы, традиционно выбирающие крупные модели, буквально влюбились в компактный Beetle. Благодаря небольшой цене он стал особенно популярным среди молодежи. Но в 1961 году против Volkswagen начался судебный процесс: представители Tatra потребовали компенсацию за использование идей Ганса Ледвинки. Немецкая компания выплатила 3 млн. марок, но учитывая ее огромный капитал, сумма не особо повлияла на развитие Жука.

В 60-х руководство компании поняло, что одним «семейством» Beetle не стоит ограничиваться. Поэтому в 1963 году увидел мир заднемоторный Volkswagen Type 3, а пять лет спустя представили и линейку Type 4. Вместе с Porsche было создано купе 914. Именно в это время началось формирование концерна Volkswagen, ведь в 1969 году в его состав вошла марка Audi.



Volkswagen T3 Transporter 1979 года



Volkswagen Tiguan 2008 года

Volkswagen Touareg 2002 года



Совместно инженеры Volkswagen и Audi создали две родственные переднеприводные модели – Audi 80 и Volkswagen Passat. Их дизайн разработал известный стилист Джорджетто Джуджаро. Интересно, что изначально помимо седана и универсала предлагали и хэтчбек, и купе Passat. К слову, это стала первая модель марки с дизельными двигателями.

Параллельно постоянно совершенствовались и Beetle с его сородичами. Автомобили получили 12-вольтовое электрооборудование, появились версии с 1,5-литровым 54-сильным мотором. Серьезно обновили салон всех моделей, а управляемость улучшили подвеска типа McPherson и передние дисковые тормоза.

В начале 70-х количество выпущенных Beetle достигло 15 млн. единиц. Но стало понятно, что конструкция сорокалетней давности постепенно начала устаревать. Поэтому уже в 1974 году увидел мир наследник Beetle – переднеприводной Golf с поперечным расположением двигателя. Дизайн снова поручили создать Джуджаро. Автомобиль очень удачно приняли и всего собрали 6,8 млн. машин первого поколения.

Очень быстро «семейство» Golf стали расширять. Так, в 1976 году увидела мир заряженная модификация GTI с 1,6-литровой 110-сильной «четверкой», способная разогнаться до 100 км/ч за 9 с и развить 180 км/ч. Golf GTI стал основателем сегмента «заряженных» хэтчбеков. С 1979 года начался выпуск родственного седана Jetta, а год спустя появились кабриолет Golf и фургон Caddy.

Вслед за Golf последовали компактный Volkswagen Polo, микроавтобус Transporter (T3) и купе Scirocco. Впрочем, и история



Volkswagen Typ 3 1600 Variant 1964 года



Volkswagen Type 3 1600 Fastback 1965 года



Volkswagen Type 4 1968 года



Volkswagen-Porsche 914, 1969 год



Кабриолет Volkswagen Beetle 1949 года



Микроавтобус Volkswagen T1 1950 года



Первый Volkswagen Golf 1974 года



Первый серийный Volkswagen Beetle 1946 года

Beetle тогда не закончилась. Его выпуск продолжили в Бразилии, Венесуэле, Индонезии, Мексике и ЮАР. Автомобиль сохранял популярность вплоть до начала XXI века. Последний Жук под звуки фанфар сошел с конвейера в мексиканском городе Пуэбло 30 июля 2003 года и отправился в заводской музей. Всего за 65 лет было выпущено 21,5 млн. Beetle.

В 1981 году увидел мир Passat второго поколения, а два года спустя презентovali и Golf II. С 1988 года наладили выпуск купе Volkswagen Corrado. Знаковым событием 80-х стало вхождение в концерн испанского Seat. А в 90-е немецкие менеджеры приобрели и, по сути, возродили Skoda, сделав ее самым успешным автопроизводителем Восточной Европы. Развитие ключевых моделей продолжилось: регулярно появлялись новые поколения Golf, Passat, Polo, Transporter.

В начале XXI века Volkswagen открыл для себя премиум-сегмент с седаном Phaeton и вседорожником Touareg. Культовый Beetle возродили в современном образе на агрегатах Golf. Кстати, инженеры концерна одними из первых начали активное развитие модульных платформ. Теперь архитектуру того же Golf использует свыше десятка моделей, среди которых – купе Audi TT, мини-вэн Touran, и вседорожники Volkswagen Tiguan и Skoda Karoq. Наконец восстановилась историческая справедли-



Последний Жук сошел с конвейера в 2003 году



Фердинанд Порше – отец Жука

Электромобиль Volkswagen e-Golf 2017 года



вость в концерн вошла и марка Porsche: теперь оба детища Фердинанда Порше являются частью единого концерна.

Репутацию Volkswagen серьезно пошатнул Дизельгейт – скандал с махинациями вокруг уровня содержания вредных веществ в выхлопе дизельных моделей. Но, как ни странно, это не помешало немецкому концерну вырваться в лидеры мирового автопрома. За 2017 год Volkswagen Group продал свыше 10,7 млн. автомобилей по всему миру. Лидером, естественно, является Golf, который уже обошел Жук по популярности – выпущено свыше 30 млн. авто. Всего же с 1938

года произвели уже 150 млн. Volkswagen.

А недавно в Volkswagen озвучили планы на будущее – ставку сделают на электромобили. В его линейке уже есть электрический e-Golf, но основные надежды возлагаются на абсолютно новое «семейство» I.D., которое запустят в производство через два года. К 2025 году концерн планирует ежегодно выпускать по миллиону электромобилей, то есть собирается стать мировым лидером и в этой отрасли. Хотя другого от авторов массовых Beetle, Golf и Passat и не стоило ожидать.



Прототип Volkswagen Type 30, 1937 год



Электромобиль Volkswagen I.D. станет серийным в 2020 году



# COSMOLADY

ЖУРНАЛ ЖЕНЩИН

ТЕМА  
НОМЕРА  
ЛЕТО ПО  
ГРАФИКУ!

РОМАНТИКА  
НА ГРАНИ

СОБИРАЕМ  
ЧЕМОДАН

CRUISE  
COLLECTION  
SUMMER 2018

ПЛЯЖ  
И МАКИЯЖ

КАВИТАЦИЯ:  
СЕКРЕТЫ  
ЭФФЕКТИВНОГО  
ПОХУДЕНИЯ

АЛИСА КУЗЕННАЯ  
В ГОРОДЕ АНГЕЛОВ



**НАГОРОДЖЕННЯ  
ЛАУРЕАТИВ  
ВЕРЕСЕНЬ 2018**

[facebook.com/cosmolady.magazine](https://facebook.com/cosmolady.magazine)



**CORNELIA**

*Hotels Golf Spa*

Belek • Antalya • Turkey