

Тест-Драйв

Июль 2018



Honda Civic Type R Pickup Truck • Skoda Sunroq • Porsche 911 Speedster • Volkswagen Tharu
Audi Q8 • BMW 8 Series • BMW X5 • Chevrolet Blazer • Volvo S60 • Peugeot 508 SW
Tesla Model S Shooting Brake • Audi A1 • Jeep Renegade • Mercedes-Benz G-Class
Volkswagen Touareg • BMW X3 • BMW X3, Jaguar F-Pace, Porsche Macan • Fiat Tipo, Kia Ceed SW,
Peugeot 308 • Honda Civic, Hyundai i30 и Skoda Octavia • Honda CR-V, Mazda CX-5, Subaru Forester

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

Июль 2018

www.testdrive.kiev.ua



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

Над номером работали:

Брязгунов Тарас

Каратаев Вячеслав

Косоголов Александр

Фитисова Юлия

Главный редактор

Краев Василий



4

Концепт-кар
HONDA CIVIC TYPE R PICKUP TRUCK:
самый быстрый в мире пикап



10

Концепт-кар
SKODA SUNROQ:
молодежный подход



14

Концепт-кар
PORSCHE 911 SPEEDSTER:
посвящено юбилею



18

Премьера
VOLKSWAGEN THARU:
бюджетный младший брат Terramont



22

Премьера
AUDI Q8:
новый глава вседорожного «семейства»



28

Премьера
BMW 8 SERIES:
возвращение



34

Премьера
BMW X5:
четвертая глава



40

Премьера
CHEVROLET BLAZER:
новый образ известного вседорожника



46

Премьера
VOLVO S60



52

Премьера
PEUGEOT 508 SW:
универсал в спортивном стиле



56

Премьера
TESLA MODEL S SHOOTING BRAKE:
практичный электромобиль



60

Премьера
AUDI A1:
смена поколений

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»



64

Премьера
JEEP RENEGADE:
модернизация младшей модели



70

Дебютант
MERCEDES-BENZ G-CLASS:
верность традициям



76

Дебютант
VOLKSWAGEN TOUAREG:
новый уровень флагмана



84

Сравнительный тест-драйв
BMW X3, JAGUAR F-PACE, PORSCHE MACAN
Вседорожники с характеристиками спорткупе



90

Сравнительный тест-драйв
FIAT TIPO, KIA CEED SW, PEUGEOT 308
Вместительность по невысокой цене



96

Сравнительный тест-драйв
HONDA CIVIC, HYUNDAI I30 И SKODA OCTAVIA
Разнообразный С-класс для активного водителя



102

Сравнительный тест-драйв
HONDA CR-V, MAZDA CX-5, SUBARU FORESTER
Поединок японских вседорожников



108

Страницы истории
PORSCHE
70 лет скорости и побед

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

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



Honda Civic Type R самый быстрый в мире



e R Pickup Truck

нукан



Спортивный пикап еще относительно недавно казался нонсенсом, однако теперь такие модели выпускают. Причем, не только в США, где пикапы имеют культовый статус, но и, например, в Австралии. Теперь же скоростной пикап представили в Великобритании, причем за основу взяли один из самых быстрых заряженных хетчбэков в мире – Honda Civic Type R.

Новый Honda Civic Type R Pickup Truck спроектировали на британском заводе марки. Автомобиль выглядит ну очень необычно, по меркам пикапов. Дело в том, что у стандартного хетчбэка попросту срезали заднюю часть крыши со стойками

и заварили пару дверей. Сиденья второго ряда также убрали, чтобы создать грузовую платформу. Интересно, что при этом пятая дверь по-прежнему поднимается вверх и сохранено огромное антикрыло. Потерю жесткости компенсируют дуги безопасности.

В остальном – этот все тот же Honda Civic Type R 2018 модельного года. У него агрессивный дизайн с выраженным обвесом и раскосыми светодиодными фарами и даже строенные выхлопные трубы сохранены. В салоне передняя панель и кресла первого ряда также остались прежними.

Двигатель Honda также не претерпел

изменений: 2,0-литровая «четверка» с турбонаддувом развивает 320 л. с. и обладает максимальным крутящим моментом в 400 Н·м. С 6-ступенчатой механической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 5,7 с, а максимальная скорость составляет 265 км/ч. Перед нами – самый быстрый в мире пикап.

К слову, свои способности автомобиль может доказать на автодроме Нюрбургринг. Хетчбэк уже показал там лучшее время круга для переднеприводных автомобилей, а теперь у Honda есть шанс побить и рекорд среди пикапов. А вот серийный Honda Civic Type R Pickup Truck, конечно, не появится.









Skoda Sunroq:



МОЛОДЕЖНЫЙ ПОДХОД





В наши дни автопроизводители все чаще привлекают молодежь и студентов к разработке новых моделей. Свежий взгляд никогда не помешает, а ведь еще нужно идти в ногу со временем и знать вкусы молодых автолюбителей. Так, компания Skoda организовала целую школу для талантливых молодых дизайнеров. Мало того, 23 студента в возрасте от 17 до 20 лет получили полную свободу действий при создании концепт-кара. Работы длились 8 месяцев, а их результатом стал вседорожный кабриолет Skoda Sunroq.

Пожалуй, нетрудно догадаться, что в ос-

нове Sunroq лежит новый Skoda Karoq. Автомобиль достигает 4382 мм в длину, 1811 мм в ширину и 1480 мм в высоту при колесной базе в 2638 мм. У вседорожника не просто срезали крышу. Его занизили, добавили обвес и задний спойлер. Кроме того, теперь у Skoda четыре выхлопных трубы, стильные двухцветные 20-дюймовые диски и даже есть подсветка днища. Подсвечиваются и логотипы марки.

Салон декорирован двухцветной красно-белой кожей с диагональной прострочкой, а нежно-синяя подсветка осуществляется с помощью светодиодов. На первом ряду

появились спортивные кресла с интегрированными подголовниками. Кабриолет Skoda оснащен климат-контролем, 9,2-дюймовым сенсорным дисплеем, парктроником и системой слежения за «слепыми» зонами.

Мощность 1,5-литрового турбомотора увеличили до 163 л. с., а максимальный крутящий момент – до 279 Н·м. С 6-ступенчатой механической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 8,6 с, а максимальная скорость составляет 195 км/ч.

Конечно, новый Skoda Sunroq не станет серийным, но он позволяет лучше понять вкусы и предпочтения молодежи.



Porsche 91

посвящено юбилею



1 Speedster



В истории Porsche особое место занимают версии моделей с обозначением Speedster. Эти спортивные двухместные кабриолеты стали по-настоящему культовыми, а первый Porsche 356 Speedster очень ценится коллекционерами. В этом году марка Porsche празднует свое 70-летие и к этому событию создали новый Porsche 911 Speedster.

Концепт-кар выполнен в соответствии со всеми канонами «семейства» Speedster. По сравнению со стандартным кабриолетом у него занижено лобовое стекло и тканевая крыша меньших размеров. За спинками сидений установлены два карбоновых об-

текателя, из углеволокна выполнены и расширенные задние крылья. Спереди появилась хромированная крышка заливной горловины бензобака, под стать ей – серебристые зеркала заднего вида в ретро-стиле. Стандартными являются 21-дюймовые легкосплавные диски. Кроме того, обращают на себя внимание сдвоенные «сопла» новой титановой выхлопной системы.

В отделке салона сочетаются двухцветная кожа и полированный алюминий. В целях снижения веса убрали аудиосистему и сенсорный дисплей мультимедиа. Зато установлены спортивные ковшеобразные крес-

ла с интегрированными подголовниками.

Атмосферный 4,0-литровый двигатель мощностью 500 л. с. позаимствован у Porsche 911 GT3. Эта оппозитная «шестерка» способна раскручиваться до 9000 об/мин. В паре с ней работает 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач. Оснащение включает карбоново-керамические тормозные диски.

Пока Porsche 911 Speedster – концепт-кар, однако вполне возможно, что вскоре эту версию выпустят ограниченной серией. По крайней мере, ранее уже производили 911 Speedster прошлых поколений.





Volkswagen

бюджетный младший
брат Terramont



Tharu







Volkswagen продолжает развивать свою линейку вседорожников. За последние годы ее расширили компактный T-Roc и большой пятиместный Terramont. Теперь же у Terramont появился младший брат, названный Tharu. Модель создали специально для развивающихся стран.

Новый Volkswagen Tharu достигает 4453 мм в длину, 1841 мм в ширину и 1632 мм в высоту при колесной базе в 2680 мм. Интересно, что в его основе лежат агрегаты Skoda Karoq. С виду же вседорожник действительно напоминает Volkswagen Terramont: у него высокий капот, широкая хромированная

решетка радиатора и крупные прямоугольные фары. В более дорогих версиях оптика полностью светодиодная. В массивном переднем бампере заметен немаленький воздухозаборник. А вот рельефные боковины и пятая дверь подчеркивают родство с Karoq. На крыше установлен спойлер, а крупные фонари растянуты на крылья.

Фотографии салона пока не рассекречены, хотя можно предположить, что Volkswagen Tharu позаимствует рулевое колесо и приборную панель от Golf или Polo. Известно, что флагманская версия получит климат-контроль, сенсорный дисплей мультимедийной

системы и мощную аудиосистему.

На первых порах новый Volkswagen Tharu будут оснащать бензиновыми турбомоторами объемом 1,2 л (115 л. с.) и 1,4 л (150 л. с.). Позже также добавят 1,6-литровый атмосферный двигатель мощностью 110 л. с. На выбор предложат механическую трансмиссию или «робот» с двумя сцеплениями.

Volkswagen Tharu сначала поступит в производство в Китае, а затем наладят его выпуск в Аргентине, Индии, Мексике и России. Стоимость базовой версии составит около 15 тыс. долларов.

Audi Q8



НОВЫЙ глава вседорожного «семейства»







Долгое время флагманским вседорожником в линейке Audi была модель Q7. Однако теперь ситуация меняется, ведь представили более дорогой и роскошный Audi Q8. Это первый спортивный вседорожник немецкой марки.

Новый Audi Q8 по размерам сопоставим с семиместным Q7, пусть у него и на два места меньше. Длина автомобиля достигает 4990 мм, а колесная база – 3000 мм, но при этом он довольно невысокий – 1710 мм. На Q8 дебютирует новый фирменный стиль Audi. Широкая «пасть» решетки радиатора сочетается с узкими светодиодными фарами. У вседорожника высокая оконная линия, слегка расширенные крылья и большие углы наклона стоек крыши. Сзади фонари растянуты на всю ширину кузова, а пятая дверь дополнена сразу двумя спойлерами – на верхней кромке заднего стекла и у его основы. Стандартными являются 19-дюймовые

легкосплавные диски, а за доплату предложены колеса диаметром до 22 дюймов.

Во внутренней отделке сочетаются кожа и полированный алюминий. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый дисплей и могут проецироваться на лобовое стекло. Как и в Audi A8, на центральной панели – сразу два сенсорных экрана. Верхний 10,1-дюймовый предназначен для спутниковой навигации и камеры заднего вида, а нижний 8,6-дюймовый – заменяет переключатели блока климат-контроля. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Объем багажника равен 650 л.

Все Audi Q8 получили Wi-Fi, а перечень опций включает камеры кругового обзора, парковочный автопилот с дистанционным управлением и систему полуавтономного движения с функцией автоматического заезда в гараж.

Поначалу новый Audi Q8 будут оснащать только 3,0-литровыми V6 с турбонаддувом. Бензиновый двигатель развивает 340 л. с., а дизельный – 231 или 286 л. с. Оба мотора дополнены 48-вольтовой «умеренной» гибридной установкой, обеспечивающей кратковременную прибавку в 16 л. с. Позже появятся полноценный гибрид Audi Q8 и 435-сильный заряженный вариант SQ8.

Бензиновая версия получила 7-ступенчатую трансмиссию с двумя сцеплениями, а дизельные – 8-ступенчатый «автомат». В любом случае обязательным является постоянный полный привод Quattro. За доплату предложены адаптивные амортизаторы и пневмоподвеска с изменяемым (в пределах 164-254 мм) клиренсом.

Новый Audi Q8 поступит в продажу с августа. В Европе вседорожник будет стоить от 70 тыс. евро.







Технические характеристики Audi Q8

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	2145
Длина/ширина/высота, мм	4990/2000/1710
Колесная база, мм	3000
Клиренс (дорожный просвет), мм	164-254
Объем багажника, л	650/1755
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	2967
Тип	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	286 при 3250
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	600 при 2250-3250
Топливо/емкость бака, л	Дт/90
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,3
Максимальная скорость, км/ч	232
Стоимость автомобиля в Европе, евро	70 000 – 85 000
Первое техобслуживание, км	10 000
Периодичность техобслуживания, км	10 000

BMW 8 Series



ries

возвращение







Купе BMW 8 Series пришло на смену модели 6 Series в 1990 году и удивило публику смелым обтекаемым дизайном. Однако девять лет спустя от модели отказались и ее преемника снова назвали BMW 6 Series. И вот теперь «восьмерка» BMW возвращается.

Новый BMW 8 Series в кузове G15 достигает 4843 мм в длину при колесной базе в 2822 мм. Он и построен на модульной платформе CLAR, как и седаны 5 и 7 Series, а также свежий X5. По меркам немецкой марки купе, обладает довольно смелым и стремительным дизайном, а потому выделяется на фоне довольно консервативных собратьев. По сути, отличия от предсерийного концепта минимальны. У автомобиля длинный капот и высокая оконная линия, а изгиб крыши очень плавный. Узкие фары светодиодные, а за доплату могут быть лазерными. Передние крылья дополнены вентиляционными отверстиями, а задние – серьезно раздуты. В крышку багажника интегрирован спойлер, а заднюю часть

визуально расширяют продолговатые фары.

Во внутренней отделке сочетаются кожа и алюминий. В салоне преобладают прямые линии. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый дисплей и могут проецироваться на лобовое стекло. Центральная панель повернута к водителю, а сверху на ней установлен 10,25-дюймовый экран мультимедийной системы. Очень необычно смотрится прозрачный селектор трансмиссии. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Большое купе BMW является четырехместным и обладает 420-литровым багажником.

Все BMW 8 Series получили электропривод сидений и адаптивный круиз-контроль с системой автоматического торможения. Список доступных опций включает Wi-Fi, беспроводную зарядку для смартфонов, камеры кругового обзора, парковочный автопилот с дистанционным управлением, систему полуавтономного движения.

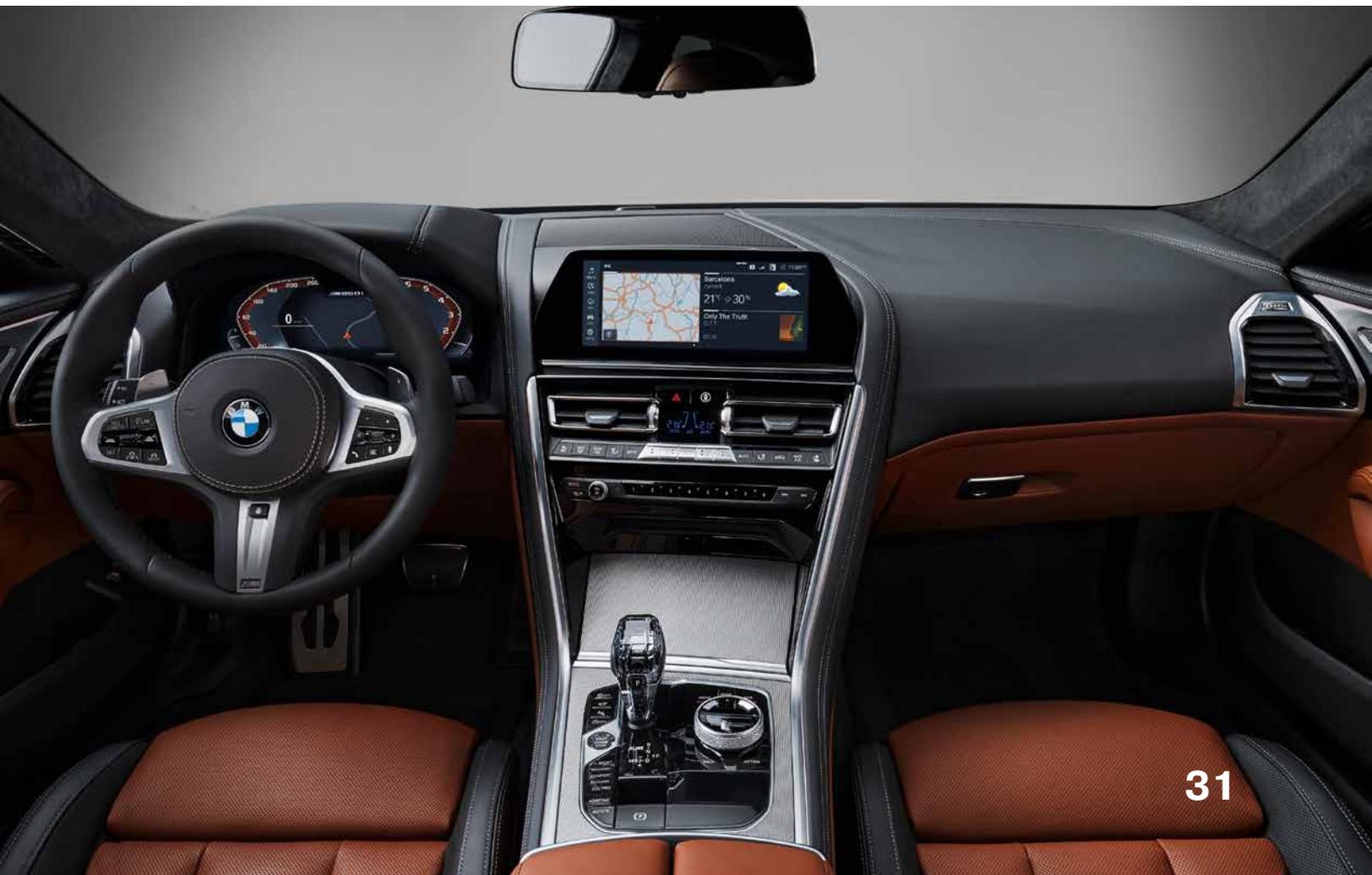
На первых порах купе BMW будут оснащать

4,4-литровым бензиновым V8 с двойным турбонаддувом мощностью 530 л. с. или 3,0-литровым 320-сильным турбодизелем. Более мощная модификация разгоняется до 100 км/ч за 3,7 с, а ее максимальная скорость ограничена – 250 км/ч.

Кстати, теперь наконец-то появится и новый BMW M8, ведь в 90-х дальше единственного прототипа дело не пошло. Его покажут позже и оснастят 600-сильной версией 4,4-литрового мотора.

Все BMW 8 Series оснащены 8-ступенчатой автоматической трансмиссией, а у 530-сильного варианта предусмотрен полный привод. Стандартными являются адаптивные амортизаторы, а за доплату предложены управляемые задние колеса и активные стабилизаторы поперечной устойчивости.

Новый BMW 8 Series G15 поступит в продажу с ноября. Цены стартуют с отметки в 100 тыс. евро. Позже также ожидаются кабриолет и четырехдверное купе BMW 8 Series Gran Coupé.







Технические характеристики BMW 8 Series

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/4
Снаряженная масса, кг	1890
Длина/ширина/высота, мм	4843/1902/1341
Колесная база, мм	2822
Объем багажника, л	420
Диаметр разворота, м	12,0
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	4395
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	530 при 5500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	750 при 1800-4600
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/68
Трансмиссия	
Тип привода	подключаемый полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC, TPMS
Размер шин	245/35 ZR20 спереди, 275/30 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,7
Максимальная скорость, км/ч	250
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	10,5
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	100 000 – 125 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

BMW X5

четвертая глава



Тест-Драйв

ПРЕМЬЕРА









Появившийся в 2000 году BMW X5 стал первым вседорожником немецкой марки. С того времени продали уже 2,2 миллиона этих автомобилей трех поколений, что является неплохим показателем для недорогой модели. Теперь пришло время для BMW X5 четвертой генерации.

Новый BMW X5 построен на модульной платформе CLAR, которую также используют седаны BMW 5 и 7 Series. Вседорожник подрос до 4922 мм в длину при колесной базе в 2975 мм. Дизайн остается знакомым, хотя передняя часть немного изменена в духе младшего брата X3. Решетка радиатора стала крупнее, а вот фары наоборот немного уже. Кстати, оптика светодиодная в базовой версии и может быть лазерной за доплату. Боковины теперь украшены изогнутыми выштампованными линиями, а в передних крыльях заметны вентиляционные отверстия. Сзади обращают на себя внимание крупные продолговатые фонари и увеличенный задний спойлер.

Во внутренней отделке BMW X5 сочетаются кожа и алюминий. В салоне преобладают горизонтальные линии, а центральная панель повернута к водителю, что типично для BMW. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый дисплей, а рядом установлен сенсорный экран мультимедийной системы такого же размера.

Как и прежде, будут предложены версии BMW X5 на пять и семь мест. В пятиместном варианте объем багажника равен 645 л в обычном состоянии и 1860 л – со сложенными задними сиденьями. Пятая дверь состоит из двух секций и оснащена электроприводом.

Список опций расширили четырехзонный климат-контроль, мощная 1500-ваттная аудиосистема Bowers & Wilkins и 10,2-дюймовые мониторы для задних пассажиров. Ключ автомобиля теперь можно заменить приложением для смартфона. Кроме того, доступны система полуавтономного движения в пробках и новая технология Emergency

Stop Assistant, способная подрулить к обочине и остановить автомобиль, если водитель прекратил управлять им.

На первых порах для BMW X5 будут доступны бензиновые турбомоторы объемом 3,0 л (340 л. с.) и 4,4 л (462 л. с.), а также 3,0-литровые турбодизели мощностью 265 и 400 л. с. Самый мощный вариант разгоняется до 100 км/ч за 4,7 с и развивает 250 км/ч. Со временем обещают 600-сильный BMW X5 M и заряжаемый гибрид.

Все X5 оснащены 8-ступенчатой автоматической трансмиссией, постоянным полным приводом и адаптивными амортизаторами. За доплату доступны управляемые задние колеса и пневмоподвеска с изменяемым клиренсом.

Новый BMW X5 покажут на Парижском автосалоне, а продажи вседорожника стартуют с осени. В Европе он будет стоить от 67 200 евро.



Технические характеристики BMW X5

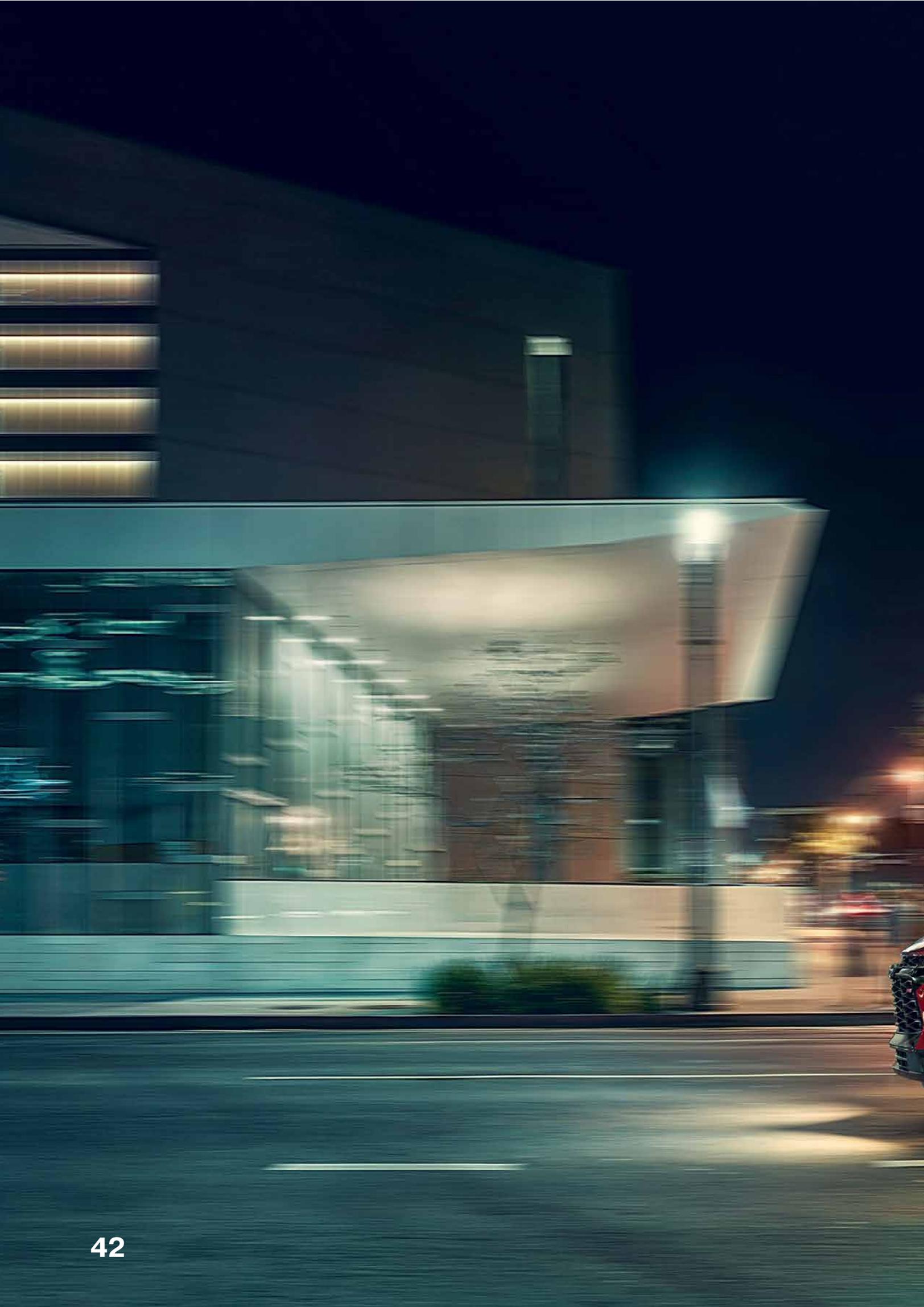
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4922/2004/1745
Колесная база, мм	2975
Объем багажника, л	645/1860
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	4395
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	462 при 5500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	650 при 2000-4500
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,7
Максимальная скорость, км/ч	250
Стоимость автомобиля в Европе, евро	67 200 – 92 100



Chevrolet Blazer

новый образ известного вседорожника





С момента своего появления в 1969 году Chevrolet Blazer был классическим рамным вседорожником. С 2005 модель не выпускают, а на смену ей пришел также рамный TrailBlazer. Однако теперь Chevrolet Blazer возвращается в новом образе – спортивно-го вседорожника с несущим кузовом.

Новый Chevrolet Blazer займет нишу между моделями Equinox и Traverse. Он достигает 4917 мм в длину и 1915 мм в ширину при колесной базе в 2857 мм.

Вседорожник отличается мускулистым и атлетичным дизайном с короткими свесами кузова и серьезно расширенными крыльями. Огромная разделенная решетка радиатора сочетается с «двухэтажной» оптикой. Сверху установлены узкие светодиодные ходовые огни, а снизу – крупные биксеноновые фары. У автомобиля высокая оконная линия и

толстые задние стойки крыши. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а широкие «плечи» подчеркнуты продолговатыми фонарями. Спортивную версию RS можно отличить по обвесу и 20-дюймовым литым дискам вместо стандартных 18-дюймовых.

В салоне преобладают рельефные поверхности. На приборной панели циферблаты сочетаются с жидкокристаллическим дисплеем, на который выведены показания спидометра и бортового компьютера. На центральной панели установлен 8,0-дюймовый сенсорный дисплей. Передние сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем. В более дорогих версиях они оснащены электроприводом, подогревом и вентиляцией, есть и электрическая регулировка рулевой колонки. Кресла второго ряда могут сдвигаться назад, а если их

сложить, то объем багажника составит 1818 л.

Стандартными являются Wi-Fi и камера заднего вида, а среди доступных опций есть адаптивный круиз-контроль, электропривод пятой двери с сенсорным открытием, беспроводное зарядное устройство, обогрев задних кресел, камеры кругового обзора, технологии автоматического замедления и соблюдения полосы движения.

На выбор для Chevrolet Blazer предложат 2,5-литровую бензиновую «четверку» мощностью 194 л. с. или 3,6-литровый 309-сильный V6. Обе версии будут оснащать 9-ступенчатой автоматической трансмиссией, а привод может быть передним или полным.

Новый Chevrolet Blazer поступит в продажу с начала 2019 года. В США он будет стоить примерно от 27 тыс. долларов.







Технические характеристики Chevrolet Blazer

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4917/1915/1745
Колесная база, мм	2857
Объем багажника, л	1818
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	3564
Тип	Бензиновый
Расположение	Спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	309 при 6800
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	365 при 2800
Трансмиссия	
Тип привода	Подключаемый полный
Коробка передач	9-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Эксплуатационные показатели	
Стоимость автомобиля в США, долларов	27 000 – 40 000
Первое техобслуживание, км	10 000
Периодичность техобслуживания, км	10 000

Volvo S60



Тест-Драйв
ПРЕМЬЕРА



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

Оформление салона также знакомо по современным Volvo. Показания приборов

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

Базовое оснащение пополнила система автоматического торможения с функцией распознавания пешеходов. Среди опций появились Wi-Fi, технология полуавтономного движения и предупреждения о съезде с дороги в кювет.

Для Volvo V60 на выбор предложат бен-

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

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









Технические характеристики Volvo S60

Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Длина/ширина/высота, мм	4761/1850/1431
Колесная база, мм	2872
Объем багажника, л	442
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1969
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	320 при 5700
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	400 при 2200-5100
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/55
Трансмиссия	
Тип привода	Подключаемый полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Эксплуатационные показатели	
Максимальная скорость, км/ч	250
Стоимость автомобиля (в США), долларов	36 800 – 60 000

Peugeot 508 SW



универсал в сп

Тест-Драйв

ПРЕМЬЕРА



ОРТИВНОМ СТИЛЕ





Хотя спрос на универсалы в последнее время снизился даже в Европе, в Peugeot не отказываются от подобных моделей. Поэтому новый Peugeot 508 будет доступен и как лифтбэк, и с кузовом универсал. Представят его на Парижском автосалоне.

Новый Peugeot 508 SW заметно короче предшественника – 4778 мм в длину при колесной базе в 2793 мм. Значительно уменьшена и высота – до 1420 мм. Меньшие размеры и новая платформа EMP2 позволили облегчить автомобиль на 70 кг.

Дизайн Peugeot 508 SW второго поколения стал более выразительным – с серьезно наклоненными задними стойками и высокой оконной линией. Хромированная трапециевидная решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами, которые теперь являются полностью светодиодными. Бросаются в глаза и узкие вертикальные ходовые огни. Передний бампер дополнен ши-

роким воздухозаборником. У 508 GT Line радиаторная решетка несколько иная и предусмотрен аэродинамический обвес. Боковины стали более рельефными. Пятая дверь прикрыта спойлером, а оригинальные фонари соединены черной лакированной вставкой.

Как и у всех новых Peugeot, салон 508 SW выглядит очень необычно. Рулевое колесо очень маленькое, а панель приборов размещена непривычно высоко. Она, кстати, цифровая. Предусмотрена и система проецирования данных на лобовое стекло, а диагональ сенсорного дисплея мультимедийной системы увеличена до 10 дюймов. Передние сиденья за доплату можно дополнить функцией массажа. У задних кресел регулируется угол наклона спинок. Объем багажника составляет 560 л в обычном состоянии и 1780 л – со сложенными задними креслами.

Перечень опций Peugeot 508 SW расширили камеры кругового обзора, электропривод пятой двери с сенсорным открытием, парковочный автопилот, беспроводная зарядка для смартфона, системы ночного видения, распознавания дорожных знаков и определения усталости водителя.

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

Новый Peugeot 508 SW поступит в продажу с осени по цене от 27 тыс. евро. Вскоре линейку также расширит 300-сильный заряжаемый гибрид с полным приводом.



Tesla Model S



Shooting Brake

практичный электромобиль







Электромобиль Tesla Model S – весьма практичный. Он вместительный и даже доступен в семиместном исполнении. Однако предлагают его только с одним типом кузова – пятидверный лифтбэк. Это решили исправить в голландском ателье RemetzCar. По заказу местного автоколлекционера построили универсал Tesla Model S Shooting Brake.

Спереди универсал Tesla Model S практически ничем не отличается от стандартной модели. У него знакомый дизайн с обтекаемыми формами и раскосыми фарами. Новинка получилась довольно стремитель-

ной на вид – аркообразной формой крыши и спойлером на верхней кромке пятой двери. Силуэт автомобиля подчеркивают хромированные молдинги. Как известно, у всех Tesla прячутся дверные ручки, но в универсала еще и задний дворник исчезает в специальной нише.

В остальном это все тот же электромобиль Tesla Model S. Во внутренней отделке сочетаются кожа, алюминий и карбон. Показания приборов выведены на экран, а на всю центральную панель растянута большая сенсорная панель. На втором ряду стало больше места над головой.

Характеристики конкретно этого Tesla Model S неизвестны, но вряд ли они слишком отличаются от параметров стандартного лифтбэка. Напомним, электромобиль Tesla доступен с одним и двумя моторами. Самая мощная версия P100D имеет в распоряжении 720 л. с. и способна разогнаться до 100 км/ч за 2,7 с и развить 250 км/ч. Запас хода в этом случае составляет 507 км.

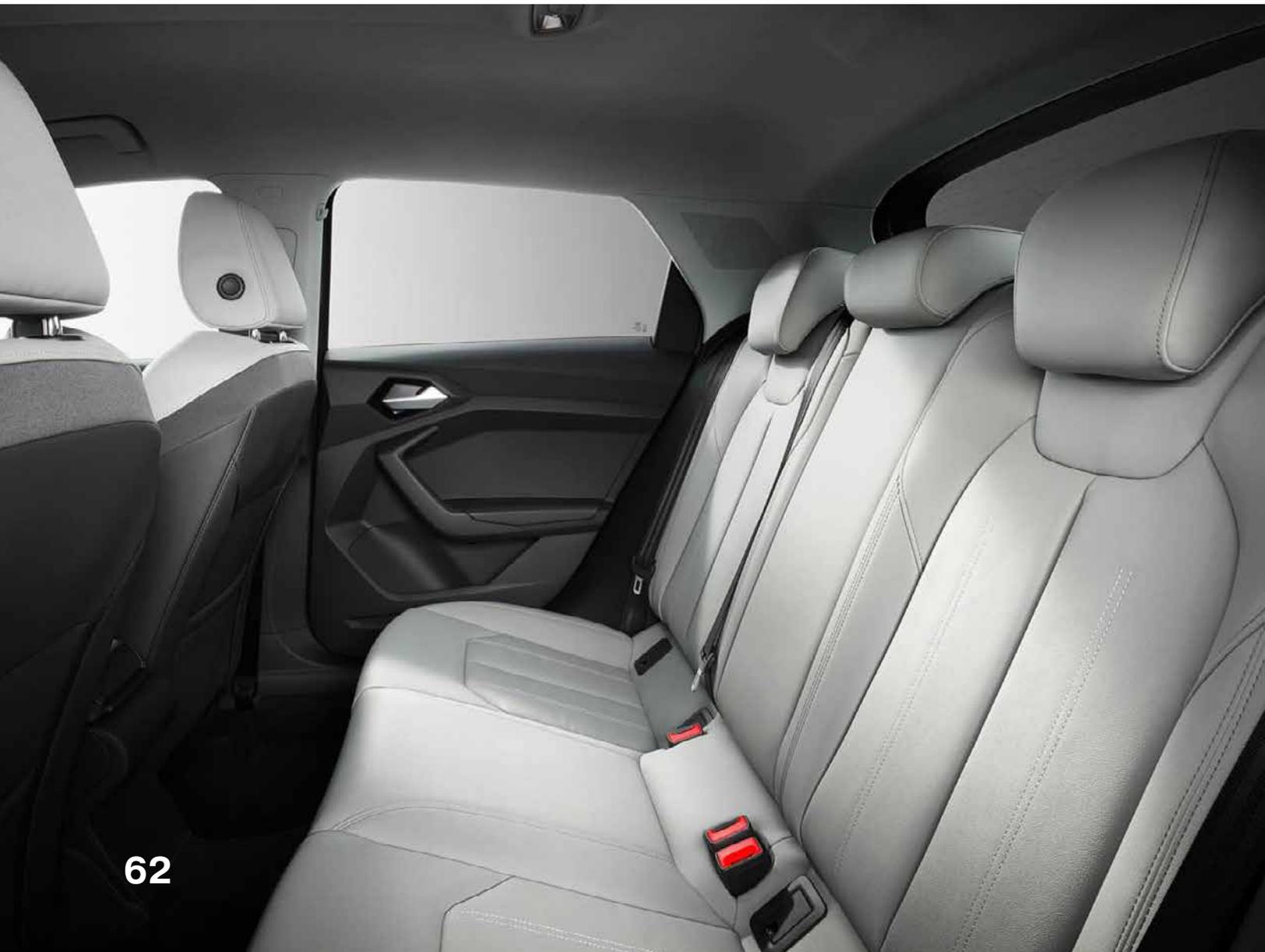
Пока универсал существует в единственном экземпляре, хотя в RemetzCar уже готовятся выпустить первую партию из 20 машин на основе разных версий Tesla Model S.

Audi A1: cme



ена поколений







Хетчбэк Audi A1 известен с 2010 года – он обозначил возвращение немецкой марки в В-класс. По меркам своего сегмента автомобиль оказался долгожителем. Новый Audi A1 появился только восемь лет спустя.

Хетчбэк второго поколения будет исключительно пятидверным, а от трехдверной версии отказались. Автомобиль построен на новой модульной платформе MQB-A0 и подрос до 4,03 м в длину, 1,74 м в ширину и 1,4 м в высоту. Дизайн стал солиднее, а на смену плавным линиям пришли грани. Крупная шестиугольная решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами, которые за доплату могут быть полностью светодиодными. Боковины теперь профилированы, а фонари стали крупнее. Обра-

щают на себя внимание и толстые задние стойки крыши. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером.

В салоне улучшены материалы отделки, а у подсветки теперь нажатием кнопки изменяется цвет (доступны 30 вариантов). В более дорогих версиях показания приборов выведены на 10,25-дюймовый дисплей. Центральная панель немного повернута к водителю и увенчана 10,1-дюймовым сенсорным экраном. Audi A1 стал просторнее внутри, а объем его багажника вырос до 335 л.

Все Audi A1 оснащены системами автоматического торможения и соблюдения полосы движения. Список опций пополнили камера заднего вида, парковочный ав-

топилот, 560-ваттная аудиосистема, Wi-Fi, технология распознавания дорожных знаков.

Поначалу на выбор предложат бензиновые турбомоторы объемом 1,0 л (95 и 115 л. с.), 1,5 л (150 л. с.) и 2,0 л (200 л. с.). Позже линейку расширят 1,6-литровые турбодизели. Audi A1 будет доступен с 6-ступенчатой механической трансмиссией или 7-ступенчатым «роботом» с двумя сцеплениями, а за доплату вперые доступны адаптивные амортизаторы.

Новый Audi A1 поступит в продажу с осени. В Европе хетчбэк будет стоить от 19 500 евро. Со временем предложат заряженный полноприводной вариант S1.





Jeep Renegade

модернизация младшей модели



Появившийся в 2014 году Jeep Renegade стал самой маленькой моделью американской марки и обозначил приход в сегмент компактных вседорожников. Теперь пришло время для его модернизации.

Дизайн Jeep Renegade выполнен в традиционном стиле марки. У него малые углы наклона стоек крыши и расширенные колесные арки. Узнать обновленный Renegade можно по свежему «лицу». У вседорожника новая «зубастая» решетка радиатора и измененные круглые фары, которые теперь могут быть полностью светодиодными.

Также заменены бамперы автомобиля, а за доплату доступны легкосплавные диски диаметром до 19 дюймов. Сзади бросаются в глаза освеженные фонари с X-образным узором.

В салоне перемены менее заметны. На центральной панели появился новый 8,4-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Также немного изменены переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля. Среди опций есть системы автоматического замедления, соблюдения полосы движения и слежения за «слепыми» зонами.

Новый Jeep Renegade получил современные турбомоторы следующего поколения. Трехцилиндровый 1,0-литровый двигатель развивает 120 л. с., а 1,3-литровая «четверка» - 150 и 180 л. с. Турбодизель объемом 1,6 л развивает 120 л. с., а 2,0-литровые моторы - 140 или 170 л. с. Разные версии комплектуют 6-ступенчатой механической, 9-ступенчатой автоматической и 7-ступенчатой роботизированной трансмиссией.

Обновленный Jeep Renegade представили на Туринском автосалоне. В продажу он поступит с осени по цене от 20 тыс. евро.









Mercedes-Benz

верность традициям



G-Class



Когда первый Mercedes-Benz G-Class разрабатывали для армейских нужд, вряд ли кто-то мог подумать, что он станет культовой моделью премиум-класса. Вседорожник оказался настоящим долгожителем, ведь с незначительными изменениями выпускался с 1979 до 2017 год. За это время выпущено свыше 300 тыс. автомобилей. Теперь в производство запущен Mercedes-Benz G-Class нового поколения.

Новый Mercedes-Benz G-Class даже вблизи трудно отличить от предшественника. Он сохранил характерный угловатый силуэт с практически вертикальными стойками крыши и маленькими боковыми окнами. Даже такие детали, как узкие накладки на боковинах, расширители колесных арок и внешние петли дверей, сохранены. «Выдают» новичка разве что светодиодные фары, которые, тем не менее, остаются круглыми. Заряженный Mercedes-AMG G63 также выделяется благодаря «зубастой» решетке радиатора, увеличенным воздухозаборникам в бампере и 20-дюймовым легкосплавным дискам вместо стандартных 18-дюймовых. У него, кстати, остался знаменитый боковой выхлоп.

Тем не менее, перед нами – абсолютно новый вседорожник, не имеющий ничего общего с предшественником, но сохранивший раму. Mercedes-Benz G-Class построен на новой платформе и прибавил 130 мм в длину (до 4825 мм) и 121 мм в ширину (до 1931 мм), а его колесная база выросла на 40 мм – до 2890 мм. Капот, двери и крылья теперь выполнены из алюминиевых сплавов, что дало возможность снизить массу сразу на 170 кг (до 2429 кг в начальной версии). Жесткость кузова при этом прибавила 55%. К слову, трехдверной версии теперь не будет, как и кабриолета.



Салон G-Class стал гораздо современнее и теперь полностью вписывается в фирменный стиль Mercedes-Benz. А круглые динамики повторяют по дизайну фары вседорожника. Конечно же, в отделке сочетаются дорогая кожа и алюминий, а в G63 AMG может быть еще и карбон. Кроме того, в

заряженной версии руль обшит перфорированной кожей и плоский снизу. В базовой версии установлены привычные циферблаты приборов, а вот за доплату их сменит 12,3-дюймовый дисплей с изменяемой конфигурацией.

Рядом установлен такой же 12,3-дюймо-





вый экран – он отвечает за мультимедийную систему и спутниковую навигацию. Наряду с клавишами блоков аудиосистемы и климат-контроля, здесь установлены три крупных кнопки выбора блокировок дифференциалов. Нашлось место и для небольшого циферблата часов. Со стороны пассажира

на передней панели по-прежнему установлена ручка.

Посадка в Mercedes-Benz G-Class, как и положено, высокая, а обзорность улучшена. Передние сиденья комфортабельные и неплохо удерживают спину, а у спортивных кресел Mercedes G63 AMG боковая поддерж-

ка еще лучше. Конечно же, предусмотрены функции электропривода и подогрева, а у опционных мультиконтурных кресел есть еще и вентиляция с массажем. На центральном тоннеле наконец появились правильные подстаканники.

На втором ряду места для ног стало боль-





ше сразу на 150 мм, да и салон стал шире в районе плеч. Троице взрослых здесь гораздо комфортнее, чем на задних сиденьях модели прошлого поколения. Есть и подогрев. Объем багажника составляет 454 л, а пятая дверь, как и ранее, открывается в сторону. Конечно же, новый Mercedes-Benz G-Class

оснащен очень богато – система доступа без ключа, трехзонный климат-контроль, электропакет, люк в крыше, датчики света и дождя, камеры кругового обзора, мощная аудиосистема Burmester, адаптивный круиз-контроль. Также установлены 6 подушек безопасности и система стабилизации.

На первых порах новый Mercedes-Benz G-Class будет доступен только с 4,0-литровым бензиновым V8 с двойным турбонаддувом. Двигатель развивает 422 л. с. в версии G500 и 585 л. с. – в G63 AMG. В последнем случае крутящий момент просто огромен – 850 Н·м при 2500-3500 об/мин,



так что на недостаток тяги жаловаться не придется. Звук двигателя сочный и приятный, а после открытия перепускного клапана становится очень громким. Вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 4,5 с, а ограничитель скорости у него может срабатывать при 220 или 240 км/ч. При этом благодаря системе отключения цилиндров расход топлива уменьшен до 13,2 л/100 км в смешанном цикле.

Позже линейку расширит 3,0-литровый турбодизель мощностью 286 л. с. А вот ураганный Mercedes-Benz G65 с V12 больше не планируется.

Автоматическая 9-ступенчатая трансмиссия переключает передачи быстро и очень плавно. G-Class сохраняет постоянный полный привод, а также три блокируемых дифференциала и понижающую передачу. Мало того, его клиренс вырос до 241 мм, угол въезда составляет 31°, а съезда – 31°. Теперь есть еще и специальный вседорожный режим G-Mode с режимами и режимы для песка, гравия и тяжелых условий. Так что Gelandewagen отлично чувствует себя на бездорожье: он легко штурмует 35-градусные подъемы и 70-сантиметровые броды.

Хотя выдающихся вседорожных способностей от нового Mercedes-Benz G-Class ждали все, поэтому вседорожник больше впечатлил поведением на асфальте. По сравнению с предшественником он совершил настоящий квантовый скачок. Независимая передняя подвеска и адаптивные аморти-



заторы существенно улучшили поведение автомобиля в поворотах и уменьшили крены кузова (особенно в G63 AMG). При этом комфорт езды значительно улучшен, приятно радует и отличная шумоизоляция салона. Рулевое управление с электроусилителем стало гораздо точнее и информативнее. Значительно эффективнее и тормоза. Хотя, конечно, от законов физики

никуда не денешься и недостаточная поворачиваемость – привычное явление в 2,5-тонном G-Class.

Mercedes-Benz G-Class с виду остается старым-добрым «кубиком», хотя внутри он полностью изменился и стал лучше по всем параметрам. В Европе вседорожник уже продается по цене от 107 тыс. евро, а вот Mercedes-AMG G63 обойдется в 148 тыс. евро.

Технические характеристики Mercedes-Benz G-Class

Модификация	G500	G63 AMG
Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	2429	2560
Длина/ширина/высота, мм	4825/1931/1969	
Колесная база, мм	2890	
Колея передняя/задняя, мм	1638/1638	
Клиренс (дорожный просвет), мм	241	
Объем багажника мин/макс, л	454	
Диаметр разворота, м	13,5	
Двигатель		
Рабочий объем, см ³	3982	
Тип	Бензиновый, с туронадувом	
Расположение	спереди, продольно	
Расположение и количество цилиндров	V8	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	422 при 5250	585 при 5750
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	610 при 2000-4750	850 при 2500-3500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/100	
Трансмиссия		
Тип привода	Постоянный полный	
Коробка передач	9-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Зависимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	Дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	Дисковые, вентилируемые	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR	
Размер шин	265/60 R18	275/50 R20
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,9	4,5
Максимальная скорость, км/ч	210	240
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	14,1	16,5
загородный цикл	10,8	11,1
смешанный цикл	12,1	13,2
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	107 000 – 148 500	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Volkswagen Touareg





НОВЫЙ уровень флагмана



Хотя Volkswagen создавали модели повышенной проходимости для армии еще с 40-х годов, первый полноценный внедорожник Touareg появился только в 2002 году. Однако он практически сразу себя отлично зарекомендовал и стал первой моделью премиум-сегмента от Volkswagen. А после прекращения выпуска седана Phaeton внедорожник является флагманом немецкой марки. Теперь стартует производство третьего поколения модели – радикально измененное и выведенное на новый уровень.

Перемены заметны уже с первого взгляда,

ведь новый Volkswagen Touareg стал гораздо выразительнее на вид. Передняя часть выдержана в духе концепт-кара Volkswagen T-Prime GTE – огромная хромированная решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами. К слову, оптика теперь светодиодная уже в базовой версии, а за доплату может быть и матричной (с изменяемым пучком света). А Колесные арки стали более выпуклыми, а боковины теперь профилированы. Пороги украшены хромированными накладками. Расширенные «плечи» подчеркнуты узкими фонарями, а

заднее стекло прикрыто спойлером. Флагманский вариант R-Line можно узнать по обвесу и 20-дюймовым легкосплавным дискам вместо стандартных 18-дюймовых.

В основе Volkswagen Touareg 2018 года лежит новая модульная платформа MLB Evo. Обширное использование алюминиевых сплавов позволило уменьшить массу на 106 кг – до 1995 кг в базовой версии. Это при том, что внедорожник подрос до 4878 мм в длину при колесной базе в 2904 мм.

Во внутренней отделке сочетаются кожа и алюминий, а подсветка осуществляется с





помощью светодиодов (можно выбрать один из 30 ее цветов). Вентиляционные дефлекторы растянуты практически на всю ширину передней панели. Руль выполнен в традиционном стиле Volkswagen, а его обод – плоский снизу. Показания приборов выведены на 12-дюймовый жидкокристаллический дисплей с изменяемой конфигурацией. В Touareg R-Line установлен спортивный руль, а данные могут проецироваться на лобовое стекло.

Широкая центральная панель повернута к водителю, а большую ее часть теперь за-

нимает огромный 15-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Благодаря ему удалось отказаться от каких-либо клавиш.

Передние сиденья широкие и комфортабельные. У них, а также у рулевой колонки, широкий диапазон регулировок. Подогрев значится в базовой версии. В варианте R-Line установлены спортивные кресла с улучшенной боковой поддержкой. На высокий трансмиссионный тоннель вынесены клавиши запуска двигателя и аварийной сигнализации, а также переключатели режимов езды. Есть здесь и подлокотник с боксом внутри.

На втором ряду стало больше места и для ног, и над головой. К тому же, задний диван оснащен горизонтальной регулировкой (сдвигается назад на 160 мм), регулируется и угол наклона его спинок. Салон достаточно широкий для троих взрослых пассажиров. В принципе, при таких размерах можно установить и третий ряд кресел, но в Volkswagen решили вместо этого увеличить до 810 л объем багажника. Со сложенными задними сиденьями получается 1800 л.

Комплектация Volkswagen Touareg расширена и теперь «база» включает систему









доступа без ключа, двухзонный климат-контроль, датчики света и дождя, аудиосистеме с 8 динамиками, камеру заднего вида, спутниковую навигацию, Wi-Fi, обогрев лобового стекла, адаптивный круиз-контроль. Обязательными являются 8 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического торможения, соблюдения полосы движения, определения усталости водителя и распознавания дорожных знаков. Флагманская версия R-Line добавляет

электропривод передних сидений и крышки багажника, подогрев задних кресел и систему ночного видения. Перечень опций включает четырехзонный климат-контроль, вентиляцию и массаж передних сидений, 730-ваттную аудиосистему, парковочный автопилот и технологию полуавтономного движения.

Поначалу на выбор предложат только 3,0-литровые турбодизельные V6 мощностью 231 и 286 л. с. Конечно, более мощный вариант выглядит предпочтительнее, тем

более, что у него и крутящий момент больше – 600 Нм при 2250 об/мин. Тяги вполне достаточно и даже можно буксировать 3,5-тонный прицеп. К тому же, двигатель стал тише и вибрации менее заметны. Разгон до 100 км/ч занимает 6,1 с, а максимальная скорость составляет 235 км/ч. При этом мотор сделали экономичнее – 8,1 л/100 км в городском цикле и 6,2 л/100 км – в загородном.

Позже линейку расширят бензиновый 3,0-литровый 340-сильный турбомотор и





4,0-литровый турбодизельный V8 мощностью 421 л. с. Также в планах – 367-сильный заряжаемый гибридный Volkswagen Touareg.

Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает практически незаметно, хотя ее реакции не самые быстрые. Все Touareg оснащены постоянным полным приводом, а за доплату предложена технология изменения его настроек для езды по песку, гравии, снегу и тяжелому бездорожью. Опциональная пневмоподвеска позволяет увеличить клиренс до 270 мм, что дает воз-

можность преодолевать броды глубиной 57 см.

Новый Volkswagen Touareg стал гораздо маневреннее предшественника благодаря управляемым задним колесам. Они позволили уменьшить диаметр разворота до 10,9 м. А вот руль вседорожника не самый информативный, хотя в спортивном режиме он наполняется тяжестью. Езда стала гораздо комфортнее даже в базовой версии, а еще мягче Touareg с пневмоподвеской. Большинство выбоин глотаются незаметно,

а на скорости свыше 120 км/ч дорожный просвет уменьшается до 185 мм. С кренами кузова успешно борются активные стабилизаторы поперечной устойчивости. Кроме того, улучшена и так неплохая шумоизоляция салона.

Volkswagen Touareg третьего поколения уже поступил в продажу в Европе, а в Украине доступен для заказа. Оглашены и цены на нашем рынке: купить Volkswagen Touareg можно за 1,5-2,2 млн. гривен.

Технические характеристики Volkswagen Touareg

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная/полная масса, кг	2070/2850
Длина/ширина/высота, мм	4878/1984/1717
Колесная база, мм	2904
Колея передняя/задняя, мм	1669/1685
Клиренс (дорожный просвет), мм	185-270
Объем багажника, л	810/1800
Диаметр разворота, м	10,9
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	2967
Тип	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	286 при 3250
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	600 при 2250-3250
Топливо/емкость бака, л	ДТ/90
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	8
Размер шин	235/65 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,1
Максимальная скорость, км/ч	235
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	8,1
загородный цикл	6,2
смешанный цикл	6,9
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 567 000 – 2 207 700
Первое техобслуживание, км	10 000
Периодичность техобслуживания, км	10 000

Вседорожники с характеристиками спорткупе



BMW X3

В переднем бампере BMW X3 M40i –
немаленькие воздухозаборники



Jaguar F-Pace

Широкая решетка радиатора
Jaguar F-Pace сочетается
с раскосыми фарами



Porsche Macan

Каплевидные фары – фирменная
черта Porsche

Долгое время вседорожники считались исключительно покорителями бездорожья и еще лет 20 назад трудно было представить, что они станут спортивными. Однако теперь мощных моделей более, чем достаточно, причем некоторые из них изначально создаются с акцентом на динамические характеристики и управляемость. К таким моделям можно отнести Jaguar F-Пасе и Porsche Macan. Именно их мы сравним с заряженным BMW X3 M40i.

Вседорожник BMW X3 третьей генерации не слишком изменился по сравнению с предшественником и сохраняет знакомый дизайн. У него длинный капот, профилированные боковины и фирменная разделенная решетка радиатора. Силуэт также остался знакомым, хотя капот стал несколько выше. Вместе с тем, продолговатые фары получили светодиодные лампы. На крыше установлен немаленький спойлер, а по краям кузова размещены крупные стреловидные фары. Версию M40i можно отличить по обвесу, увеличенным воздухозаборникам в переднем бампере и 20-дюймовым легкосплавным дискам.

Jaguar F-Пасе выдержан в фирменном стиле марки, а потому выглядит элегантно и весьма динамично. У вседорожника большой угол наклона лобового стекла и задних стоек крыши, короткие свесы кузова, расширенные задние крылья. Широкая «пасть» решетки радиатора декорирована хромом и сочетается с хищными раскосыми фарами. Оптика вседорожника, кстати, светодиодная. В переднем бампере и боковинах заметны стильные вентиляционные отверстия. Заряженная версия получила 20-дюймовые колеса и обвес. На крыше установлен большой спойлер, а ширину задней части подчеркивают тонкие фонари в стиле купе и кабриолета Jaguar F-Туре.

С виду Porsche Macan напоминает уменьшенный в размерах Cayenne. В дизайне преобладают скругленные мускулистые формы. В знакомом стиле выполнено «лицо» Porsche: каплевидные диодные фары сочетаются с широкой радиаторной решеткой. Атлетичности профилю прибавляют короткие свесы кузова и аркообразная форма крыши. Капот профилирован, а колесные арки раздуты. Стандартными являются 20-дюймовые диски. У задних стоек – довольно большой угол наклона, а верхняя кромка пятой двери украшена спойлером. Расширенные «плечи» вседорожника подчеркнуты узкими фонарями. Из диффузора в заднем бампере выглядывают четыре хромированных наконечника выхлопных труб.

F-Пасе крупнее своих соперников: его длина составляет 4731 мм против 4708 мм у X3 и 4692 мм – у Macan. Колесная база Jaguar равна 2874 мм, BMW – 2864 мм, а Porsche – 2807 мм. Британский автомобиль еще и несколько легче соперников – 1861 кг против 1885 кг у X3 и 1895 кг – у Macan.

В салоне BMW господствует традиционный стиль немецкой марки с обилием горизонтальных линий. Кожа разбавлена многочис-



BMW получил обвес и 20-дюймовые диски



Jaguar самый крупный, но легче соперников



Porsche самый компактный в тройке – 4692 мм



Заднее стекло X3 прикрыто немаленьким спойлером



Ширину задней части F-Раса подчеркивают тоненькие фонари



Расширенные «плечи» Масан подчеркнуты узкими фонарями

ленными алюминиевыми вставками. На трехспицевом рулевом колесе в районе хвата рук на ободке предусмотрены напльвы. Показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей, причем его конфигурацию можно изменять. Центральная панель традиционно для BMW повернута к водителю. Сверху на ней установлен 8,50-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля достаточно много и большинство из них довольно мелкие. У рулевой колонки регулируются угол наклона и вылет, а у водительского сиденья есть электропривод. Передние кресла обладают отличной боковой поддержкой, хотя и довольно упругие. Они оснащены подогревом. Обзорность во всех направлениях хорошая. Центральный подлокотник прячет вместительный бокс для мелкой поклажи.

Jaguar внутри обшит натуральной кожей и алькантарой, присутствуют и алюминиевые вставки. Трехспицевое рулевое колесо очень компактное, а на его ободке заметны напльвы в районе хвата рук. Оригинально выглядит круглый селектор трансмиссии, выдвигающийся при включении зажигания. Показания спидометра и тахометра выведены на дисплей. Широкая центральная панель увенчана 8,0-дюймовым сенсорным экраном мультимедийной системы. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они удобно расположены. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние кресла удобные и радуют хорошей боковой поддержкой. Они получили электропривод, предусмотрена и функция их подогрева. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором размещены подстаканники и подлокотник с боксов внутри. Обзорность назад несколько ограничена из-за приподнятой «кормы».

Салон Porsche также декорирован кожей, алькантарой и полированным алюминием. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Небольшое трехспицевое рулевое колесо с напльвами в районе хвата рук напоминает таковое в эксклюзивном Porsche 918. Циферблаты приборов помещены в отдельных колодцах, причем центральное место занимает ярко-красный тахометр с индикатором переключения передачи внутри. Слева находится спидометр, а справа – цветной дисплей бортового компьютера. Центральная панель наклонена, а на ней размещен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь достаточно много и они очень мелкие. Поэтому привыкание к ним займет некоторое время. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, а посадка в Масан низкая, по меркам вседорожника. Передние сиденья получили электропривод регулировок и подогрев. Они комфортабельные и неплохо удерживают спину, а разделяет их высокий трансмиссионный тоннель с широким подлокотником.

На втором ряду пространство для ног в X3 и F-Pace несколько больше, чем у Macan. У BMW также изменяется угол наклона спинок сидений. Места над головой больше всего у X3. Зато у Jaguar самый вместительный багажник: его объем – 650 л против 550 л BMW и 500 л у Porsche. Со сложенными задними сиденьями он возрастает до 1740, 1600 и 1500 л, соответственно. У Macan и X3 предусмотрен электропривод пятой двери.

Для сравнения выбраны BMW X3 M40i, Jaguar F-Pace 3,0 S и Porsche Macan GTS. Все они оснащены системой доступа без ключа, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, отдельным климат-контролем, датчиками света и дождя, аудиосистемой, связью Bluetooth, легкосплавными дисками, круиз-контролем, системой стабилизации. BMW и Jaguar получили камеру заднего вида и систему автоматического торможения, а у F-Pace есть еще и обогрев руля. У X3 – 7 подушек безопасности, а у соперников – по 6.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми шестицилиндровыми двигателями объемом 3,0 л. Рядная «шестерка» BMW оснащена турбонаддувом и развивает 360 л. с. Она очень эластична и тяговита, ведь пиковые 500 Н·м крутящего момента достигаются в широком диапазоне 1500–4800 об/мин. Мотор работает плавно, а его звук приятный и не назойливый. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает быстро и плавно. BMW X3 демонстрирует лучшую в тройке динамику: разгоняется до 100 км/ч за 4,8 с. Максимальная скорость ограничена – 250 км/ч. Вместе с тем, он еще и самый экономичный: в городском цикле расход топлива составляет 11,1 л/100 км, а в загородном – 7,0 л/100 км.

В отличие от соперников, Jaguar получил компрессорный V6. Он самый мощный в тройке – 380 л. с. Мотор быстро отзывается на малейшее нажатие педали акселератора и радует слух приятным и негромким звуком. «Шестерка» не столь тяговита, как турбомоторы, но неплохо проявляет себя в среднем диапазоне оборотов благодаря 450 Н·м крутящего момента, которые в распоряжении при 4500 об/мин. А 8-ступенчатый «автомат» работает плавно, пусть и не слишком быстро. Вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 5,5 с, а его максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. При этом «аппетит» у V6 довольно умеренный – 12,2 л/100 км в городе и 7,1 л/100 км – за городом. К слову, недавно появился еще и более экстремальный 550-сильный F-Pace SVR.

Porsche Macan GTS оснащен 3,0-литровой 360-сильной «шестеркой» с турбонаддувом. Приличные 500 Н·м крутящего момента в распоряжении всего с 1650 об/мин, поэтому тяги более, чем достаточно. Вместе с тем, мотор легко раскручивается и до 6500 об/мин. Радует слух и насыщенный звук выхлопа. Вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 5,2 с, а его максимальная скорость равна 256 км/ч. Роботизированная



Показания приборов BMW выведены на дисплей



В салоне Jaguar обращает на себя внимание круглый селектор трансмиссии



Тахометр Porsche – ярко-красный



У X3 изменяется угол наклона спинок задних сидений



Сзади в F-Пэсе – приличное пространство для ног



На втором ряду Масан немного места над головой

7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями PDK отличается молниеносными переключениями передач. В городском цикле расход топлива составляет 11,8 л/100 км, а на трассе – 7,8 л/100 км. Кстати, Масан GTS – не самый мощный в линейке, ведь есть еще 400-сильный вариант Turbo.

У X3 и Масан полный привод постоянный, а у F-Пэсе – подключаемый. Автомобили рассчитаны преимущественно на легкое бездорожье. Porsche и Jaguar получили технологии изменения настроек полного привода для разных типов дорожного покрытия. Клиренс BMW составляет 204 мм, Jaguar – 213 мм, а Porsche – 190 мм.

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

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

Хорошо настроенное шасси – визитная карточка всех Porsche, в том числе – и вседорожников. Масан GTS с перенастроенной (по сравнению с базовой моделью) ходовой демонстрирует отличное управление, по меркам своего класса. Его рулевое управление точное, весьма информативное и острое. Автомобиль послушен и уверенно чувствует себя на извилистых дорогах. Конечно, подвеска жестковата, но зато Масан меньше всех кренится в поворотах. Обязательными являются адаптивные амортизаторы. Также установлен электронный задний дифференциал повышенного трения, борющийся с недостаточной поворачиваемостью. Тормоза обеспечивают отличное замедление.

BMW X3 M40i привлекает самой низкой ценой – 1 859 000 гривен. К тому же, у него самая лучшая динамика. Porsche Macan GTS стоит 2 360 000 гривен, а его сильная сторона – управляемость. Jaguar F-Пэсе 3,0 S самый дорогой – 2 491 000 гривен, он отличается вместительным багажником и богатой комплектацией.



У BMW в распоряжении – 550 л

Багажник Jaguar самый большой – 650 л

Объем багажника Porsche – 500 л

Технические характеристики

Модель	BMW X3 M40i	Jaguar F-Pace S	Porsche Macan GTS
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1885/2455	1861/2500	1895/2550
Длина/ширина/высота, мм	4708/1891/1676	4731/2070/1652	4681/1926/1609
Колесная база, мм	2863	2874	2807
Колея передняя/задняя, мм	1605/1630	1641/1654	1655/1651
Клиренс (дорожный просвет), мм	204	213	190
Объем багажника мин/макс, л	550/1600	650/1740	550/1500
Диаметр разворота, м	12,0	11,9	11,8
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	2998	2995	2997
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Бензиновый, с механическим компрессором	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 6	V6	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/2	24/4	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	360 при 5500	380 при 6500	360 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	500 при 1500-4800	450 при 4500	500 при 1650-4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/60	Аи-95/63	Фи-95/66
Трансмиссия			
Тип привода	Постоянный полный	Подключаемый полный	Постоянный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая	8-ст. автоматическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости		Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые		
Кол. подушек безопасности, шт.	7	6	6
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC	ABS, EBD, DSC	ABS, EBD, ESP,
Размер шин	245/45 R20 спереди, 275/40 R20 сзади	255/50 R20	265/45 R20 спереди, 295/40 R20 сзади
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,8	5,5	5,2
Максимальная скорость, км/ч	250	250	256
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	11,1	12,2	11,8
загородный цикл	7,0	7,1	7,8
смешанный цикл	8,4	8,9	9,2
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 859 000	2 491 000	2 360 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Вместительность по невысокой цене



Fiat Tipo SW

Боковины Fiat – рельефные



Kia Cee'd Sportswagon

У Kia – клиновидная оконная линия



Peugeot 308 SW

Peugeot самый легкий в тройке – 1180 кг

В наши дни универсалы все чаще проигрывают конкуренцию вседорожникам, но тем не менее находят своего покупателя. Как правило, их покупают по практическим соображениям и, прежде всего, из-за объема багажника. Конечно, большинство таких моделей – весьма крупные и не очень дешевые. Хотя есть более компактная и недорогая альтернатива – универсалы С-класса. Среди подобных автомобилей – Fiat Tipo SW, Kia Cee'd Sportswagon и Peugeot 308 SW, о которых пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

Fiat Tipo впервые доступен с кузовом универсал. Дизайн автомобиля – выразительный, с профилированными боковинами и капотом, сдвинутым назад салоном и малыми углами наклона стоек крыши. Широкая решетка радиатора декорирована хромом, а стреловидные фары слегка врезаны в нее. Бампер дополнен широким воздухозаборником. На крыше заметны два небольших наплыва. В Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а компактные изогнутые фонари растянуты на крылья.

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

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

Peugeot несколько крупнее своих соперников: он достигает 4585 мм в длину тогда, как Fiat – 4571 мм, а Kia – 4505 мм. У него же и самая большая колесная база – 2730 мм против 2637 мм у Tipo SW Wagon и 2648 мм – у Cee'd Sportswagon. Французский универсал ощутимо легче, чем два других автомобиля: его масса – 1180 кг, «итальянец» весит 1320 кг, а «кореец» – 1454 кг.

В салоне Fiat Tipo передняя панель выпуклая, а на всю ее ширину растянута серебристая полоса. Трехспицевое рулевое колесо является мультифункциональным и обшито кожей. Крупные спидометр и тахометр разделены экраном бортового ком-



Фары Fiat Tipo SW врезаны в решетку радиатора



Раскосые фары Kia Cee'd Sportswagon растянуты на крылья



Широкая решетка радиатора Peugeot 308 SW декорирована хромом



Циферблаты приборов Fiat глубоко врезаны в панель



Приборы Kia помещены в три отдельных желоба



Приборы Peugeot расположены непривычно высоко

пьютера, а также тоненькими изогнутыми полосками указателей остатка топлива в баке и температуры двигателя. К слову, их показания не очень хорошо считываются. Широкая центральная панель увенчана 5-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы UConnect. Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они довольно крупные. Поэтому привыкание к ним не займет много времени. Внутри переключателей климатической установки – небольшие экраны, обозначающие температуру и режим работы. У рулевой колонки Тиро регулируются высота и глубина, можно изменить высоту и у водительского сиденья. Передние кресла мягкие и комфортабельные, а также обладают неплохой боковой поддержкой. Тоненькие стойки крыши обеспечивают неплохую обзорность. На трансмиссионном тоннеле установлен подлокотник с боксом внутри.

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

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

поддержки спины не помешало бы. Они также получили функцию подогрева. Между креслами установлен сдвижной подлокотник с вместительным боксом внутри. Обзорность во всех направлениях хорошая.

На втором ряду места для ног в Peugeot несколько больше, чем в Fiat и Kia. Зато в Tipo SW салон шире в районе плеч. Французский универсал обладает самым большим пространством над головой. Кроме того, у него наиболее вместительный багажник – 563 л против 550 л у Tipo и 528 л у Cee'd Sportswagon. Со сложенными задними сиденьями получается 1613, 1500 и 1642 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны версии приблизительно одинаковой стоимости – Fiat Tipo SW 1,6 MultiJet Easy, Kia Cee'd Sportswagon 1,6 CRDi Business и Peugeot 308 SW 1,6 HDi Active. Все они укомплектованы электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, двухзонным климат-контролем, аудиосистемой, легкосплавными дисками, круиз-контролем, связью Bluetooth и системой стабилизации. Cee'd Sportswagon получил датчики света и дождя, обогрев руля, а у 308 SW и Tipo SW есть парктроник. У всех трех автомобилей – по 6 подушек безопасности

Все три универсала оснащены четырехцилиндровыми 1,6-литровыми турбодизелями. Под капотом Fiat Tipo SW – двигатель мощностью 120 л. с. Он является самым тяговитым, ведь его максимальный крутящий момент достигает 320 Н·м при 1750 об/мин. Благодаря этому динамика автомобиля самая лучшая в тройке – 9,8 с до 100 км/ч и максимальные 200 км/ч. Механической 6-ступенчатой коробке переключения передач не хватает точности. К тому же, мотор несколько шумноват. Зато расход топлива относительно небольшой – 5,2 л/100 км в городском цикле и 3,6 л/100 км – в загородном. Также универсал в Украине доступен с 1,6-литровым 110-сильным бензиновым двигателем.

Kia Cee'd Sportswagon получил 1,6-литровый турбодизель мощностью 136 л. с. при 4000 об/мин, который является самым мощным в тройке. При 1750 об/мин доступен приличный крутящий момент в 300 Н·м. Мотор эластичный и тяги более, чем достаточно. Правда, он довольно громкий, особенно на высоких оборотах. Механическая 6-ступенчатая трансмиссия работает точно, а ход рычага не слишком длинный. Kia разгоняется до 100 км/ч за 10,5 с и достигает 195 км/ч. Однако, расход топлива побольше, чем у соперников – 5,5 л/100 км в городе и 4,0 л/100 км – на шоссе. Cee'd также предложен у нас с 1,6-литровой 130-сильной бензиновой «четверкой».

Peugeot 308 SW также оснащен 1,6-литровым турбодизелем, но меньшей мощности – 92 л. с. Мотор неплохо чувствует себя на



В Tipo SW салон широкий в районе плеч



В Cee'd Sportswagon не слишком много места над головой



По краям кузова 308 SW установлены изогнутые фонари



Изогнутые фонари Tipo SW растянуты на крылья



Заднее стекло Cee'd Sportswagon – панорамное



По краям кузова 308 SW установлены изогнутые фонари

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

Fiat Tipo SW более ориентирован на комфорт, но при этом неплохо управляется. Его длинноходная подвеска легко и плавно «глохнет» даже глубокие выбоины. Вместе с тем, крены кузова в поворотах не слишком большие. Рулевое управление точное, хотя и не очень острое, а нажатием кнопки City его можно сделать легче на малых скоростях. Правда, обратной связи у него не очень много. Сцепление с дорогой и курсовая устойчивость хорошие, чего не скажешь о шумоизоляции. При 120 км/ч ветер и шины в салоне отчетливо слышны.

Kia также довольно неплохо в управлении. Его рулевое управление порадует точностью, хотя немного больше обратной связи ему не помешало бы. Универсал отлично держит дорогу: курсовая устойчивость и сцепление с асфальтом на высоте. В скоростные повороты Cee'd Sportswagon иногда заходит достаточно широко, хотя большую часть времени уверенно соблюдает правильную траекторию. В городе автомобиль неплохо маневрирует, а диаметр его разворота – 10,3 м против 10,8 у 308 SW и 10,9 м у Tipo SW. Подвеска довольно упругая, но большинство дорожных неровностей поглощаются плавно, да и нежелательные движения кузова в виражах редко проявляется. На больших скоростях в салоне весьма тихо.

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

Kia Cee'd Sportswagon 1,6 CRDi Business самый доступный в этой тройке – 512 тыс. гривен. При этом у него самое богатое оснащение. Fiat Tipo SW 1,6 MultiJet Easy стоит 519 тыс. гривен, а его сильная сторона – динамика. Цена Peugeot 308 SW 1,6 HDi Active – 547 600 тыс. гривен, а его преимущества – экономичность и вместительный багажник.



Объем багажника Fiat – 550 л

У Kia в распоряжении 528 л

Багажник Peugeot самый большой – 563 л

Технические характеристики

Модель	Fiat Tipo SW	Kia Cee'd Sportswagon	Peugeot 308 SW
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1320/1820	1454/1920	1247/1850
Длина/ширина/высота, мм	4571/1792/1514	4505/1780/1485	4585/1804/1472
Колесная база, мм	2637	2650	2620
Колея передняя/задняя, мм	1542/1543	1563/1576	1559/1553
Клиренс (дорожный просвет), мм	150	140	150
Объем багажника мин/макс, л	550/1500	528/1642	563/1613
Диаметр разворота, м	10,9	10,3	10,4
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1598	1582	1560
Тип	Дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	120 при 3750	136 при 4000	92 при 4000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	320 при 1750	280 при 4200	230 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Дт/45	Дт/53	Дт/50
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. механическая		
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт	6		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, ESC	ABS, EBD, ESP
Размер шин	205/55 R16	195/65 R15	205/55 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,8	10,5	11,9
Максимальная скорость, км/ч	200	194	181
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	5,2	5,5	4,6
загородный цикл	3,6	4,0	3,6
смешанный цикл	4,2	4,5	3,9
Стоимость тестируемого автомобиля (в Украине), гривен	519 000	512 000	547 600
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Разнообразный C-класс для активного водителя



Honda Civic

Фары Honda Civic прикрыты черными «бровями»



Hyundai i30 Fastback

Узкие фары Hyundai i30 Fastback дополнены ходовыми огнями



Skoda Octavia

Четыре фары и широкая решетка радиатора новое «лицо» Skoda Octavia

Автомобильный С-класс – широкий и разнообразный. В нем есть и экономичные дизельные модели, и вместительные универсалы и заряженные хетчбэки. Недавно на украинский рынок даже вышел очень необычный хетчбэк-купе Hyundai i30 Fastback. Мы решили сравнить его с новым рятидверным Honda Civic и проверенным Skoda Octavia. Именно об этих моделях и пойдет речь в сравнительном тест-драйве.

Хетчбэк Honda Civic нового поколения изменился внешне, стал более динамичным на вид. У него выраженный клиновидный профиль с увеличенными углами наклона стоек крыши и короткой приподнятой задней частью. Радиаторная решетка украшена широкой накладкой, которая образует оригинальные «брови» над продолговатыми фарами. Предусмотрены и светодиодные ходовые огни. Передний бампер выполнен V-образным. Мускулистые крылья теперь более выраженные, а боковины стали рельефными. Сзади расширенные «плечи» подчеркнуты узкими С-образными фонарями. Пятая дверь дополнена сразу двумя спойлерами: на верхней кромке и у основания стекла.

Спереди новый Hyundai i30 Fastback практически ничем не отличается от стандартного i30. У лифтбэка длинный капот, широкая трапециевидная решетка радиатора и слегка раскосые фары со светодиодными лампами дневного света. Разве что передний бампер несколько иной, а в нем заметны узкие противотуманные фары. Отличия модели лучше всего видны в профиль. Ее аркообразная линия крыши, увеличенный наклон задних стоек и заостренный спойлер в пятой двери делают Fastback гораздо динамичнее на вид, чем соперники. Каплевидные фонари растянуты на крылья.

Skoda Octavia также является лифтбэком и у него и выражен трехобъемный профиль. Во внешнем виде господствуют строгие грани и прямые линии. Традиционная для Skoda черная «зубастая» радиаторная решетка сочетается с новой оптикой – четыремя гранеными фарами. В переднем бампере находится широкий воздухозаборник. Капот увенчан небольшим «клювом» с логотипом чешской марки. На боковинах заметны штампованные линии. Сзади по краям кузова размещены квадратные светодиодные фонари.

Все три автомобиля – весьма большие, по меркам С-класса. Длина Honda достигает 4518 мм, Hyundai – 4455 мм, а Skoda – 4659 мм. У Civic колесная база равна 2697 мм, у i30 Fastback – 2650 мм, а у Octavia – 2686 мм. Корейский автомобиль несколько легче соперников: весит 1255 кг тогда, как «чех» - 1265 кг, а «японец» - 1275 кг.

В салоне Honda Civic немало серебристых вставок «под алюминий». Тресплицевое рулевое колесо небольшое, а на его ободе в районе хвата рук предусмотрены наплывы. Оно обшито кожей. Разработчики отказались



Honda самая тяжелая – 1275 кг



Hyundai привлекает аркообразной формой крыши



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



Приборная панель Honda разделена на три секции



Центральная панель Hyundai наклонена и повернута к водителю



Циферблаты приборов Skoda выполнены в классическом стиле

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

В салоне Hyundai i30 Fastback на передней панели преобладают горизонтальные линии, а и трехспицевое рулевое колесо довольно небольшое и обшито кожей. Педали дополнены металлическими накладками. Циферблаты приборов украшены серебристыми ободками и получили нежно-синюю подсветку. Внутри спидометра установлен указатель уровня топлива, а в тахометре находится датчик температуры двигателя. По центру размещен цветной экран бортового компьютера. Широкая центральная панель наклонена и увенчана 5,0-дюймовым цветным сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Благодаря ему клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь не очень много. У рулевой колонки Hyundai i30 Fastback изменяются угол наклона и вылет, а водительское сиденье регулируется по высоте. Передние кресла комфортабельные, хотя боковая поддержка несколько хуже, чем у соперников. Центральный подлокотник сдвижной, а в нем прячется немаленький бокс. Обогреваются как сиденья, так и руль. А вот обзорность не самая лучшая из-за маленького заднего стекла и приподнятой задней части.

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

ковой поддержкой. Предусмотрена и функция их обогрева. Под водительским сиденьем в нише находится жилет со светоотражателями. Предусмотрен и подлокотник с боксом. Обзорность очень хорошая во всех направлениях.

Учитывая размеры автомобилей, нетрудно догадаться, что на втором ряду места для ног у них более, чем достаточно. У Skoda также приличное пространство над головой, а вот в Honda и Hyundai рослые люди почувствуют его недостаток. Кроме того, салон Octavia – самый широкий в районе плеч, поэтому сзади здесь не тесно и троим пассажирам. Еще одно преимущество лифтбэка – огромный 590-литровый багажник против 420-литрового у Civic и 450-литрового у i30 Fastback. Со сложенными задними сиденьями получается 1580, 1500 и 1351 л, соответственно.

Для объективного сравнения были выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости – Honda Civic 1,0 Comfort, Hyundai i30 Fastback 1,4 Express и Skoda Octavia 1,4 TSI Style New. Все они укомплектованы электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, климат-контролем, аудиосистемой, связью Bluetooth, системой стабилизации, легкосплавными дисками, круиз-контролем. Civic и i30 Fastback также получили датчик света, а у Hyundai есть еще и парктроник. Skoda же оснащена Wi-Fi. У японского и корейского автомобилей – по 6 подушек безопасности, а у чешского – 4.

Все три автомобиля укомплектованы бензиновыми турбомоторами Трехцилиндровый двигатель Honda объемом 1,0 л развивает 129 л. с. Он очень отзывчив и раскручивается до 6500 об/мин, что не типично для турбодвигателей. Вместе с тем, у него не так уж и много в среднем диапазоне оборотов, ведь максимальный крутящий момент равен 180 Н·м тяги при 1700-4500 об/мин. Разгон до 100 км/ч занимает 11 с, а максимальная скорость составляет 200 км/ч. Тихим мотор не назовешь, да и вибрации часто проявляются. Зато бесступенчатый вариатор неплохо настроен и помогает экономить топливо. Хэтчбэк расходует 5,7 л/100 км в городском цикле и 4,6 л/100 км – в загородном. Пятидверный Civic в Украине также доступен с 1,5-литровым 182-сильным турбомотором.

«Четверка» Hyundai объемом 1,4 л развивает 140 л. с. Двигатель работает плавно и не очень громкий. К тому же, его характер покладистый, а тяги на малых оборотах хватает. Пиковые 242 Н·м крутящего момента достигаются всего при 1500 об/мин и доступны до 3200 об/мин. А 7-ступенчатый «робот» с двумя сцеплениями демонстрирует быстрые переключения без толчков. Лифтбэк разгоняется до 100 км/ч за 9,2 с и развивает 208 км/ч. А вот «аппетит» у него самый большой в тройке – 6,7 л/100 км в городском цикле и 4,9 л/100 км – в загородном.



Сзади в Civic немного места над головой



В i30 Fastback рослым пассажирам также тесновато сзади



В Octavia самое большое пространство на втором ряду



В пятую дверь Civic интегрированы два спойлера



Задний спойлер i30 Fastback довольно большой



По краям кузова Octavia расположены квадратные фонари

У Skoda – самый мощный 1,4-литровый 150-сильный мотор. Он довольно тяговит на «низах», ведь максимальные 250 Н·м крутящего момента в распоряжении уже с 1500 об/мин. Двигатель работает плавно, а его звук приятный и не слишком громкий. Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия работает очень быстро. Динамика лучшая в тройке: разгон до 100 км/ч осуществляется за 8,2 с, а максимальная скорость составляет 219 км/ч. В городе автомобиль расходует 6,5 л/100 км, а на трассе – 4,6 л/100 км. В Украине для Octavia предложены бензиновые двигатели объемом 1,6 л (110 л. с.) и 1,8 л (180 л. с.), а также 2,0-литровый 150-сильный турбодизель.

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

У Hyundai i30 Fastback пружины подвески довольно упругие, а центр тяжести низкий. Это позволило уменьшить крены в поворотах и существенно улучшить поведение на извилистых дорогах. Правда, и езда довольно упругая, что обусловлено не только настройками подвески, но и низкопрофильными шинами. Впрочем, лифтбэк легко справляется с большинством дорожных неровностей. Рулевое управление точное, хотя обратной связи у него немного. На больших скоростях в салоне тихо благодаря качественной шумоизоляции и проработанной аэродинамике.

Octavia демонстрирует уверенную управляемость. Его рулевое управление – более точное и информативное, чем у соперников. Лифтбэк хорошо маневрирует на малых скоростях: диаметр его разворота – 10,4 м против 10,6 м у Hyundai и 11,6 м – у Civic. Конечно, езда не самая мягкая, но это ощутимо только на дорогах плохого качества. Сцепление с дорогой очень хорошее так же, как и курсовая устойчивость. Да и кренится Skoda на удивление мало. Кроме того, у него самая лучшая в этой тройке шумоизоляция, поэтому при 130 км/ч в салоне тихо. Автомобиль уверенно тормозит, а усилие на педали легко дозируется.

Hyundai i30 Fastback 1,4 Express самый доступный из трех автомобилей – 617 тыс. гривен. Он также привлекает богатым оснащением. Цена Skoda Octavia 1,4 TSI Style New – 628 тыс. гривен, а его сильные стороны – динамика и вместительный багажник. Honda Civic 1,0 Comfort стоит 631 тыс. гривен и привлекает экономичностью.



Объем багажника Honda – 420 л



У Hyundai в распоряжении – 450 л



Багажник Skoda наиболее вместительный – 590 л

Технические характеристики

Модель	Honda Civic	Hyundai i30 Fastback	Skoda Octavia
Тип кузова	хетчбэк	лифтбэк	лифтбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1275	1255	1265
Длина/ширина/высота, мм	4518/1800/1434	4455/1795/1425	4659/1814/1461
Колесная база, мм	2697	2650	2686
Колея передняя/задняя, мм	1547/1535	1565/1573	1551/1520
Клиренс (дорожный просвет), мм	140	150	154
Объем багажника мин/макс, л	420/1500	450/1351	590/1580
Диаметр разворота, м	11,6	10,6	10,4
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	988	1353	1395
Тип	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	129 при 5500	140 при 6000	150 при 5000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	180 при 1700-4500	242 при 1500-3200	250 при 1500-3500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/46	Аи-95/53	Аи-95/50
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	вариатор	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт	6	6	4
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VSA	ABS, EBD, VSM	ABS, EBD, ESP
Размер шин	215/55 R16	195/65 R15	205/55 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,0	9,2	8,2
Максимальная скорость, км/ч	200	208	219
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	5,7	6,7	6,0
загородный цикл	4,6	4,9	4,2
смешанный цикл	5,0	5,5	5,3
Стоимость тестируемого автомобиля грн.	631 000	617 000	628 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Поединок японских вседорожников



Honda CR-V

Передний бампер Honda CR-V довольно массивный



Mazda CX-5

Широкая радиаторная решетка Mazda CX-5 напоминает улыбку



Subaru Forester

Изогнутые светодиодные фары Subaru Forester растянуты на крылья

Японские вседорожники пользуются не плохой популярностью в мире. Honda CR-V, например, долгие годы является самой массовой моделью в своем классе. С прошлого года в Украине продается новое поколение CR-V, появилась и свежая Mazda CX-5 второй генерации. Мы решили проверить их против хорошо знакомого Subaru Forester, который еще только ожидает смену поколений.

Новая Honda CR-V сохраняет знакомый стиль предшественника и характерный силуэт. В то же время формы стали более элегантными, а от профилированных боковин разработчики отказались. Широкая решетка радиатора по форме напоминает улыбку и украшена хромированной накладкой. Продолговатые фары оснащены светодиодной оптикой. Колесные арки расширены, а оконная линия высокая. Нижняя часть кузова по периметру прикрыта защитными пластиковыми накладками. Рельефная пятая дверь украшена хромированным молдингом и сверху прикрыта спойлером. Тоненькие L-образные фонари размещены в стойках крыши.

Mazda CX-5 второго поколения также похож на предшественника и сохраняет знакомый динамичный дизайн с аркообразной формой крыши и выпуклыми колесными арками. Вместе с тем, вседорожник стал солиднее на вид. Передняя часть выдержана в стиле старшего брата Mazda CX-9. Фирменная решетка радиатора в виде улыбки стала еще шире, а вот светодиодные фары теперь узкие. Капот длинный, а лобовое стекло немного сдвинуто назад. Задняя часть немного приподнята, а на крыше установлен спойлер. Узкие фонари по форме напоминают лепестки.

Subaru Forester четвертой генерации известен с 2013 года. Он привлекает мускулистым стилем: его капот и боковины немного профилированы, а колесные арки раздуты. Решетка радиатора декорирована хромом и разделена пополам балкой с логотипом марки. Изогнутые светодиодные фары растянуты на крылья. Передний бампер несколько срезан для увеличения угла въезда. На порогах кузова размещены защитные пластиковые накладки. Оконная линия – довольно низкая, а у тоненьких задних стоек крыши – небольшой угол наклона. Сзади по краям установлены небольшие треугольные фонари. На крыше размещен крупный спойлер.

Все три автомобиля имеют приблизительно одинаковые размеры. Длина Honda достигает 4586 мм, Subaru – 4595 мм, а Mazda – 4550 мм. У Mazda самая большая колесная база – 2700 против 2660 мм у CR-V и 2640 мм у Forester. Subaru также ощутимо легче своих соперников – 1513 кг против 1538 кг у Honda и 1613 кг – у Mazda.

Во внутренней отделке CR-V сочетаются ткань и кожа, присутствуют и черные лакированные вставки. Трехспицевое рулевое колесо является мультифункциональным. Показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей. Большую часть



Колесные арки Honda расширены



У Mazda самая большая колесная база – 2700 мм



Forester самый крупный в тройке – 4595 мм



Фонари CR-V расположены в стойках крыши



Продолговатые фонари CX-5 напоминают лепестки



У тоненьких задних стоек крыши Subaru – небольшой угол наклона

центральной панели занимает 7,0-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Благодаря ему клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля немного. Селектор трансмиссии расположен высоко и удобно находится под рукой. Как рулевая колонка, так и передние сиденья оснащены электроприводом регулировок. Кресла комфортабельные и при этом обладают хорошей боковой поддержкой. Высокая посадка и уменьшенная толщина стоек крыши способствуют улучшению обзорности вперед и по сторонам. Поскольку стояночный тормоз теперь электромеханический, то это позволило существенно увеличить бокс в подлокотнике и позволило разместить нишу для пачки в центральной консоли.

Внутри CX-5 господствует спортивный стиль. В отделке преобладает кожа, наряду с ней присутствуют лакированные детали и хромированные накладки. Эмоциональности добавляет ярко-красная подсветка. Трехспицевое рулевое колесо компактное, а в районе хвата рук на ободке предусмотрены напльвы. Циферблаты приборов помещены в три отдельных колодца с серебристыми ободками. По центру размещен спидометр, слева – тахометр, а справа – цветной дисплей бортового компьютера. К компактной центральной панели сверху прикреплен 7-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Переключателей аудиосистемы и климатической установки немного, но некоторые из них слишком мелкие. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, а у передних сидений предусмотрен электропривод. Они несколько упругие, зато обладают лучшей в тройке боковой поддержкой. Оснащены кресла и подогревом. На трансмиссионном тоннеле Mazda – пара подстаканников и подлокотник с боксом. Обзорность вперед и по сторонам хорошая, а вот при парковке она ограничена из-за небольшого заднего стекла.

В салоне Forester преобладают грани и прямые линии. Он также декорирован кожей, а на педалях заметны металлические накладки. Достаточно много и вставок, имитирующих полированный алюминий. На панели приборов преобладают крупные спидометр и тахометр с хромированными ободками, а между ними установлен экран бортового компьютера. V-образную центральную панель венчает 4,3-дюймовый цветной дисплей мультимедийной системы, а ниже установлен 7,0-дюймовый экран. Кнопки и переключатели здесь немногочисленны и рационально расположены. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету, а водительское сиденье оснащено электроприводом. Кресла неплохо удерживают спину и комфортабельные. Они, как и обод руля, оснащены подогревом. Посадка за рулем высокая, что вкпе с тоненькими стойками крыши обеспечивает хорошую обзорность во всех направлениях. На трансмиссионном тоннеле установлен подлокотник с боксом внутри.

На втором ряду места для ног в Honda несколько больше, чем у соперников. А вот

пространство над головой самое щедрое в Subaru. Его салон и наиболее широкий в районе плеч. Задние сиденья всех автомобилей обогреваются, а в CR-V и CX-5 оснащены еще и изменяемым углом наклона спинок. Subaru обладает самым вместительным багажником – 505 л против 492 л у CR-V и у 442 л – у CX-5. Со сложенными креслами второго ряда получается 2145, 1584 и 1377 л, соответственно. Пятая дверь всех трех вседорожников оснащена электроприводом.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – Honda CR-V 2,4 Executive, Mazda CX-5 2,5 Premium и Subaru Forester 2,5i-S. Все они оснащены системой доступа без ключа, электропакетом, двухзонным климат-контролем, датчиками света и дождя, аудиосистемой, легкосплавными дисками, камерой заднего вида, связью Bluetooth, круиз-контролем, системами стабилизации и контроля давления в шинах. Subaru также получил камеры кругового обзора, Honda – систему определения усталости водителя, а Mazda – технологии автоматического торможения и мониторинга «слепых» зон. CX-5 и CR-V также оснащены системой соблюдения полосы движения. У Forester и CR-V – 7 подушек безопасности, а у CX-5 – 6.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми атмосферными четырехцилиндровыми двигателями. Под капотом Honda – 2,4-литровый двигатель мощностью 188 л. с. при 6400 об/мин. «Четверка» высокооборотистая, хотя пиковый крутящий момент достигается уже при 3900 об/мин и достигают 244 Н·м. По мере роста оборотов двигатель становится шумным. Бесступенчатый вариатор неплохо подбирает обороты двигателя и имитирует работу классического «автомата». CR-V разгоняется до 100 км/ч за 10,2 с и способен развить 190 км/ч. «Расход топлива составляет 10,3 л/100 км в городском цикле и 6,3 л/100 км – в загородном. К слову, автомобилю подойдет бензин Аи-92.

Мотор Mazda объемом 2,5 л самый мощный – 192 л. с. при 5700 об/мин. Он и наиболее тяговитый в этой тройке, ведь пиковые 256 Н·м крутящего момента доступны при 4000 об/мин. Хотя на высоких оборотах двигатель становится достаточно шумным. По динамическим характеристикам CX-5 превосходит соперников: разгоняется до 100 км/ч за 9,2 с, а его максимальная скорость – 195 км/ч. Передачи в 6-ступенчатом «автомате» переключаются быстро. Кроме того, легкий вседорожник еще и самый экономичный – 8,7 л/100 км в городе и 6,1 л/100 км – на шоссе. Также доступны 2,0-литровый 160-сильный бензиновый мотор и 2,2-литровый турбодизель на 175 л. с.

В отличие от соперников, двигатель Subaru – не рядный, а оппозитный. При рабочем объеме в 2,5 л «четверка» развивает 172 л. с. Она отличается бодрым нравом и быстро раскручивается. Лучше всего мотор проявляет себя в среднем диапазоне оборотов,



Селектор трансмиссии Honda установлен высоко на центральной панели



Циферблаты приборов Mazda помещены в три отдельных колодца



На центральной панели Forester – два дисплея



У CR-V больше всего места для ног сзади



Задние сиденья CX-5 оснащены обогрев и регулировкой спинок



В Subaru – больше всего места над головой

хотя крутящий момент у него поменьше, чем у соперников – 235 Н·м при 4100 об/мин. Мотор довольно тихий, а вариатор Lineartronic работает плавно. Разгон до 100 км/ч занимает 9,9 с, а максимальная скорость – 196 км/ч. А вот «аппетит» самый большой в тройке – 10,9 л/100 км в городе и 6,7 л/100 км – на трассе. Также можно выбрать Forester с 2,0-литровыми двигателями – 150-сильным атмосферным и 240-сильным с турбиной.

У Honda и Toyota полный привод подключаемый, а вот у Subaru – постоянный. Поэтому он лучше чувствует себя вне асфальта, хотя все равно ему больше подойдет легкое бездорожье. У него и самый высокий дорожный просвет – 220 мм против 208 мм у CR-V и 200 мм – у CX-5. К тому же, в Forester предусмотрен специальный вседорожный режим трансмиссии и технология помощи на спуске Hill Descent Control.

Honda демонстрирует неплохую управляемость. Новая многорычажная задняя подвеска уменьшила крены кузова в поворотах. При этом езда остается комфортабельной, что особенно ощутимо на дорогах с большим количеством выбоин. Недостаточная поворачиваемость теперь менее ощутима. Вседорожник довольно неплохо маневрирует на малых скоростях и обладает самым маленьким диаметром разворота – 10,4 м против 10,6 м у Subaru и 11 м у Mazda. Рулевое управление с электроусилителем точное, однако информативности в околонулевой зоне у него немного. При езде по автостраде в салоне тихо – чувствуется улучшенная шумоизоляция.

Mazda еще более ориентирована на динамичную езду. Рулевое управление вседорожника порадует остротой и точностью. К тому же, оно более информативное, чем у конкурентов. С недостаточной поворачиваемостью борется новая технология G-Vectoring Control, регулирующая тягу на передние колеса в повороте. Крены в поворотах у CX-5 небольшие – практически, как у обычного седана D-класса. Но при этом подвеска автомобиля стала немного мягче, чем у предшественника. Шумоизоляция усилена, хотя при 130 км/ч в салоне все же слышен ветер.

Длинноходная подвеска Subaru Forester тихо и плавно поглощает значительную часть выбоин. Вместе с тем, крены в поворотах у него не слишком большие. Рулевое управление Subaru точное и наполнено тяжестью, но немного больше обратной связи ему не помешало бы. На больших скоростях автомобиль порой заходит в вираж слишком широко. Зато курсовая устойчивость вседорожника неплохая, а сцепление с дорогой отличное. При езде по шоссе при 120 км/ч в салоне достаточно тихо, хотя шум шин все же слышен.

Subaru Forester 2,5 S самый доступный в этой тройке – 930 000 гривен. Его преимущество – хорошая проходимость. Honda CR-V 2,4 Executive стоит 1 063 000 гривен и привлекает просторным салоном. Mazda CX-5 2,5 Premium самая дорогая – 1 079 000 гривен, но у нее богатое оснащение и экономичный мотор.



Объем багажника Honda – 492 л



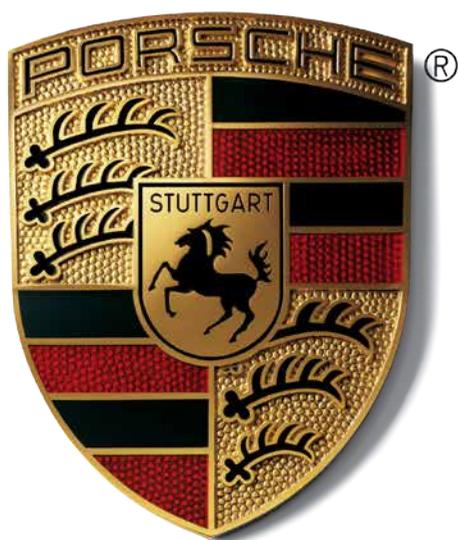
У Mazda в распоряжении – 442 л



Багажник Subaru самый большой – 505 л

Технические характеристики

Модель	Honda CR-V	Mazda CX-5	Subaru Forester
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1538/1940	1613/2143	1513/2038
Длина/ширина/высота, мм	4586/1855/1689	4550/1840/1680	4595/1795/1735
Колесная база, мм	2660	2700	2640
Колея передняя/задняя, мм	1585/1595	1585/1585	1545/1550
Клиренс (дорожный просвет), мм	208	200	220
Объем багажника мин/макс, л	492/2145	442/1377	505/1584
Диаметр разворота, м	10,4	11,0	10,6
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	2356	2488	2498
Тип	Бензиновый		
Расположение	спереди, поперечно	спереди, поперечно	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	В ряд, 4	Оппозитно, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	188 при 6400	195 при 6000	172 при 5800
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	244 при 3900	258 при 4000	235 при 4100
Топливо/емкость бака, л	Аи-92/65	Аи-95/58	Аи-95/60
Трансмиссия			
Тип привода	подключаемый полный	подключаемый полный	постоянный полный
Коробка передач	вариатор	6-ст. автоматическая	вариатор
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	7	6	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VSA	ABS, EBD, DSC, TPMS	ABS, EBD, VDC, HDC
Размер шин	225/60 R18	225/55 R19	225/55 R18
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,2	9,2	9,9
Максимальная скорость, км/ч	190	195	196
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	10,3	8,7	10,9
загородный цикл	6,3	6,1	6,7
смешанный цикл	7,8	7,1	8,2
Стоимость тестируемого автомобиля грн.	1 063 000	1 079 000	930 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		



PORSCHE

70 лет скорости и побед



Марка Porsche прославилась своими скоростными спортивными моделями и громкими гоночными достижениями. Это детище самого знаменитого в мире автоконструктора и его семьи. В этом году немецкая компания празднует свой 70-летний юбилей.

Хотя компания Porsche появилась 70 лет назад, имя ее основателя было известно задолго до этого. Инженер Фердинанд Порше прославился как создатель знаменитого «Жука» Volkswagen Beetle и не только: он создал первый гибрид, изобрел мотор-колесо и торсионную подвеску. Он также проектировал чемпионские болиды Mercedes-Benz и Auto-Union, но всю жизнь мечтал выпускать автомобили под своим именем.

Конструкторское бюро Порше было основано еще в 1931 году. До Второй мировой войны удалось создать лишь три прототипа Type 64 для соревнований Берлин-Рим. Власти заставляли работать над выпуском военной техники: Фердинанду Порше пришлось разрабатывать танки «Тигр» и превращать Beetle во вседорожные Kubelwagen.

Не сразу удалось начать дело и после войны. За сотрудничество с военными конструктора (и его сына Фердинанда-младшего) арестовали союзники. Но не выдвинули никаких обвинений, ведь изобретатель не совершил военных преступлений. Фердинанда Порше продержали два года во французской тюрьме без суда и следствия, хотя его сына отпустили. Поговаривают, что таким образом местные власти хотели склонить его к сотрудничеству, дабы он помог возродить французскую автомобильную промышленность.

После освобождения Фердинанд-младший вернулся на родину в Австрию и в городке Гмунд начал работу над новым спортивным автомобилем. Агрегаты он позаимствовал у одного творения отца – Volkswagen Beetle, – а среднемоторную компоновку – у другого его шедевра – Auto-Union. Кузов и раму кабриолета изготовили из легких алюминиевых сплавов и он весил всего 589 кг. Автор дизайна «Жука» Эрвин Коменда создал стремительный обтекаемый кузов. Форсированный оппозитный четырехцилиндровый двигатель с воздушным охлаждением объемом 1,1 л развивал мощность 40 л. с., что позволяло разогнаться до 130 км/ч.

Фердинанд Порше-младший показал проект вернувшемуся из тюрьмы отцу, и тот его одобрил. А 8 июня 1948 года выкатили из мастерской первый готовый автомобиль, который получил название Porsche No. 1. Фердинанд-младший лично испытывал родстер на альпийских серпантинах. А всего через две недели Porsche No. 1 уже выиграл первое соревнования – горную гонку в Инсбруке. В Гмунде наладили ручную сборку и до конца года выпустили 52 автомобиля. К кабриолету прибавилось купе, которое заняло первое место в своем классе в 24-часовой гонке в Ле-Мане.

Вскоре Фердинанду Порше удалось договориться с немецкими автодилерами и перенести производство в Штутгарт. Когда после длительного отсутствия конструктор вернулся в Германию и увидел на автобане целые колонны Volkswagen Beetle, то заплакал

Гибрид Lohner-Porsche 1901 года



Porsche Type 64 1939 года



Самый первый Porsche 356 1948 года был среднемоторным

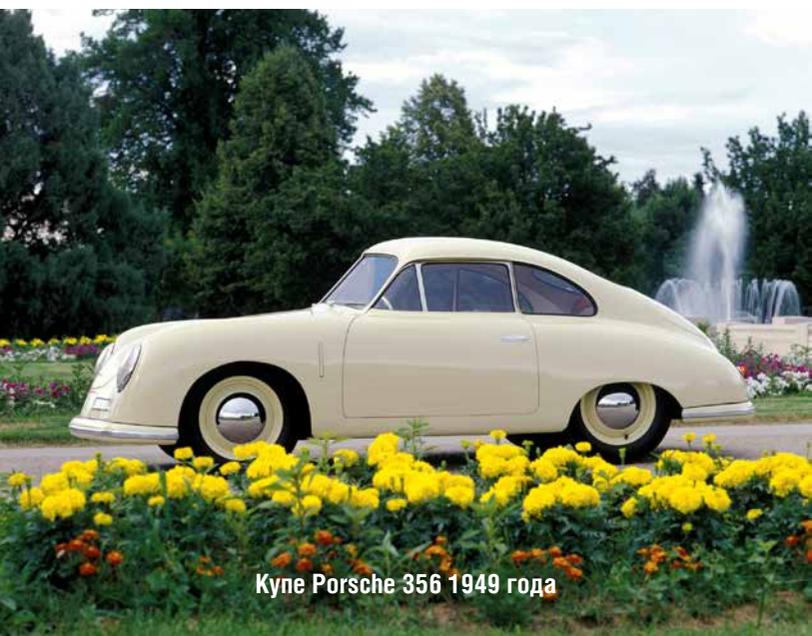


Porsche 356 1950 года стал заднемоторным

от радости.

Немецкие Porsche заметно отличались от своих собратьев австрийской сборки. Прежде всего, двигатель переместили в задний свес по примеру Volkswagen. С тех пор заднемоторная компоновка стала визитной карточкой Porsche так же, как и оппозитные двигатели с воздушным охлаждением. Для уменьшения затрат на сборку кузова начали делать из стали. В Штутгарте удалось увеличить производство автомобилей до 140 штук в месяц. Когда в 1950 году Фердинанд Порше праздновал 75-летний юбилей, владельцы всех выпущенных Porsche 356 приехали со всех концов Европы к его дому с поздравлениями. Растроганный именинник лично пожал руку каждому гостю.

Когда 30 января 1952 года Фердинанда Порше не стало, управление компанией принял его сын. Он продолжил развитие «семейства» 356. Объем двигателя подняли до 1,3 л, а мощность – до 44 л. с. Появились 1,5-литровые 110-сильные версии 356 Carrera, названные в честь победы Porsche в мексиканской гонке Carrera Panamericana.



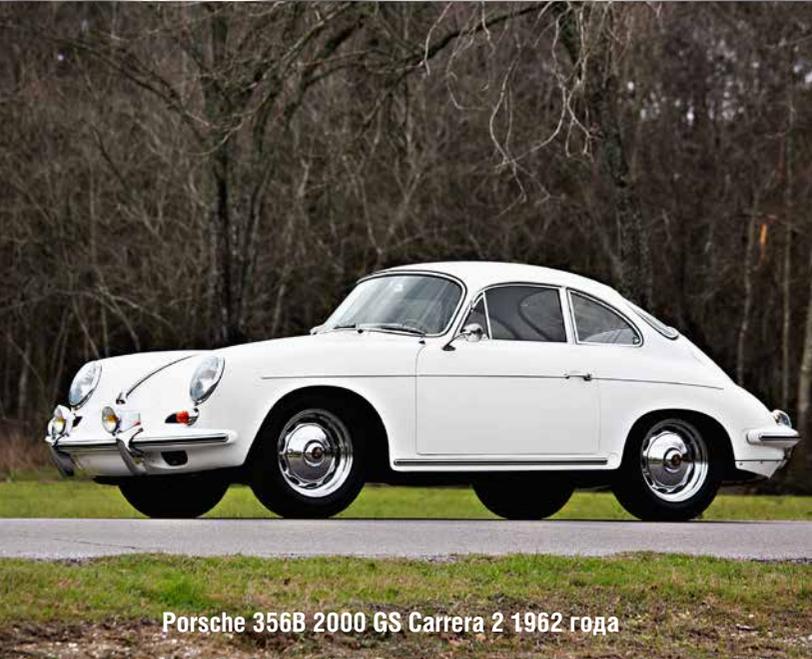
Купе Porsche 356 1949 года



Гоночный Porsche 356 для Ле-Мана



Porsche 356A Speedster 1955 года



Porsche 356B 2000 GS Carrera 2 1962 года



Porsche 356C 1963 года



Porsche 550 Spyder 1954 года

Через год на Парижском автосалоне показали легкий кабриолет Porsche 550 – первую чисто гоночную модель компании. Он весил всего 612 кг, а двигатель от купе Carrera разогнал его до 225 км/ч. В 1956 году за рулем этого автомобиля гонщик Умберто Маджиоли выиграл гонку Targa Florio – это была первая по-настоящему громкая победа Porsche. За ней последовало первое место на Нюрбургринге.

Дальнейшее развитие модели – невероятно низкий Porsche 718 RS со 150-сильным двигателем, способный достичь 250 км/ч. Он повторил достижение в Targa Florio, а в 1960 году триумфовал в 12-часовой гонке в Себринге. На основе родстера создали и первый болид Формулы-1 – Porsche 804, который в 1962 году принес победу в Гран-при Франции.

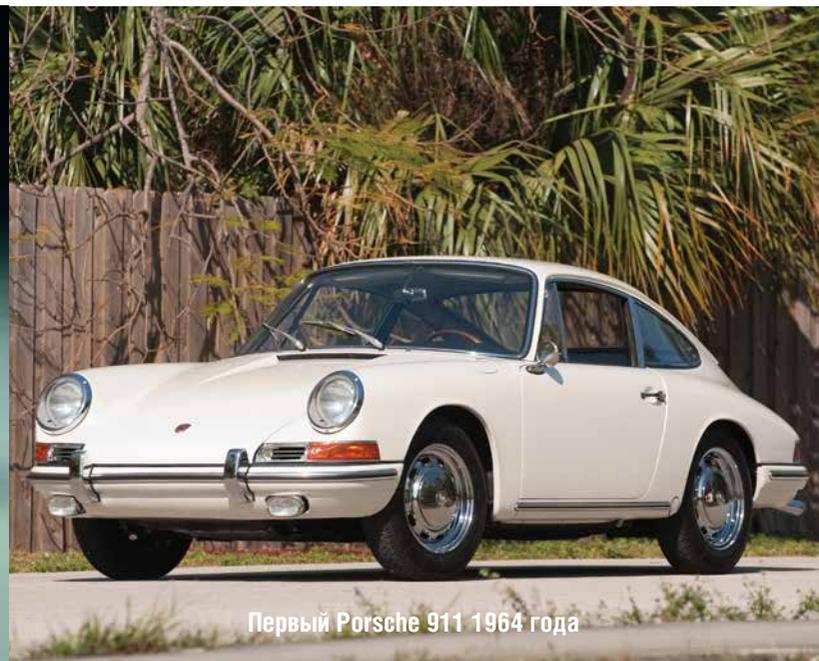
Дорожные Porsche 356 становились все совершеннее. В 1956 году представили обновленный 356A. Особенно популярным оказался новый 356A Speedster, созданный



Porsche 718 RS 1960 года



Болид Формулы-1 Porsche 804



Первый Porsche 911 1964 года



Porsche 904 Carrera GTS 1963 года



Porsche 906 1966 года



Porsche 914 1969 года

специально для США. За ним последовали 356В и 356С. Их оснащали двигателями мощностью от 60 до 90 л. с., а для гонок мелкими сериями выпускались модели Carrera 2 с моторами мощностью 130 л. с. Настоящим ценителям дизайна предлагали 356В Carrera GTL Abarth с кузовом от Zagato.

Но к началу 60-х годов стало понятно, что Porsche 356 уже устарел, и начались работы над его преемником. Задание поручили Фердинанду-Александрю Порше – сыну Фердинанда Порше-младшего. Компоновка новинки не обсуждалась – естественно, заднемоторная. Первые прототипы были готовы в 1961 году, а через два года на Франкфуртском автосалоне состоялся дебют модели 901. Однако презентацию омрачил скандал: представители Peugeot заявили о нарушении авторских прав, ведь они зарезервировали за собой все цифровые индексы с нулем посередине. Пришлось переименовать новинку в 911. Ей было суждено стать основной моделью вплоть до наших дней.



Porsche 911 Carrera RS 2,7 1973 года



Porsche 911 Turbo 1974 года



Porsche 911 Targa дал название новому типу кузова



Porsche 924 1976 года

Поначалу купе оснастили 130-сильным 2,0-литровым двигателем, который разгонял его до 210 км/ч. Вскоре появились и более быстрые 911S с моторами мощностью 160 и 190 л. с. Первое время выпускали и доступную версию 912 с 1,6-литровой 90-сильной «четверкой» от модели 356. А вот от кабриолета пришлось отказаться почти сразу. Поскольку кузов не отвечал американским нормам безопасности, вместо него создали необычный 911 Targa со съёмными панелями крыши и панорамным задним стеклом. Модель назвали в честь многочисленных побед в Targa Florio, однако вскоре это имя закрепилось за таким типом кузова.

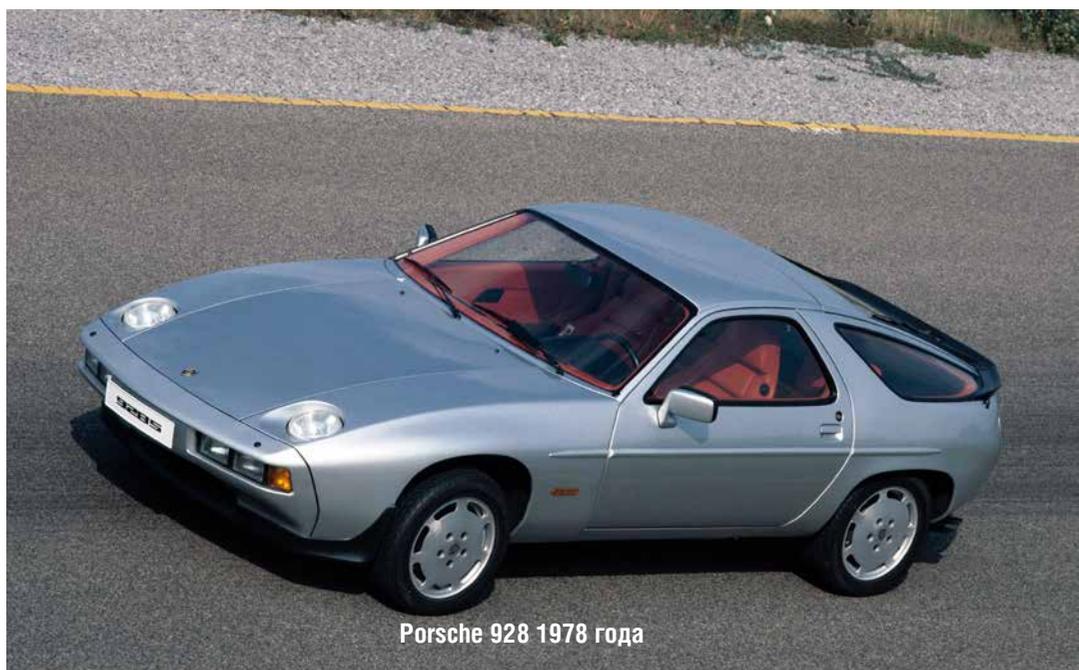
Параллельно с 911 разрабатывали и абсолютно новую линейку среднемоторных гоночных автомобилей. Первым в 1964 году дебютировал Porsche 904 Carrera GT. Поскольку это не серийная модель, то у Peugeot не возникло претензий к этому индексу. Кузов купе изготовили из стеклопластика на авиационном заводе Henkel, поэтому автомобиль весил 640 кг. Мотора мощностью 180 л. с. вполне хватало, чтобы достичь 260 км/ч. Автомобиль не имел равных в своем классе: занял первые места в Ле-Мане и Себринге, в очередной раз победил в Targa Florio. Спортпрототип оказался настолько успешным, что даже завоевал второе место в снежном ралли Монте-Карло. А вскоре его достижение превзошел обычный 911 – победил там в 1969 году.

Еще более совершенной оказалась следующая модель – 906 Carrera 6 1966 года. Ее рама впервые в мире была изготовлена из легкого и прочного титана, поэтому масса составила всего 580 кг. Низкий обтекаемый автомобиль испытали в аэродинамической трубе. Результат – отличная аэродинамика, позволяющая развить 280 км/ч с 220-сильным мотором. На счету 906 первые места в Targa Florio, Дайтоне, Себринге и Монце. А в Ле-Мане Porsche заняли четвертое, пятое, шестое и седьмое места, уступив лишь сверхмощным Ford GT40 и победив все Ferrari.

Вершиной «семейства» стал невероятный Porsche 917, творение талантливого Фердинанда Пиха – племянника Фердинанда



Porsche 917 принес марке две первых победы в Ле-Мане



Porsche 928 1978 года



Porsche 936 1977 года



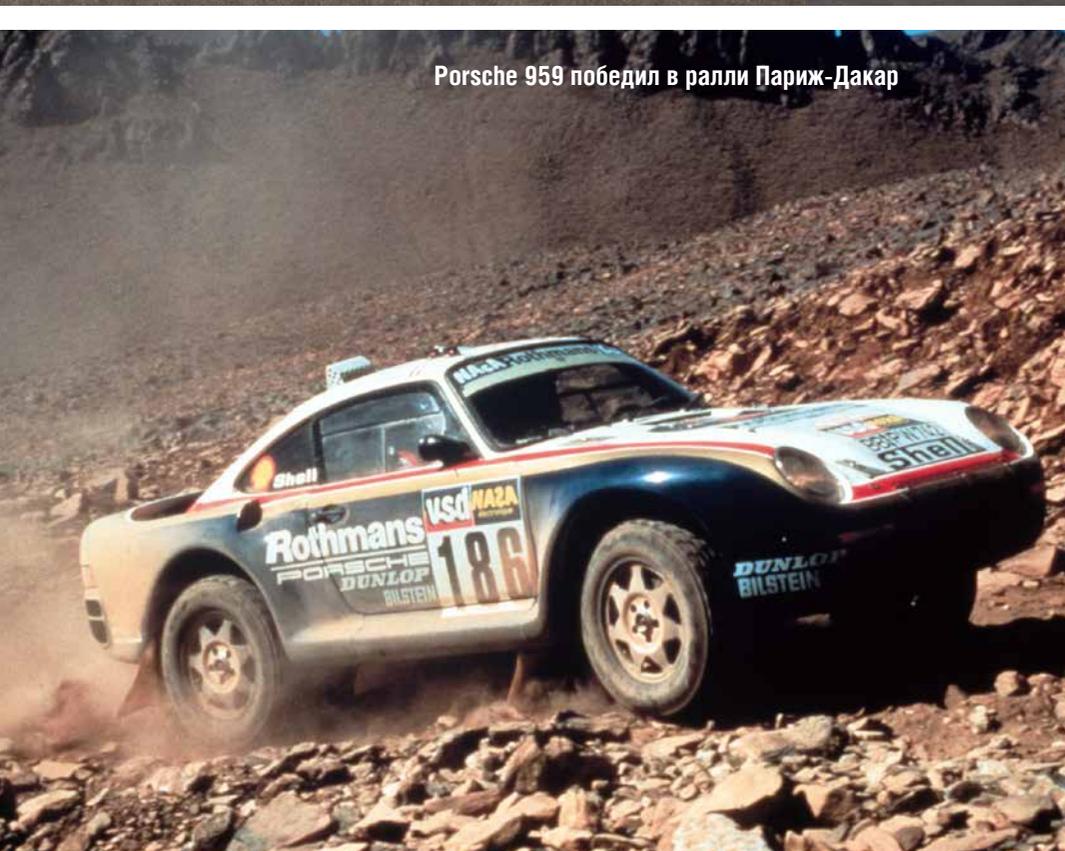
Porsche 935 1979 года



Porsche 956 1982 года



Porsche 962 1984 года



Porsche 959 победил в ралли Париж-Дакар

Порше. Его оснастили уникальным 12-цилиндровым оппозитным двигателем с воздушным охлаждением мощностью 580 л. с. На прямых в Ле-Мане он разогнался до 360-380 км/ч. Неудивительно, что эта трасса покорила его дважды (в 1970 и 1971 годах), а команда праздновала победу в чемпионате мира. Конкуренты просто не могли угнаться за Porsche 917, поэтому они настояли на изменении регламента гонок. Когда автомобиль оказался вне закона в классе GT, его отправили в североамериканский чемпионат Can-Am. Местные умельцы превратили машину в настоящего монстра: сняли крышу, установили антикрыло, а двигатель оснастили турбонаддувом. Мощность достигла 1580 л. с. – рекордный показатель тех лет! Автомобиль разогнался до 100 км/ч за 1,9 с, а на американских овалах достигал 394 км/ч.

Золотой эрой гоночных побед Porsche стали 70-е. Автомобили Штутгарта не знали равных на гоночных трассах. Гроза кузовных чемпионатов – обычный серийный 911 Carrera RS 2,7 с 210-сильным двигателем и уменьшенным до 1075 кг весом. Этот автомобиль – король управляемого заноса – в умелых руках превращался в мощное оружие на извилистых трассах.

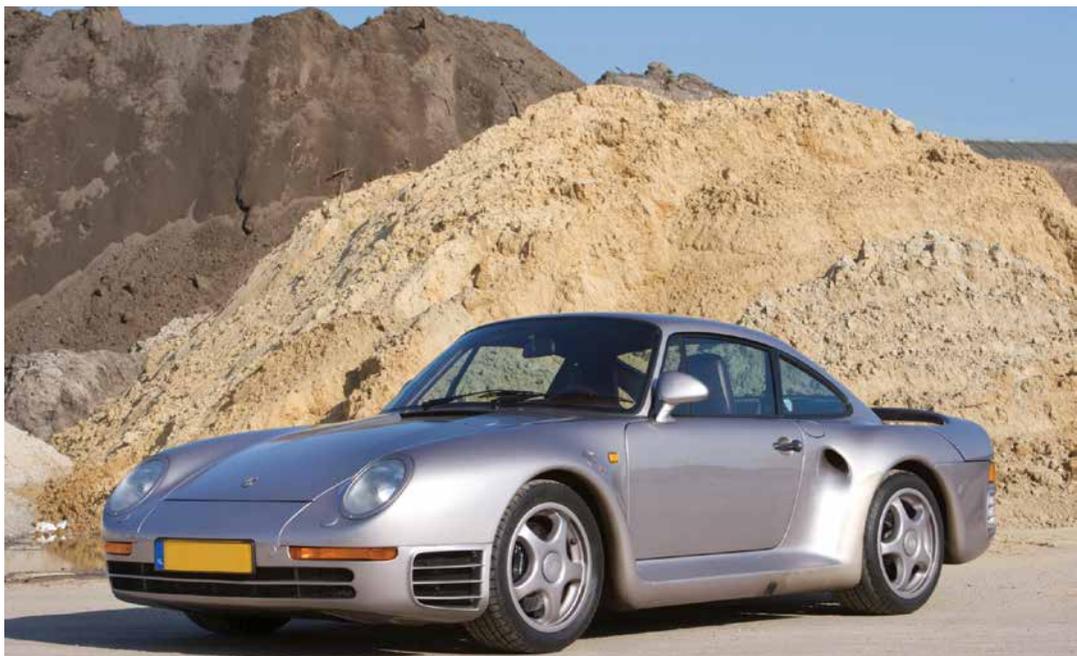
Для увеличения мощности в Porsche одними из первых стали массово применять

турбонаддув в гоночных моделях. В соревнованиях появились Porsche 935 (гоночные версии 911) с 3,2-литровыми двигателями мощностью 950 л. с., способные развить 390 км/ч. На их счету свыше 150 побед (в том числе триумф в Ле-Мане 1979 года), многочисленные успехи в Дайтоне и Себринге. Четыре года подряд 035 не оставлял шанса для соперников в чемпионате мира. Еще три победы в Ле-Мане на Porsche 936 одержал знаменитый Джеки Икс.

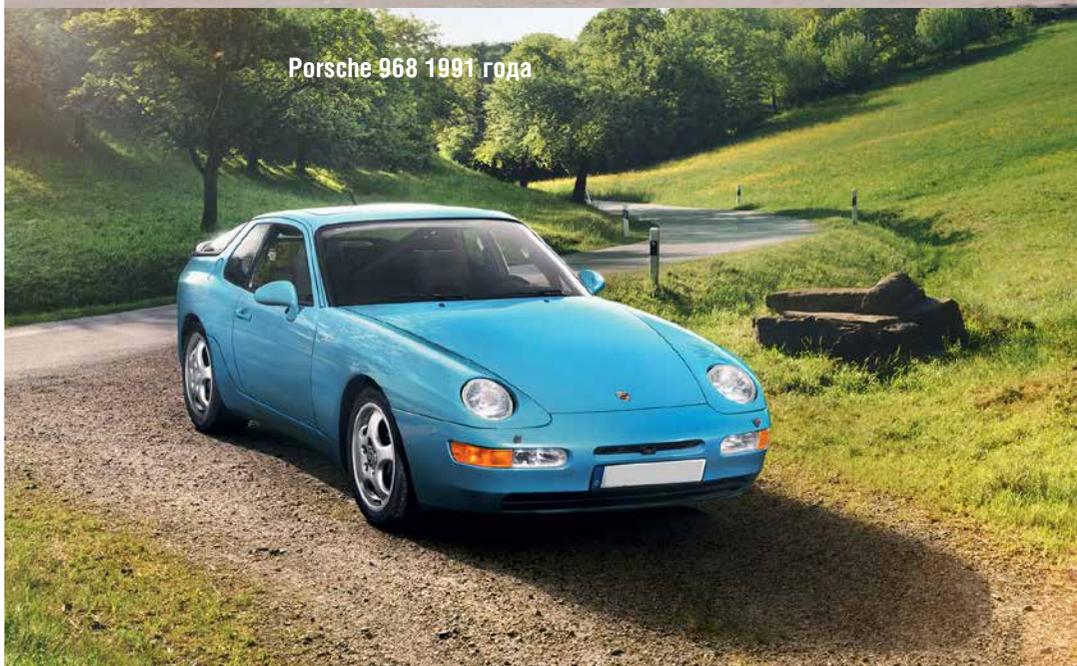
Успешный опыт использования турбонаддува подтолкнул к созданию серийной модели – Porsche 911 Turbo. Поначалу планировали выпустить его ограниченной серией в 500 штук для допуска к соревнованиям гоночной версии 934. Но он оказался настолько популярным, что за год выпустили вчетверо больше автомобилей. Купе получило 3,0-литровый 260-сильный турбомотор, а вскоре мощность подняли до 300 л. с. Динамика по тем временам считалась отличной: 5,4 с до 100 км/ч и максимальные 260 км/ч. Улучшению управляемости способствовали огромное антикрыло и расширенная колея задних колес.

Но не только сверхдорогие Turbo выпускали в Штутгарте. Совместно с концерном Volkswagen создали доступную модель 914. С 1969 по 1976 год продали 118 тыс. этих автомобилей. На смену ей пришел Porsche 924 – первая переднемоторная модель компании. Изначально его разрабатывали для Audi, но затем заказчик отказался от автомобиля, и он пошел в серию с логотипом Porsche. Кстати, мало кто знает, что в Штутгарте занимались доводкой ВАЗ-2108.

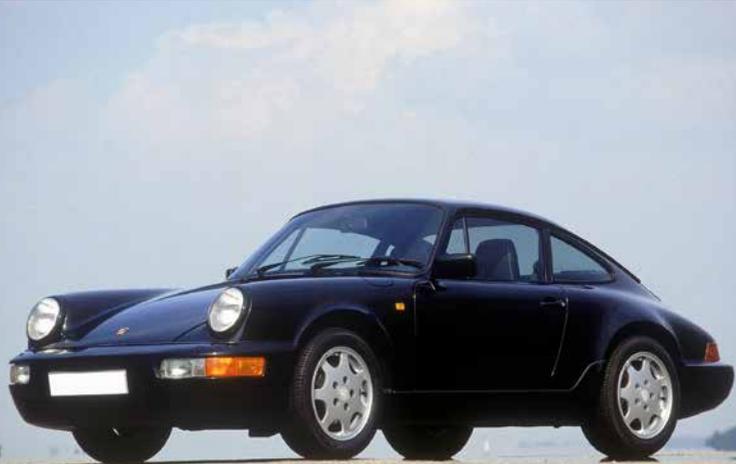
Вслед за Porsche 924 появилась целая серия переднемоторных моделей – туристическое купе 928 с 4,5-литровой «восьмеркой», более доступные 944 и 968 с двигателями мощностью 160-250 л. с. Казалось, будущее за ними, и руководство даже задумалось над прекращением выпуска 911. Тем более что из-за новых экологических требований ее прекратили продавать в США с 1980 года. Но в конце концов совет директоров отказался от этой затеи и оставило флагман в производстве. А в 1985 году он вернулся в Штаты с новой кузовной версией – кабриолетом – и 3,2-литровым 231-сильным мотором. Специально



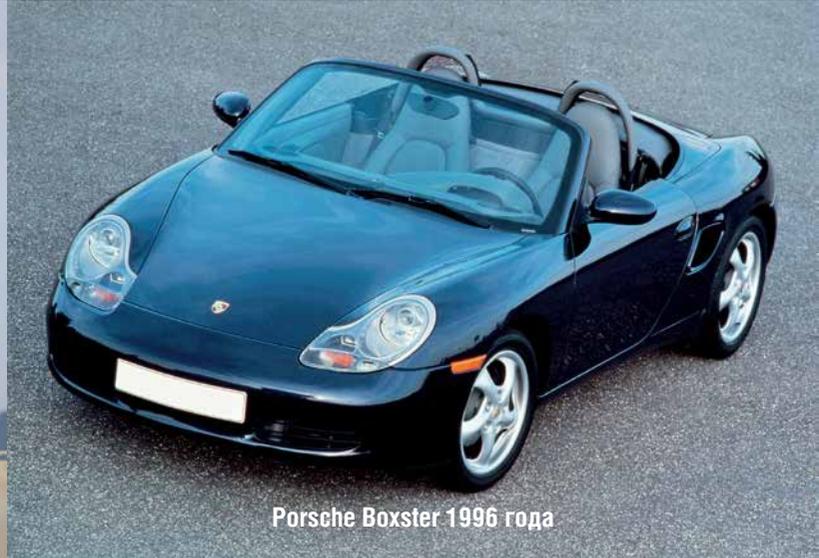
Porsche 959 1987 года



Porsche 968 1991 года



Полноприводной Porsche 911 Carrera 4 1988 года



Porsche Boxster 1996 года



Porsche 911 GT3 1999 года



Porsche Cayenne 2002 года



Porsche Panamera 2018 года

для американцев оснащение дополнили электростеклоподъемниками, кондиционером, центральным замком, электроприводом сидений и кассетной магнитолой.

В 1982 году на гоночные трассы вышло новое поколение бойцов. Для такого класса спортпрототипов группы С создали Porsche 956 с турбодвигателем мощностью 635 л. с. На его счету – победы в Ле-Мане в 1982-1985 годах и непревзойденный доныне рекорд трассы Нюрбургринг: он промчался по 20,8-километровому кольцу за 6 минут, 11,13 с. В 1986 году эстафету подхватил Porsche 962 и записал на свой счет еще три победы в 24-часовой гонке и два чемпионских титула.

Компания из Штутгарта вернулась в «Формулу-1» – ее двигатели установили в болидах McLaren. Результат – чемпионство Ники Лауды (1984 год) и Алена Проста (1985 и 1986 года). В 1984 году полноприводный Porsche 911 выиграл ралли Париж-Дакар. Следующей целью должен быть чемпионат мира по ралли, для которого разработали полноприводное среднемоторное купе 959. Но правила изменились, и готовый автомобиль остался не у дел. Тогда его заявили на Париж-Дакар 1986 года, и он с легкостью его выиграл.

Чтобы компенсировать затраты на разработку 959, его решили выпустить ограниченной серией и продать по цене в 225 тыс. долларов. В этом купе были собраны все технические новшества тех лет: полный привод, ABS, активная подвеска с изменяемым дорожным просветом. Двигатель объемом 2,8 л с турбонаддувом развивал 450 л. с. Максимальная скорость достигала 317 км/ч, а разгон до 100 км/ч занимал 3,7 с. Всего выпустили 337 таких купе.

Систему полного привода 959 успешно применили на обновленном 911 Carrera 4 1989 года. Еще одним новшеством стала знаменитая автоматическая трансмиссия Tiptronic с возможностью ручного переключения передач. Мощность двигателя подняли до 250 л. с. в обычной версии и до 360 л. с. – в Turbo.

Последние два десятилетия развития Porsche заслуживают отдельного рассказа. Появились новые Boxster и Cayman, скоростные 911 GT3 и Carrera GT. Но по-настоящему удачным стал вседорожник Cayenne: он сейчас является самой прибыльной моделью марки. Его успех подтолкнул к созданию младшего Porsche Macan и хетчбэка Panamera.

Хотя, конечно, имидж марки поддерживают скоростные спортивные автомобили – такие, как 880-сильный гибрид Porsche 918 или 700-сильный Porsche 911 GT2, побивший рекорд Нюрбургринга. А еще немецкая команда продолжает выигрывать в Ле-Мане и этих побед у нее целых 20, из которых 7 – подряд.

Теперь Porsche является частью концерна Volkswagen, что и неудивительно, учитывая общие корни двух марок. Компания развивается и готовится открыть для себя новое направление: совсем скоро появится электромобиль Porsche Taycan.



Porsche Macan 2014 года



Porsche Carrera GT 2004 года



Porsche 918 2014 года

www.cosmolady.com.ua

COSMOLADY

#7-8 | июль-август | 2018 |

Ж У Р Н А Л Д Л Я Ж Е Н Щ И Н

ТЕМА
НОМЕРА
ГОРЯЧИЙ
СЕЗОН

В ОМУТ
С ГОЛОВОЙ

ПРАВИЛЬНЫЕ
АКЦЕНТЫ

СЕМЬ ЖАРКИХ
ИДЕЙ ЛЕТА

ЛЕТНЕЕ
ВДОХНОВЕНИЕ

ЗАМЕТКИ
ТУРИСТА

AMERICAN DREAM
ТАТЬЯНЫ МАЛОВОЙ



НАГОРОДЖЕННЯ
ЛАУРЕАТИВ
ВЕРЕСЕНЬ 2018

facebook.com/cosmolady.magazine

