

Тест-Драйв

Август 2018



Nissan GT-R50 • Aston Martin V8 Cygnet • Dodge Challenger Hellcat Redeye • McLaren 600LT • Audi TT • Honda Pilot • Alieno Arcanum • Pagani Zonda HP Barchetta • Suzuki Jimny • Aston Martin DBS Superleggera • BMW X4 • Ford Ka+ Active • Kia Ceed • SsangYong Musso • Ford Focus • Hyundai Tucson • Chevrolet Corvette ZR1 • Ferrari 488 Pista • Jaguar I-Pace • Citroen C3 Aircross • Ford EcoSport • Seat Arona • Audi A3 Sportback • Infiniti Q30 • Mercedes-Benz A-Class • Kia Stinger • Lexus GS • Volvo S90 • McLaren F1

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

Август 2018

www.testdrive.kiev.ua



4

Концепт-кар
NISSAN GT-R50:
предвестник нового поколения купе



10

Концепт-кар
ASTON MARTIN V8 CYGNET:
мощный малыш



14

Премьера
DODGE CHALLENGER HELLCAT REDEYE:
мощный американец



18

Премьера
MCLAREN 600LT:
пополнение в линейке



22

Премьера
AUDI TT:
освежение к юбилею



28

Премьера
HONDA PILOT:
обновление



34

Премьера
ALIENO ARCANUM:
небывалая мощь



40

Премьера
PAGANI ZONDA HP BARCHETTA:
самый дорогой в мире



40

Премьера
SUZUKI JIMNY:
способный малый



44

Премьера
ASTON MARTIN DBS SUPERLEGGERA:
облегченный и быстрый



50

Дебютант
BMW X4:
второе поколение



56

Дебютант
FORD KA+ ACTIVE:
хэтчбэк во вседорожном стиле



62

Дебютант
KIA CEED:
третья глава

Над номером работали:

Брызгунов Тарас

Каратаев Вячеслав

Косоголов Александр

Фитисова Юлия

Главный редактор

Краев Василий

Свидетельство о регистрации КВ 7445 от 17.06.03.

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

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

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

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

Отдел распространения: booker.afp@gmail.com

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



68

Дебютант
SSANGYONG MUSSO:
возвращение



74

Дебютант
FORD FOCUS:
новый уровень



80

Дебютант
HYUNDAI TUCSON:
модернизация с упором на технологии



86

Дебютант
CHEVROLET CORVETTE ZR1:
последний из могикан



94

Дебютант
FERRARI 488 PISTA:
цивилизованная мощь



100

Дебютант
JAGUAR I-PACE:
новые горизонты



108

Сравнительный тест-драйв
CITROEN C3 AIRCROSS, FORD ECOSPORT, SEAT ARONA: переднеприводные вседорожники для города



114

Сравнительный тест-драйв
AUDI A3 SPORTBACK, INFINITI Q30, MERCEDES-BENZ A-CLASS: недешевый C-класс



120

Сравнительный тест-драйв
KIA STINGER, LEXUS GS, VOLVO S90: разнообразный E-класс



126

Страницы истории
MCLAREN F1:
Опередивший время



136

Отдыхаем
МАЛЬТА – ЖЕМЧУЖИНА СРЕДИЗЕМНОМОРЬЯ

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.





Nissan GT-R50

предвестник нового поколения купе



Nissan GT-R – спортивное купе с неплохим сочетанием цены и качества, ведь оно предлагает динамику и управляемость на уровне гораздо более дорогих и экзотических моделей. Однако автомобиль в производстве уже более 10 лет и пора задуматься о его преемнике. Свое видение нового купе Nissan показали в ателье ItalDesign.

За основу взяли самый заряженный Nissan GT-R Nismo 2018 года. Автомобиль сохранил знакомый клиновидный силуэт, но его оконная линия стала выше. Купе занизили на 54 мм и расширили его крылья. Передняя часть выглядит полностью по-новому благодаря огромной решетке радиатора и L-образным светодиодным фарам. По бокам появились «жабры» для вентиляции тормозов, а в бампере теперь есть спойлер. Появился и новый аэродинамический обвес. Сзади обращают на себя внимание четыре круглых фонаря и выдвижное антикрыло. Интересно, что 21-дюймовые колесные диски выполнены из карбона.

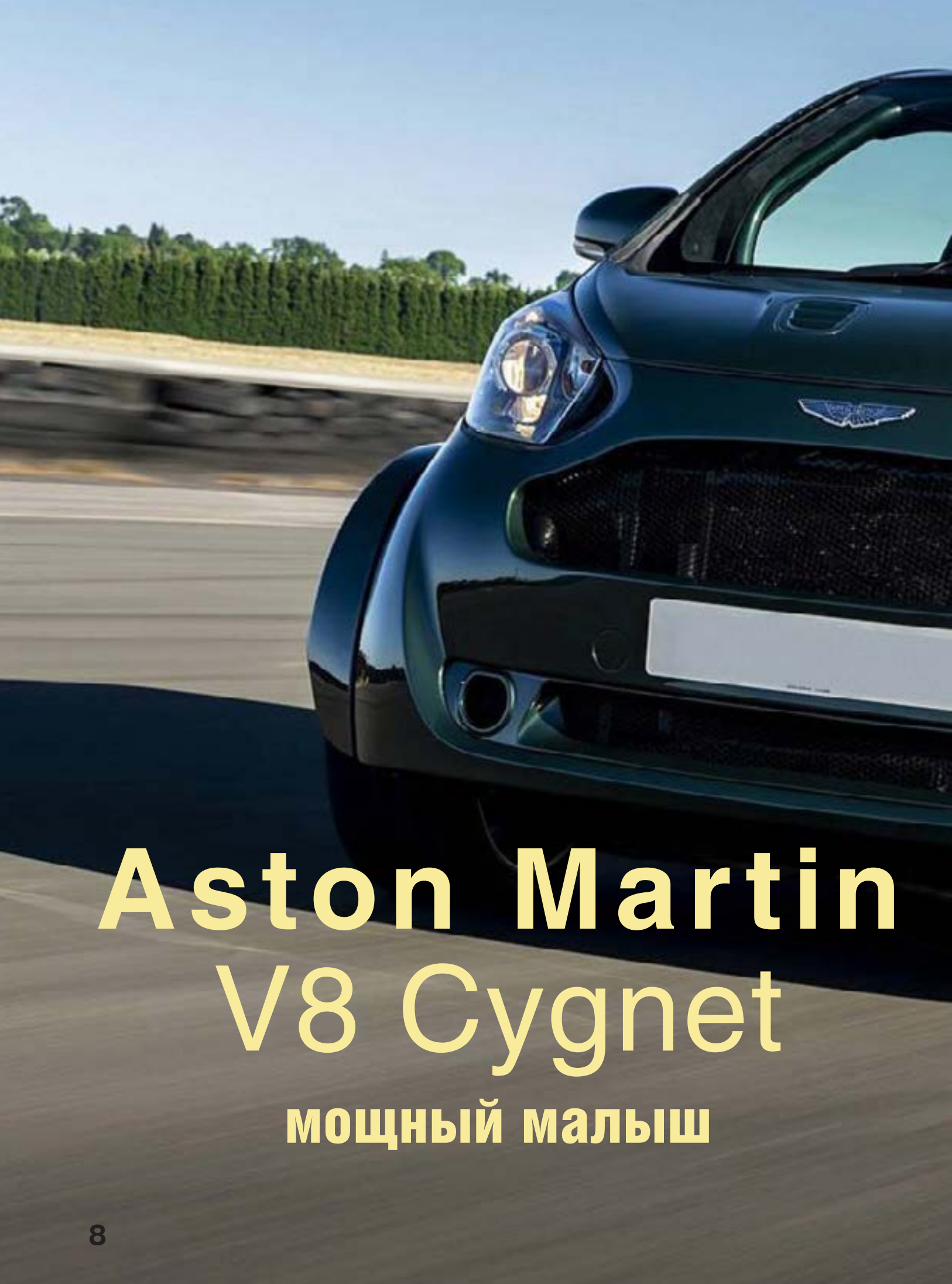
Углеволокно, а также кожа и алькантара, присутствуют и в салоне Nissan GT-R50. Разбавляют их вставки золотистого цвета. Показания приборов выводятся на новую цифровую панель. Также несколько изменен дизайн центральной панели и установлены новые спортивные кресла.

Знакомый 3,8-литровый V6 с двойным турбонаддувом серьезно доработан. У него новые турбины, распредвалы, интеркулер и выхлопная система. Результат: мощность выросла до 720 л. с., а максимальный крутящий момент – до 780 Н·м. Усилена и 6-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Также предусмотрены адаптивные амортизаторы Bilstein и карбоново-керамические тормозные диски Brembo.

Новый Nissan GT-R, скорее всего, будет напоминать концепт-кар от ItalDesign. Также в японской компании не исключают, что серийная модель следующего поколения может стать гибридом.







Aston Martin V8 Cygnet

мощный малыш





Aston Martin Cygnet – пожалуй, самый удивительный автомобиль за всю историю марки. Этот миниатюрный городской хетчбэк, по сути, является роскошной версией Toyota iQ. До сих пор многие поклонники марки не понимают, зачем выпустили эту модель, ведь всего собрали только 300 машин и из-за низкого спроса Cygnet сняли с производства.

Теперь же один из Aston Martin Cygnet превратили в оригинальный концепт-кар для ретро-шоу в Гудвуде. Его оснастили 4,7-литровым V8 от Aston Martin Vantage. Двигатель развивает 430 л. с. и обладает

максимальным крутящим моментом в 490 Н·м. С ним Cygnet разгоняется до 100 км/ч за 4,2 с и развивает 273 км/ч. Специально для концепт-кара создали новую выхлопную систему.

Кроме того, доработана подвеска автомобиля и установлены мощные тормозные механизмы Brembo. У передних 380-миллиметровых тормозных дисков шестипоршневые суппорты, а у задних 330-миллиметровых – четырехпоршневые.

Узнать Aston Martin V8 Cygnet можно по новой решетке радиатора, также появились расширенные карбоновые колесные арки

– таким образом удалось вписать 19-дюймовые легкосплавные диски с шинами размером 275/35 R19.

Автомобиль весит относительно немного – 1375 кг. Чтобы добиться этого, в отделке салона использованы легкие карбон и алюминий. Также установлены спортивные ковшеобразные сиденья и новый руль, появился и трубчатый каркас безопасности.

Конечно же, Aston Martin V8 Cygnet не будут выпускать. Автомобиль будет принимать участие в различных шоу и развлекательных мероприятиях.





Dodge Challenge Hellcat Redeye



**Мощный
американец**

r







Dodge продолжает удивлять сверхмощными спортивными версиями своего купе Challenger. Сначала появился 707-сильный Hellcat, за ним последовала экстремальная 840-сильная версия Demon, способная разогнаться до 100 км/ч за 2,3 с. Теперь же подготовили «промежуточный» Challenger Hellcat Redeye.

Новый Dodge Challenger Hellcat Redeye оснащен тем же 6,2-литровым компрессорным V8, что и собратья. Его мощность составляет 797 л. с., а максимальный крутящий момент огромен – 958 Н·м. Интересно, что дополнительное охлаждение мотору обеспечивает хладагент кондиционера.

С 8-ступенчатой автоматической трансмиссией максимальная скорость достигает 326 км/ч, а традиционный американский заезд на 402 м (1/4 мили) осуществляется за 10,8 с. Помогает стартовать без пробуксовки технология Launch control.

Оснащение автомобиля включает адаптивные амортизаторы и улучшенные тормоза Brembo диаметром 390 мм с шестипоршневыми суппортами.

Отличить купе Dodge можно по новому капоту с тремя воздухозаборниками и 20-дюймовым легкосплавным диском. Кроме того, автомобиль можно заказать в варианте Widebody с расширенными крыльями

и спойлером на крышке багажника.

В отделке салона использованы кожа и алькантара. Естественно, Dodge Challenger Hellcat Redeye получил спортивные сиденья и руль. Кроме того, у автомобиля несколько изменена приборная панель. Мультимедийная система способна выводить на 8,4-дюймовый дисплей данные о мощности и крутящем моменте, боковом ускорении, времени разгона до 100 км/ч и температуре всех рабочих жидкостей.

Новый Dodge Challenger Hellcat Redeye поступит в продажу с осени. Цена автомобиля составит около 75 тыс. долларов.



McLaren



н 600LT

пополнение в линейке







Модельный ряд McLaren сейчас разнообразен, как никогда, и его постоянно расширяют. Новое пополнение – купе McLaren 600LT, дополнившее линейку Sports Series. Его позиционируют как заряженную трековую версию.

Главное отличие McLaren 600LT от стандартной модели 570S – удлиненная на 74 мм задняя часть. Такое решение призвано улучшить аэродинамику и устойчивость на высоких скоростях. Подобные удлиненные McLaren строят с 1996 года. Интересно, что при этом масса автомобиля снижена на 96 кг – до 1247 кг. Дело в том, что теперь все кузовные панели карбоновые.

В остальном у купе такой же силуэт со сдвинутым вперед салоном и выраженным заостренным «носом». Знакомыми являются и изогнутые светодиодные фары и крупные воздухозаборники в боковинах. Двери, конечно же, поднимаются вверх. Передний бампер по форме напоминает улыбку. Кроме того, предусмотрены карбоновый обвес и 20-дюймовые диски. Появилось и регулируемое антикрыло.

В целях снижения веса в отделке использованы алькантара и карбон. Трехспицевое рулевое колесо небольшое, а его обод выполнен плоским снизу. Показания приборов выведены на дисплей, еще один экран

(7-дюймовый) установлен на центральной панели. Установлены и новые спортивные кресла с улучшенной боковой поддержкой.

Знакомый 3,8-литровый V8 с двумя турбинами после доработки развивает 600 л. с., а максимальный крутящий момент достигает 620 Н·м при 5000-6500 об/мин. В паре с ним работает 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Кроме того, перенастроены рулевое управление и подвеска, а карбоново-керамические тормоза позаимствованы у нового McLaren 720S.

Новый McLaren 600LT поступит в продажу с осени. Цена купе составит 200 тыс. евро, что на 20 тыс. больше, чем за стандартный 570S.



Audi TT

освежение к юбилею







Появившийся в 1998 году Audi TT обозначил приход немецкой марки в сегмент компактных спорткупе. Кстати, не все знают, что автомобиль всегда был построен на платформе Volkswagen Golf. В нынешнем году модель празднует 20-летие, а потому купе и кабриолет третьего поколения были обновлены.

Основные черты дизайна Audi TT остаются неизменными уже два десятилетия. У купе короткие свесы кузова, высокая оконная линия и характерная аркообразная форма крыши. Вместе с тем, передняя часть изменена. У Audi TT новая решетка радиа-

тора и освеженные продолговатые фары со светодиодной оптикой. В переднем бампере немного увеличены воздухозаборники, а сзади заметны новые фонари. Предложены и свежие легкосплавные диски диаметром от 17 до 20 дюймов.

В салоне Audi TT изменений гораздо меньше. Можно разве что заметить более крупные дефлекторы вентиляционной системы в виде турбин. Уже в базовой версии показания приборов выведены на 12,3-дюймовый дисплей.

Базовую комплектацию дополнили связь Bluetooth, USB-порт и систему изменяемых

режимов езды. В списке опций впервые появились 680-ваттная аудиосистема Bang & Olufsen и технология распознавания дорожных знаков.

Линейка двигателей Audi TT претерпела изменения. Бензиновый 1,8-литровый турбомотор и 2,0-литровый турбодизель больше недоступны. А 2,0-литровая бензиновая «четверка» с турбонаддувом теперь предложена в версиях на 197, 245 и 306 л. с.

Обновленный Audi TT поступят в продажу с конца года. Цены стартуют с отметки в 35 тыс. евро за купе и 37 500 евро – за кабриолет.



Honda Pilot

обновление







Honda Pilot появился в 2002 году и стал первым среднеразмерным внедорожником в истории марки. С 2015 года выпускают третье поколение модели, а теперь она прошла серьезную модернизацию.

Новый Honda Pilot существенно изменился внешне и стал более похож на младшего брата – свежий CR-V пятого поколения. У него более массивный передний бампер и новые светодиодные фары, прикрыты характерными «бровями». Заменена и решетка радиатора, а сзади обращают на себя обновленные фонари. Стандартными являются 18-дюймовые легкосплавные диски, а за доплату предложены 20-дюймовые колеса.

Во внутренней отделке присутствуют черные лакированные вставки. В салоне, в первую очередь, обращает на себя внимание новое четырехспицевое рулевое колесо. Также изменена комбинация приборов: центральный цветной дисплей увеличен в размерах и теперь на него выводятся данные спидометра, тахометра и бортового компьютера. По бокам остались указатели уровня топлива и температуры двигателя. У 8-дюймового сенсорного экрана мультимедийной системы изменено меню. Интересно, что вместо рычага трансмиссии предусмотрен набор кнопок.

Honda Pilot предлагают в вариантах на семь или восемь мест. Сиденья второго ряда оснащены горизонтальной регулировкой, изменяется и угол наклона их спинок. Для задних пассажиров доступен новый 10,2-дюймовый дисплей.

Список опций также дополнили Wi-Fi и электропривод пятой двери с сенсорным открытием. А базовую комплектацию рас-



ширили адаптивный круиз-контроль, системы автоматического замедления, соблюдения полосы движения и слежения за «слепыми» зонами.

Как и прежде, на американском рынке Honda Pilot оснащают 3,5-литровым V6 мощностью 290 л. с., а вот другим странам доступна 3,0-литровая 249-сильная «шестерка».

Отныне все модификации будут оснащать 9-ступенчатой автоматической трансмиссией. Будут предложены версии как с передним, так и с полным приводом.

Новый Honda Pilot поступит в продажу с осени. В США внедорожник будет стоить от 32 500 долларов.



Alien



eno Arcanum

небывалая мощь





Эра электромобилей становится все ближе и ближе. Как ни странно, но расцвет электрических моделей позволяет многим странам с нуля создавать автомобильную промышленность. К примеру, в Болгарии никогда не было масштабного автопроизводства (хотя можно вспомнить лицензионные копии французских Renault Alpine). Тем не менее, это не помешало болгарским инженерам разработать самый мощный автомобиль в мире Alien Arcanum.

Электрическое купе Alien Arcanum предложат в нескольких вариантах по мощности. Даже базовая версия мощнее Bugatti Chiron и Hennessey Venom F5 – 2645 л. с. и 4440 Н·м крутящего момента. Также предложат модификации на 3531 и 4413 л. с., а у флагманского Arcanum в распоряжении 5290 л. с. и 8800 Н·м!

Мощность, к слову, зависит от количества электромоторов: в начальной версии их 12, а в самой мощной – 24 (по 6 на каждое колесо). В последнем случае рассчитывают

развить 488 км/ч.

Покупатель сможет выбрать из нескольких видов аккумуляторных батарей емкостью от 60 до 180 кВт·ч. В самом дорогом варианте Alien Arcanum запас хода составит 1020 км.

Оснащение автомобиля включает активную подвеску с изменяемым клиренсом, адаптивные амортизаторы и карбоново-керамические тормоза. Подготовят и автопилот, а в 5290-сильной версии ожидает сюрприз – тормозной парашют, как у гоноч-



ных рекордных автомобилях.

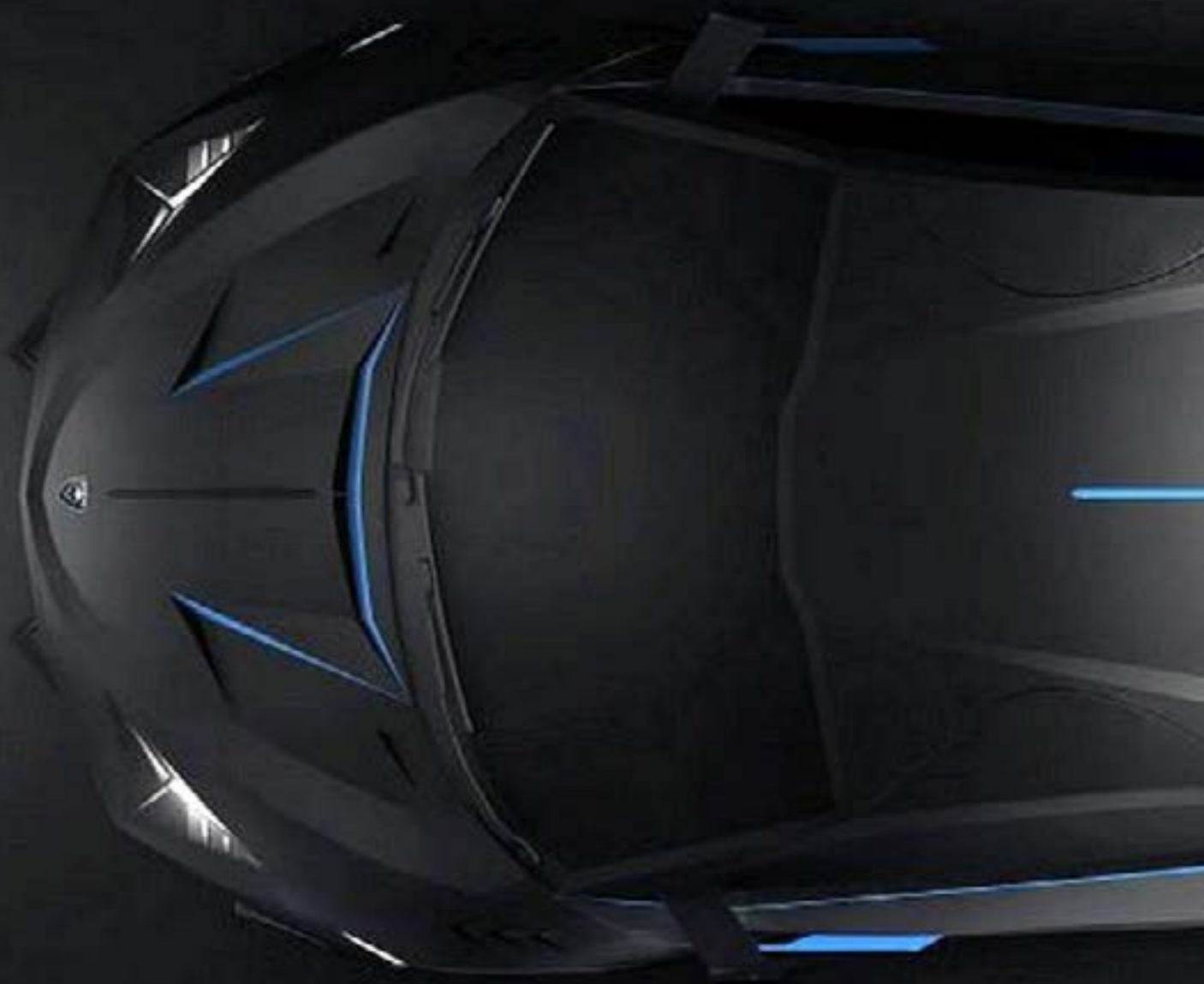
Естественно, все кузовные панели Alieno Arcanum выполнены из углеволокна. У автомобиля выражен клиновидный профиль и серьезно расширены крылья. «Нос» и боковины украшены причудливыми изогнутыми линиями. Улучшить аэродинамику призваны обвес, заднее антикрыло и специальный киль, как у гоночных спортпрототипов.

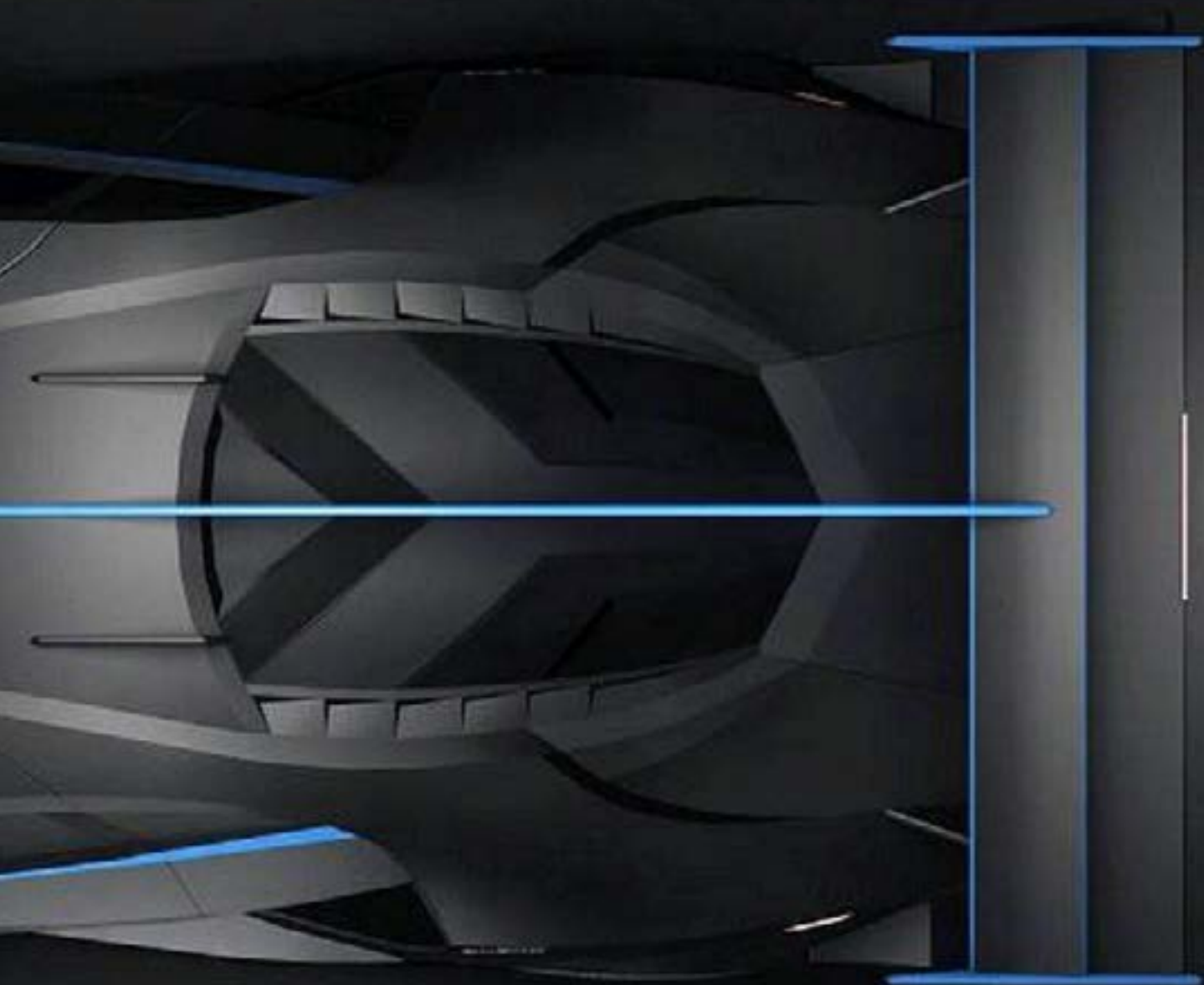
По заверениям разработчиков, первые серийные Alieno Arcanum появятся примерно через 30 месяцев. Начальная версия будет стоить 750 тыс. евро, а самая мощная – 1,5 миллиона. Естественно, автомобили будут изготавливать под заказ. Наряду со стандартной дорожной модификацией предложат облегченный трековый вариант, также планируется гоночный Alieno Arcanum для Ле-Мана.



Технические характеристики Alieno Arcanum	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Двигатель	
Тип	Электрический (24 шт.)
Макс. мощность, л. с.	5290
Макс. крутящий момент, Н•м	8800
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	1-ст. автоматическая
Ходовая	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Эксплуатационные показатели	
Максимальная скорость, км/ч	488
Дальность пробега, км	1020
Стоимость автомобиля, евро	750 000 – 1 500 000









Самый дорогой в мире

Pagani Zonda



HP Barchetta

Pagani Zonda – настоящий старожил в сегменте экзотических спортивных автомобилей. Впервые его показали еще в 1999 году и он до сих пор выпускается мелкими сериями под заказ, ведь спрос есть. Последнее пополнение в линейке Zonda – кабриолет HP Barchetta.

Новый Pagani Zonda HP Barchetta выглядит знакомо и сохраняет фирменный клиновидный силуэт. Остались и фирменные круглые фары, и четыре выхлопных трубы в виде сопел ракеты. При этом лобовое и боковые стекла кабриолета срезаны, а крыша отсутствует (мягкий складывающийся верх не предусмотрен). За спинками сидений появился дополнительный воздухозаборник. Задние колеса прикрыты специальными аэродинамическими накладками, предусмо-

трено и немаленькое антикрыло. Кузов изготовлен из особо легкого карбона, что позволило удержать вес на уровне 1250 кг.

Во внутренней отделке углеволокно сочетается с кожей и полированным алюминием, а небольшой руль декорирован деревом. Приборы напоминают старинные часы, а переключатели на центральной панели похожи на авиационные тумблеры. Интересно, что внутренние дверные ручки выполнены из кожи. Спортивные сиденья украшены клетчатыми вставками в духе 50-х годов.

Кабриолет Pagani Zonda HP Barchetta оснащен 6,0-литровым V12 с двумя турбинами от более современной модели Huayra BC. Этот двигатель производства Mercedes-AMG развивает 800 л. с. и обладает крутящим

моментом в 1100 Н·м. Однако в отличие от модели донора здесь не роботизированная, а 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач.

Также предусмотрен дифференциал повышенного трения. У Pagani Huayra BC позаимствованы ряд деталей подвески и карбоново-керамические тормоза диаметром 380 мм. Установлены и особые легкосплавные диски с шинами размером 255/30 R20 спереди и 335/25 R21 сзади.

Новый Pagani Zonda HP Barchetta выпустят в количестве всего трех единиц. Цена кабриолета внушительная – 15 миллионов евро! То есть, перед нами – самый дорогой автомобиль в мире, он оказался даже дороже, чем эксклюзивное купе Rolls-Royce Sweptail.









Технические характеристики Pagani Zonda HP Barchetta

Тип кузова	кабриолет
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1250
Колесная база, мм	2728
Двигатель	
Рабочий объем, см3	5980
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	В базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	V12
Количество клапанов/распредвалов, шт	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	800 при 6200
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	1100 при 4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/100
Трансмиссия	
Тип привода	Задний
Коробка передач	6-ст. механическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Размер шин	255/30 R20 спереди, 335/25 R21 сзади
Эксплуатационные показатели	
Стоимость автомобиля в Европе, евро	15 000 000

Suzuki Jimny

способный малый





Suzuki Jimny известен с 1970 года и у себя на родине в Японии уже успел стать культовым вседорожником. Он компактный и экономичный, но в то же время демонстрирует завидную проходимость. Хорошо знакомый в наших краях Suzuki Jimny третьего поколения стал настоящим долгожителем, ведь выпускали его 20 лет – с 1998 года. Теперь наконец на смену ему приходит новый Suzuki Jimny.

Вседорожник четвертой генерации оказался меньше предшественника – 3645 мм в длину при неизменной колесной базе в 2250 мм. При этом автомобиль подрос до 1645 мм в ширину и 1725 мм в высоту. Но главное, что этот «малыш» сохранил рамную конструкцию.

Дизайн выдержан в духе Suzuki Jimny 80-х. Во внешнем виде преобладают углы, а стойки крыши вертикальные. «Зубастая» решетка радиатора сочетается с круглыми фарами. Кстати, оптика теперь может быть и свето-

диодной. У автомобиля массивные пластиковые бамперы и расширители колесных арок. Стандартными являются 15-дюймовые колесные диски. Оконная линия отличается изгибом в районе дверей – таким образом улучшается обзорность. Как и прежде, третья дверь открывается в сторону, а к ней крепится запасное колесо.

Внутри серьезно улучшены материалы отделки. В салоне также господствуют рубленые поверхности. Приборы помещены в два отдельных колодца и разделены экраном бортового компьютера. На центральной панели впервые появился 7,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Объем багажника составляет 113 л в обычном состоянии и 830 л – со сложенными задними сиденьями. Под полом появилось дополнительное отделение.

Список стандартного и дополнительного оборудования Suzuki Jimny серьезно расширен: его дополнили система доступа без

ключа, климат-контроль, круиз-контроль, технологии автоматического торможения и распознавания дорожных знаков.

В Японии новый Suzuki Jimny предложат с 0,66-литровым 64-сильным турбомотором, а вот на экспорт будут поставлять с 1,5-литровой атмосферной «четверкой» мощностью 102 л. с. и максимальным крутящим моментом в 130 Н·м. Максимальная скорость выросла до 145 км/ч, а средний расход топлива уменьшен до 6,8 л/100 км.

На выбор предложены 5-ступенчатая механическая трансмиссия или 4-ступенчатый «автомат». Естественно, Suzuki Jimny сохраняет полный привод с понижающей передачей, есть в базовой версии блокировка заднего дифференциала и система помощи на крутом спуске. Клиренс вырос до 210 мм.

В Японии новый Suzuki Jimny уже продается, а вот в других странах он появится в конце 2018 года. Стоимость вседорожника составит от 18 тыс. долларов.







Технические характеристики Suzuki Jimny

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	3/4
Длина/ширина/высота, мм	3645/1645/1725
Колесная база, мм	2250
Клиренс (дорожный просвет), мм	210
Объем багажника мин/макс, л	113/830
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1462
Тип	Бензиновый
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	102 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	130 при 4000
Трансмиссия	
Тип привода	Подключаемый полный
Коробка передач	5-ст. механическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Зависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Зависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	Дисковые вентилируемые
Тормоза задние	Дисковые
Эксплуатационные показатели	
Максимальная скорость, км/ч	145
Расход топлива, л/100 км:	
- смешанный цикл	6,8
Стоимость автомобиля, долларов	18 000 – 22 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Aston Martin DB

обле



3S Superleggera

гченный и быстрый





Купе Aston Martin DBS впервые появилось в 1967 году, а четыре десятилетия спустя модель возродили в новом образе – как заряженную версию Aston Martin DB9. Поскольку на смену DB9 пришел новый DB11, то теперь показали и очередной Aston Martin DBS, получивший приставку Superleggera в название.

В переводе с итальянского Superleggera значит «суперлегкий», что подчеркивает уменьшенную на 72 кг массу автомобиля (до 1693 кг). Также новый Aston Martin DBS получил доработанную аэродинамику: улучшенный обвес и задний спойлер увеличили прижимную силу до 180 кг. Узнать купе можно по огромной решетке радиатора и воздухозаборникам на капоте, установлены

и 21-дюймовые легкосплавные диски. В остальном автомобиль сохраняет знакомый элегантный дизайн с длинным капотом и аркообразной формой крыши.

Салон декорирован более дорогой кожей с контрастными красными швами. Aston Martin DBS Superleggera получил руль с плоским ободом снизу и спортивные ковшеобразные сиденья с улучшенной боковой поддержкой. Кроме того, изменена графика цифровой приборной панели. Стандартное оснащение дополнили камеры кругового обзора, парковочный автопилот и Wi-Fi.

Но главные изменения произошли под капотом. После доработки 5,2-литровый турбированный V12 развивает 725 л. с. и обладает 900 Н·м крутящего момента. С

новой 8-ступенчатой автоматической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 3,4 с, а до 160 км/ч – 6,4 с. Максимальная скорость составляет 340 км/ч.

Купе Aston Martin DBS Superleggera оснастили системой векторизации тяги и карбоново-керамическими тормозными дисками (диаметром 410 мм спереди, 360 мм сзади). Стандартными являются и адаптивные амортизаторы.

Новый Aston Martin DBS Superleggera поступит в продажу с конца лета. Цена автомобиля в Европе составит от 275 тыс. евро. А еще стоит ожидать появления купе в новом фильме о Джеймсе Бонде, ведь знаменитый киногогерой ранее использовал DBS первых двух поколений.





Технические характеристики Aston Martin DBS Superleggera	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1693
Длина/ширина/высота, мм	4739/1940/1279
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	5204
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V12
Количество клапанов/распредвалов, шт	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	725 при 6500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	900 при 1800-5000
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/78
Трансмиссия	
Тип привода	Задний
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, 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, Traction control, Launch control
Количество подушек безопасности, шт.	8
Размер шин	265/35 ZR21 спереди, 305/30 ZR21 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,4
Максимальная скорость, км/ч	340
Стоимость автомобиля в Европе, евро	275 000





BMW X4

второе поколение







Появившееся в 2007 году вседорожное купе BMW X6 оказалось достаточно популярным, а потому семь лет спустя у него появился младший брат X4. Он разошелся по миру в количестве 200 тыс. единиц, а теперь стартует производство второго поколения BMW X4.

Поначалу может показаться, что новый BMW X4 мало изменился внешне. Как и прежде, у него длинный капот, рельефные боковины и аркообразная форма крыши. Впрочем, отличить автомобиль от предшественника нетрудно, особенно в анфас. Если присмотреться, то можно заметить более широкие фары с полностью светодиодной оптикой уже в базовой версии. Увеличены в размерах и воздухозаборники в бампере. Особенно это заметно в модификации M40i, получившей спортивный передний бампер, аэродинамический обвес и 20-дюймовые легкосплавные диски вместо стандартных

18-дюймовых. Пятая дверь дополнена заостренным спойлером, а по краям кузова размещены продолговатые фары.

В основе вседорожника лежит новая платформа CLAR. BMW X4 немного подрос в размерах и теперь достигает 4752 мм в длину и 1918 мм в ширину при колесной базе в 2864 мм. Поскольку в конструкции широко использованы алюминиевые сплавы и композитные материалы, то массу удалось уменьшить на 50 кг (до 1795 кг в базовой версии). Существенно улучшена и аэродинамика: коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,30.

Салон BMW X4 обшит кожей уже в базовой версии, а подсветка светодиодная, причем можно выбирать из шести разных цветов. Внутри по-прежнему преобладают горизонтальные линии, а большинство деталей позаимствовано у родственного X3. Приборная панелью служит жидкокристалли-

ческий дисплей, причем его конфигурацию можно изменять. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло.

Центральная панель традиционно повернута к водителю. Дисплей мультимедийной системы стал крупнее: в зависимости от уровня оснащения его диагональ – 8,0 или 10,25 дюйма. Он сенсорный, но сохранен и круглый джойстик, а за доплату доступна система распознавания жестов.

Передние сиденья мягкие и комфортабельные, но при этом у них хорошая боковая поддержка. Они оснащены подогревом, а у водительского кресла есть и электропривод регулировок. Вариант M40i подразумевает наличие спортивных кресел и рулевого колеса меньшего диаметра. Центральный подлокотник прячет вместительный бокс для мелкой поклажи.

На втором ряду несколько увеличено пространство для ног, а место над головой







осталось на уровне предшественника, так что людям ростом свыше 175 см здесь тесновато. Зато теперь изменяется угол наклона спинки. К тому же, объем багажника увеличен до 525 л в обычном состоянии и 1430 л – со сложенными задними сиденьями. Пятая дверь оснащена электроприводом с сенсорным открытием.

Базовое оснащение BMW X4 расширено и теперь включает систему доступа без ключа, электропакет, трехзонный климат-контроль, датчики света и дождя, аудиосистему, связь Bluetooth, спутниковую навигацию, камеру заднего вида, адаптивный круиз-контроль с технологией автоматического торможения. Также установлены 7 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. Список опций дополнили вентиляция передних сидений, парковочный автопилот с дистанционным управлением, Wi-Fi, камеры кругового обзора, системы распознавания дорожных знаков и полуавтономного движения.

Вседорожнику предложат на выбор семь двигателей. Начальный бензиновый мотор объемом 2,0 л развивает 252 л. с. У «горячей» версии M40i под капотом 3,0-литровая рядная «шестерка» мощностью 360 л. с. Она очень эластична и тяговита, ведь пиковые 500 Н·м крутящего момента достигаются в широком диапазоне 1500-4800 об/мин. Мотор работает плавно, а его звук приятный и не назойливый. С ним BMW X4 разгоняется до 100 км/ч за 4,8 с, а его максимальная скорость ограничена – 250 км/ч. При этом в городском цикле расход топлива составляет 11,5 л/100 км, а в загородном – 7,6 л/100 км.

Турбодизель объемом 2,0 л теперь выдает 190 или 231 л. с., а 3,0-литровый – 265 либо 326 л. с. Самой мощной является версия M40d. У нее пиковые 680 Н·м крутящего момента достигаются уже при 1750 об/мин. «Шестерка» работает очень тихо и плавно и не сразу заметно, что это дизель. При этом динамика на уровне заряженного BMW X4 M40i – 4,9 с до 100 км/ч и максимальные 250 км/ч. При этом расход топлива значительно меньше: в городе вседорожник расходует 7,3 л/100 км, а на шоссе – 5,9 л/100 км.

Все версии оснащены 8-ступенчатой автоматической трансмиссией, работающей без толчков и демонстрирующей очень быстрые реакции. Обязательным является и полный привод. К слову, дорожный просвет достаточно большой – 204 мм.

BMW X4 демонстрирует неплохую управляемость. Его руль точный, информативный и приятно наполнен тяжестью. Система векторизации тяги борется с недостаточной поворачиваемостью. Низкий кузов на удивление мало кренится в поворотах, хотя при этом езда даже стала комфортнее, чем ранее. Это заслуга новой подвески на двойных поперечных рычагах. Шасси автомобиля хорошо настроено, а еще лучше его поведение на извилистых дорогах улучшают опционные адаптивные амортизаторы. Также улучшена шумоизоляция салона, что заметно на больших скоростях.

Новый BMW X4 второго поколения уже продается в Европе по цене от 49 700 евро, а вот заряженные варианты M40i и M40d оценили в 71 тыс. евро.

Технические характеристики BMW X4		
Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1900	1970
Длина/ширина/высота, мм	4752/1918/1621	
Колесная база, мм	2864	
Колея передняя/задняя, мм	1620/1665	
Клиренс (дорожный просвет), мм	204	
Объем багажника, л	525/1430	
Диаметр разворота, м	12,0	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	2998	2993
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 6	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	360 при 5500	326 при 4400
Макс. крутящий момент, Н • м при об/мин	500 при 1500-4800	680 при 1750-2750
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/65	Дт/65
Трансмиссия		
Тип привода	Постоянный полный	
Коробка передач	8-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC, TPMS	
Количество подушек безопасности, шт.	7	
Размер шин	245/45 R20 спереди, 275/40 R20 сзади	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,8	4,9
Максимальная скорость, км/ч	250	250
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	11,5	7,3
загородный цикл	7,6	5,9
смешанный цикл	9,1	6,4
Стоимость автомобиля в Европе, евро	49 700 – 71 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Ford Ka+ A

хетчбэк во вседорожн



ctive ом стиле





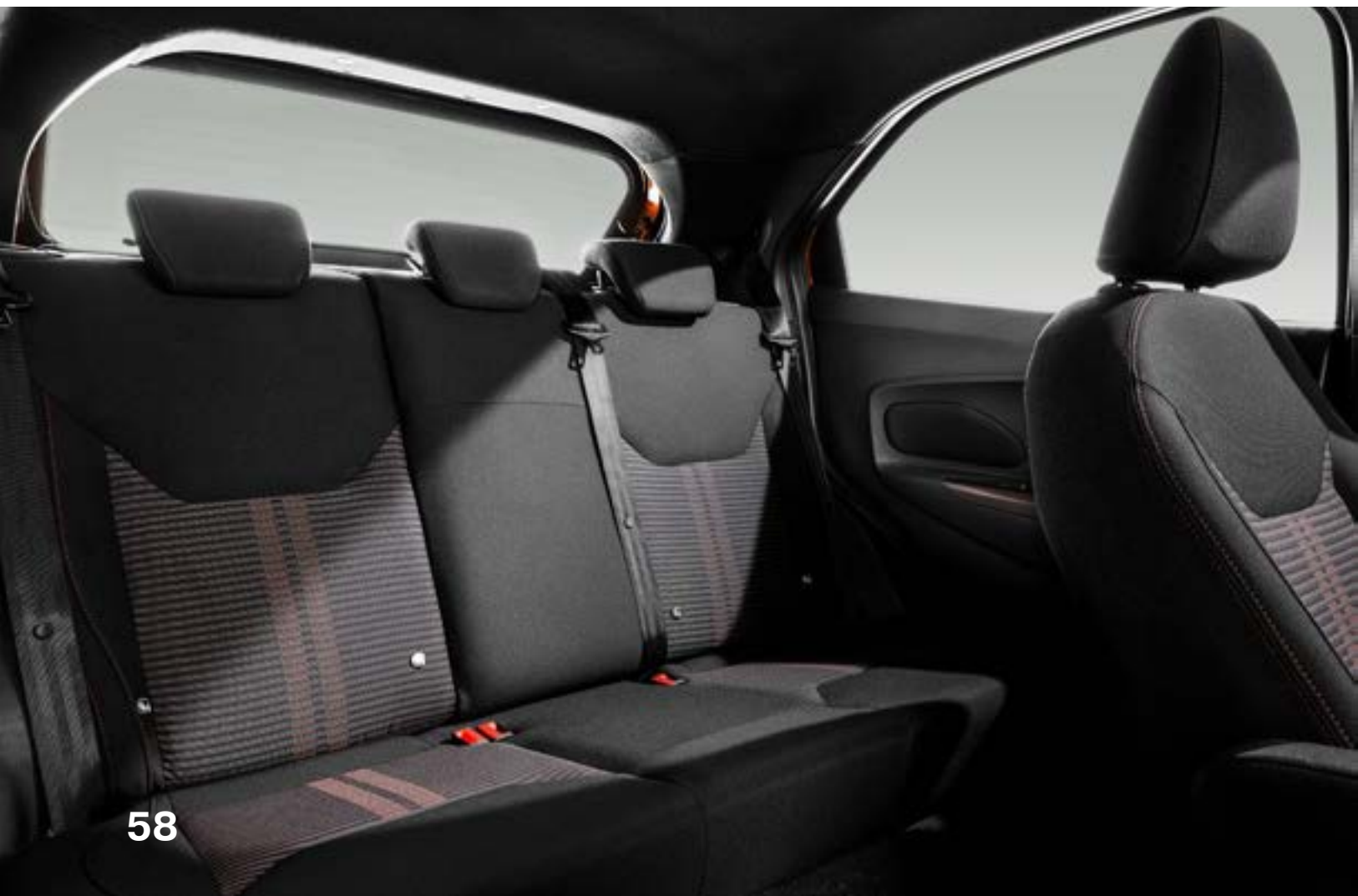
Ford Ka+ - самая маленькая модель в линейке марки. Автомобиль известен с 1996 года, а в 2014 году хетчбэк третьего поколения стал пятидверным и по этому поводу был назван Ka+. Теперь же Ford Ka+ прошел обновление и получил версию повышенной проходимости Active.

Стандартный пятидверный Ford Ka+ привлекает внимание довольно сдержанным дизайном. Его продолговатые фары растянуты на крылья, а капот и боковины выполнены профилированными. Оконная линия

выполнена изогнутой, а у задних стоек крыши – большой угол наклона. У Ka+ Active дизайн более выразительный: обращают на себя внимание широкая черная решетка радиатора и новый передний бампер с серебристыми вставками. Стандартными являются светодиодные ходовые огни. Дорожный просвет увеличен на 23 мм (до 173 мм), а бамперы, пороги и колесные арки прикрыты защитными пластиковыми накладками. Установлены и особые 15-дюймовые легкосплавные диски. На крыше появились

рейлинги для багажника. Рельефная пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а по краям кузова сзади установлены аккуратные фонари.

В салоне Ford Ka+ Active изменена внутренняя отделка. Ткань более стойкая к износу, а разбавляют ее разноцветные вставки. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей. Также присутствуют серебристые вставки «под алюминий» и даже черные лакированные детали. Комплектацию дополнили и двухсторонние коврики салона,





прорезиненные снизу. На приборной панели центральное место занимает большой спидометр с экраном бортового компьютера внутри. Слева от него расположен тахометр, а справа – указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя.

Центральная панель Ford Ka+ Active выпуклая. Венчает ее новый 6,5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы SYNC. Он, между прочим, дополнен голосовым управлением. Переключателей блоков аудиосистемы и климатической

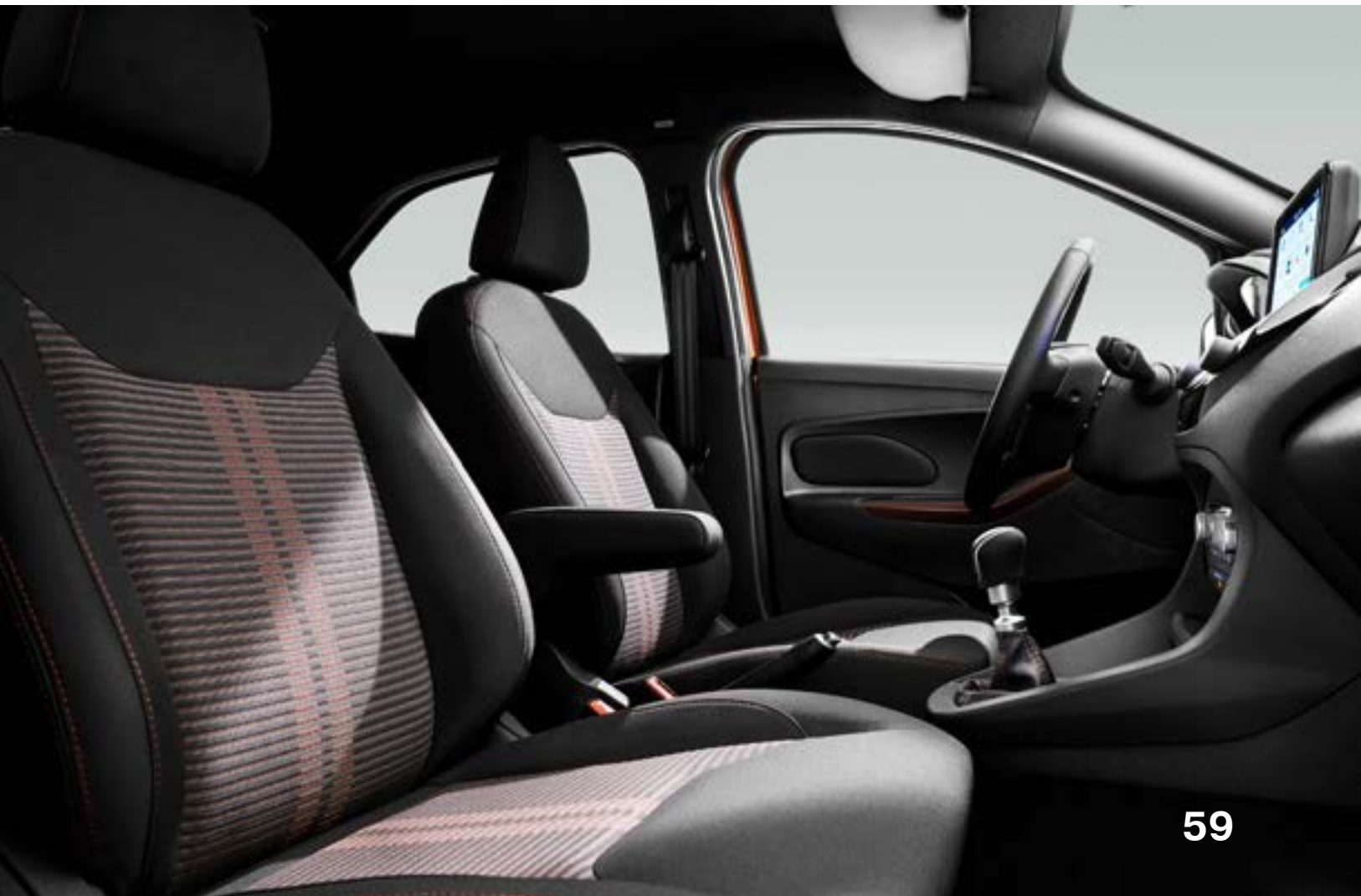
установки достаточно много, но большинство их довольно крупные и удобные в использовании.

Внутри довольно много отделений для мелкой поклажи. Общий их объем достигает 21 л. Помимо перчаточного ящика и карманов в дверях теперь есть ниша в центральной панели с USB-портом для подзарядки мобильных телефонов. А еще – потайной отсек с водительской стороны. Он доступен только, если дверь открыта.

Рулевая колонка регулируется только по

углу наклона. Зато можно изменить высоту водительского кресла. Посадка в Ford Ka+ Active очень высокая и более вертикальная – как во вседорожниках и мини-вэнах. Это обеспечивает хорошую обзорность во всех направлениях. Передние сиденья неплохо удерживают спину и вполне комфортабельные.

По меркам А-класса автомобиль очень вместительный. На втором ряду места для ног гораздо больше, чем в модели прошлого поколения. Да и запас над головой по-





звояет разместить пассажиров ростом 185 см. Однако салон не очень широкий, поэтому двоим сзади все же комфортнее. Объем багажника составляет 270 л в обычном состоянии и 1029 л – со сложенными задними креслами.

Комплектация Ford Ka+ Active включает систему доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционер, круиз-контроль с ограничителем скорости, аудиосистема, связь

Bluetooth, а также 6 подушек безопасности и систему стабилизации. В качестве опций предложены климат-контроль, подогрев передних сидений и парктроник.

Единственный бензиновый двигатель – 1,2-литровая бензиновая «четверка» с системой регулировки фаз газораспределения мощностью 85 л. с. Этот двигатель создан на базе 1,25-литрового мотора Fiesta. Он лучше чувствует себя на высоких оборотах. У более мощной версии пиковые 112 Н·м

крутящего момента достигаются при 4000 об/мин. Двигатель приходится частенько раскручивать, но при этом он становится весьма громким. Механическая 5-ступенчатая трансмиссия работает точно, но ее передачи несколько длинноваты. Зато сцепление вполне информативное и легкое. Хэтчбек разгоняется до 100 км/ч за 13,5 с и развивает 169 км/ч. В городском цикле он расходует 6,8 л/100 км, а в загородном – 5,0 л/100 км.

Еще более экономичный Ford Ka+ с 1,5-литровым 95-сильным турбодизелем – 4,3 л/100 км в городе и 4,0 л/100 км – за городом. К тому же, у него в распоряжении приличные 215 Н·м крутящего момента. Результат – 11,4 с до 100 км/ч и максимальные 179 км/ч. Эту версию предложат несколько позже.

У хэтчбека неплохо настроено шасси. Пусть он не столь увлекателен в управлении, как Ford Fiesta или Focus, но тоже неплох. Его руль точный и наполняется тяжестью на больших скоростях, да и обратная связь неплохая. Энергоемкая подвеска легко справляется с выбоинами и обеспечивает неплохой комфорт езды – лучший, чем у стандартной модели. При этом высокий Ford Ka+ Active на удивление мало кренится в поворотах. Сцепление с дорогой у автомобиля также неплохое. Да и шумоизоляция качественная, по меркам моделей А-класса. Шумы ветра и шин дают о себе знать только после 110 км/ч.

Новый Ford Ka+ Active уже доступен в Европе. Вседорожный хэтчбек будет стоить от 13 500 евро, что ощутимо дороже стандартной модели (она стоит от 10 тыс. евро).





Технические характеристики Ford Ka+ Active

Тип кузова	хетчбэк	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	980	1055
Длина/ширина/высота, мм	3955/1743/1551	
Колесная база, мм	2491	
Колея передняя/задняя, мм	1473/1481	
Клиренс (дорожный просвет), мм	173	
Объем багажника, л	270/1029	
Диаметр разворота, м	10,0	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1196	1499
Тип	Бензиновый	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	85 при 6300	95 при 3600
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	112 при 4000	215 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/42	Дт/42
Трансмиссия		
Тип привода	Передний	
Коробка передач	5-ст. механическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	барабанные	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Размер шин	205/40 R17	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	13,5	11,4
Максимальная скорость, км/ч	169	179
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	6,8	4,3
загородный цикл	5,0	4,0
смешанный цикл	5,7	4,1
Стоимость автомобиля в Европе, евро	13 500 – 15 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	



Kia Ceed: т



детья глава



Kia Ceed представили в 2006 году и создали специально для Европы. Производят хэтчбеки и универсалы в Словакии и уже собрали свыше 1,3 млн. автомобилей. Теперь на конвейер встанет полностью новый Kia Ceed третьего поколения. К слову, в названии модели теперь нет апострофа.

Исчез, кстати, не только апостроф – не будет и трехдверной молодежной версии Pro Ceed. В линейке остались только пятидверный хэтчбек и универсал, хотя со временем также могут представить лифтбек в спортивном стиле. При первом взгляде на Kia Ceed заметно, что автомобиль не сильно изменился внешне. Он сохраняет знакомый силуэт, хотя на смену плавным линиям пришли грани. Фирменная решетка радиатора сочетается с раскосыми фарами, растянутыми на крылья. Они теперь могут быть и светодиодными. Оконную линию

сделали чуть выше, у стоек крыши уменьшены углы наклона. Боковины и пятая дверь стали более рельефными. Пятая дверь прикрыта спойлером, а компактные фонари выполнены в духе Kia Stonic.

Пусть внешние изменения нельзя назвать радикальными, но внутри произошли серьезные перемены. Хэтчбек использует новую платформу K2, хотя его длина (4310 мм) и колесная база (2650 мм) остались прежними. Зато Ceed стал шире (1800 мм) и ниже (1447 мм). На выбор предложены колесные диски диаметром от 15 до 17 дюймов.

В салоне Kia Ceed улучшены материалы отделки, но стиль внутреннего убранства остается узнаваемым. Внутри можно увидеть многочисленные серебристые вставки. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по Kia Sportage. Как и прежде, циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы, а между ними размещен цветной экран

бортового компьютера. Внутри спидометра находится указатель топлива в баке, а в тахометр поместили датчик температуры двигателя. Позже список опций пополнит цифровая приборная панель.

Центральная панель, как и прежде, повернута к водителю и увенчана сенсорным дисплеем мультимедийной системы. В зависимости от уровня оснащения его диагональ составляет 5 либо 8 дюймов. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и рационально упорядочены.

У рулевой колонки Kia Ceed изменяются угол наклона и вылет, а водительское сиденье регулируется по высоте. Передние кресла комфортабельные, а их боковая поддержка стала лучше. Они, кстати, установлены ниже, чем ранее. Сдвижной центральный подлокотник прячет немаленький бокс.

Внутреннее пространство несколько







больше, чем модели прошлого поколения. Места над головой стало немного больше, да и салон шире в районе плеч. Вырос и объем багажника: теперь он составляет 395 л в обычном состоянии и 1292 л – со сложенными задними сиденьями. Кроме того, уменьшена погрузочная высота.

Базовое оснащение включает электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционер, аудиосистему, связь Bluetooth, камеру заднего вида. Также обязательными являются 7 подушек безопасности и система стабилизации. В самом дорогом варианте салон обшит кожей, а водительское сиденье оснащено электроприводом. Кроме того, в этом случае предусмотрены система доступа без ключа, двухзонный климат-контроль, датчики света и дождя, подогрев сидений и руля, навигационная система. Список опций дополнили вентиляция передних кресел, беспроводная зарядка для смартфонов, парковочный автопилот и обогрев лобового стекла. Также можно выбрать системы автоматического замедления, мониторинга «слепых» зон и полуавтономного движения.

На первых порах новый Kia Ceed получил на выбор пять разных двигателей. Начальными являются проверенная атмосферная «четверка» объемом 1,4 л (100 л. с.) и новый 1,0-литровый трехцилиндровый турбомотор мощностью 120 л. с. Следующая ступень – 1,4-литровая 140-сильный двигатель с турбонаддувом. Он работает плавно и не очень громкий. К тому же, его характер покладистый, а тяги на малых оборотах хватает. Максимальные 242 Н·м крутящего момента достигаются всего при 1500 об/мин. Такой хэтчбек разгоняется до 100 км/ч за 8,9 с и развивает 210 км/ч. При этом он экономичный – 6,7 л/100 км в городском цикле и 5,0 л/100 км – в загородном.

Турбодизель объемом 1,6 л доступен в вариантах мощностью 95, 110 и 136 л. с. У самой мощной модификации максимальный крутящий момент в 300 Н·м достигается при 1750 об/мин. То есть тяги более, чем достаточно. Разгон до 100 км/ч занимает 9,9 с, а максимальная скорость – 200 км/ч. Двигатель стал гораздо тише. К тому же, расход топлива также уменьшен – до 4,6 л/100 км в городе и 4,1 л/100 км – на трассе.

Как и прежде, можно выбрать 6-ступенчатую механическую трансмиссию или 7-ступенчатый «робот» с двумя сцеплениями. Последний демонстрирует быстрые переключения без толчков.

Kia Ceed третьего поколения стал гораздо интереснее в управлении. Пониженный центр тяжести улучшил поведение автомобиля в поворотах. Хэтчбек мало кренится, хотя добились этого, сделав подвеску более упругой. Хотя она легко справляется с большинством дорожных неровностей. У автомобиля хорошее сцепление с дорогой, а рулевое управление стало точнее и информативнее. На больших скоростях в салоне стало тише благодаря улучшенной шумоизоляции. Кроме того, хэтчбек лучше замедляется, ведь диаметр передних тормозных дисков увеличен до 288 мм.

Новый Kia Ceed поступит в продажу в Европе с августа. Объявлены уже и цены: они стартуют с отметки в 16 тыс. евро.



Технические характеристики Kia Ceed

Тип кузова	хетчбэк		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1297	1345	1415
Длина/ширина/высота, мм	4310/1800/1447		
Колесная база, мм	2650		
Колея передняя/задняя, мм	1559/1567		
Клиренс (дорожный просвет), мм	140		
Объем багажника, л	395/1292		
Диаметр разворота, м	10,6		
Двигатель			
Рабочий объем, см3	998	1353	1582
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Дизельный, с турбонаддувом	
Расположение	Спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3	В ряд, 4	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	120 при 6000	140 при 6000	136 при 4000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	171 при 1500	242 при 1500-	300 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50		Дт/50
Трансмиссия			
Тип привода	Передний		
Коробка передач	6-ст. механическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP,		
Количество подушек безопасности, шт.	7		
Размер шин	195/65 R15	205/55 R16	195/65 R15
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,1	8,9	9,9
Максимальная скорость, км/ч	190	210	200
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	6,3	6,7	4,6
загородный цикл	4,8	5,0	4,1
смешанный цикл	5,4	5,7	4,3
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	16 000 – 31 000		
Первое техобслуживание, км	15 000		
Периодичность техобслуживания, км	15 000		

SsangYong Musso **возвращение**







SsangYong Musso – первая модель корейской марки, ставшая известной на международной арене. Этот вседорожник выпускали почти два десятилетия в разных странах, но постепенно на смену ему пришел SsangYong Rexton. Теперь же Musso возвращается, но уже как рамный пикап на базе Rexton нового поколения, пришедший на смену модели Actyon Sports.

Новый SsangYong Musso отличается солидным, но довольно выразительным ди-

зайном. Спереди он ничем не отличается от родственного Rexton. Широкая решетка радиатора по форме напоминает улыбку. Крупные продолговатые фары дополнены светодиодными ходовыми огнями. В переднем бампере заметен изогнутый воздухозаборник. Боковины и задние борта профилированы, а крылья серьезно расширены. Стандартными являются 17-дюймовые легкосплавные диски, а за доплату предложены колеса диаметром до 20 дюймов. Сзади по краям кузова установлены изогну-

тые фары. Грузовая платформа относительно небольшая, хотя в скором будущем появится удлиненная версия.

Хотя и стандартный Musso немаленький – 5095 мм в длину, 1950 мм в ширину и 1840 мм в высоту при колесной базе в 3100 мм. Масса равна 2155 кг в начальном исполнении, а грузоподъемность составляет 1085 кг.

В салоне SsangYong Musso довольно неплохие материалы отделки, что приятно удивляет. В более дорогих версиях Saracene





и Rhino предусмотрена недешевая кожа Nappa, как на моделях премиум-класса. Рулевое колесо обшито кожей во всех Musso. Оно довольно компактное, а передняя панель по форме напоминает распростертые крылья. Циферблаты приборов украшены серебристыми ободками и разделены цветным дисплеем бортового компьютера.

Большую часть широкой центральной панели занимает немаленький 9,2-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Переключатели блоков аудиосисте-

мы и климат-контроля рационально сгруппированы и привыкание к ним не займет много времени. В салоне появились несколько USB-разъемов и розеток.

Посадка в SsangYong Musso традиционно высокая. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья широкие и комфортабельные, хотя немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Огромный центральный подлокотник прячет приличных размеров бокс для мелкой поклажи. Обзорность вперед и по сторонам

неплохая.

На втором ряду пикапа места для ног и над головой более, чем достаточно. Ширина салона позволяет без труда поместить сзади троих взрослых.

Комплектация SsangYong Musso весьма богатая, ведь базовая версия оснащена не только кондиционером, аудиосистемой и электростеклоподъемниками, но и системой доступа без ключа, парктроником, аудиосистемой, связью Bluetooth, датчиками света и дождя, круиз-контролем. Кроме того,





предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технология распознавания дорожных знаков. Во флагманском варианте Rhino добавлены двухзонный климат-контроль, электропривод, подогрев и вентиляция передних сидений, обогрев руля и задних кресел, спутниковая навигация, камера заднего вида.

Пикап SsangYong предлагают исключительно с 2,2-литровым турбодизелем, разработанным специалистами Mercedes-Benz. Двигатель развивает 181 л. с., а щедрый крутящий момент в 420 Н·м доступен всего с 1600 об/мин. Этого вполне достаточно для буксировки 3,5-тонного прицепа, хотя от тяжелого пикапа не стоит ожидать выдающейся динамики. Разгон до 100 км/ч занимает 12 с, а максимальная скорость составляет 185 км/ч. Двигатель не самый тихий,

что особенно заметно на высоких оборотах. В смешанном цикле расход топлива составляет 8,6 л/100км.

Автоматическую 7-ступенчатую коробку переключения передач также поставляет Mercedes-Benz. Она работает плавно, хотя реакции не самые быстрые. У пикапа классический подключаемый полный привод с понижающей передачей и система помощи на крутом спуске. Можно заказать и блокируемый задний дифференциал. Хорошей проходимости способствуют приличные углы въезда (22,8°) и съезда (23,4°), а также клиренс в 224 мм. На бездорожье пикап SsangYong отлично себя проявляет.

А вот на асфальте рамная конструкция дает о себе знать. Кузов вздрагивает на серьезных выбоинах, да и крены существенные. Особенно страдает управляемость, если задняя часть не загружена, так что

лучше ездить с полным кузовом. Лучше управляемость с опционной многорычажной задней подвеской. Рулевое управление легкое и не очень острое. Недостаточная поворачиваемость проявляется весьма часто. Зато езда комфортабельная и с большинством дорожных неровностей автомобиль легко справляется. К тому же, по сравнению с предшественником Actyon Sports значительно улучшена шумоизоляция салона и внутри гораздо тише, чем в модели первого поколения.

Новый SsangYong Musso уже продается на родине, в Южной Корее, а в Европе появится с осени. Стоимость автомобиля составит от 23 тыс. евро. Следует ожидать новинку и в наших краях. Также следует отметить, что в некоторых странах модель будут продавать под названием Rexton Sports.



Технические характеристики SsangYong Musso

Тип кузова	пикап
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Снаряженная масса, кг	2165
Длина/ширина/высота, мм	5095/1950/1820
Колесная база, мм	2865
Колея передняя/задняя, мм	1640/1640
Клиренс (дорожный просвет), мм	224
Грузоподъемность, кг	1085
Диаметр разворота, м	11,0
Двигатель	
Рабочий объем, см3	2157
Тип	Бензиновый
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	181 при 4000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	420 при 1600
Топливо/емкость бака, л	Дт/70
Трансмиссия	
Тип привода	Подключаемый полный
Коробка передач	7-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, HDC
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	255/60 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	12,0
Максимальная скорость, км/ч	185
Расход топлива, л/100 км:	
смешанный цикл	8,6
Стоимость автомобиля в Европе, евро	23 000 – 30 000
Первое техобслуживание км	20 000
Периодичность техобслуживания км	20 000



Ford Focus: HO



ОВЫЙ уровень



В этом году Ford Focus празднует свое 20-летие: именно в 1998 году он пришел на смену популярной модели Escort. Он оказался не менее успешным, чем предшественник, ведь за два десятилетия выпущено свыше 16 млн. автомобилей. Конечно же, лучшим подарком к юбилею является новое, четвертое, поколение Focus.

Новый Ford Focus – первая модель марки, построенная на современной платформе C2. Хетчбэк подрос в длину на 20 мм (до 4378 мм), а его колесная база прибавила 52 мм – до 2700 мм. При этом масса снижена на 88 кг, а жесткость кузова увеличена на 20%. Улучшена и аэродинамика: коэффициент лобового сопротивления уменьшен до 0,27. Как и прежде, в линейке будут седан и универсал, а еще появится вседорожный вариант Active. Новинкой стала и роскошная версия Vignale.

Ford Focus обрел черты нового стиля марки, а потому стал элегантнее и солиднее на вид. Автомобиль немного напоминает младшую Fiesta – в схожем стиле выполнены стреловидные фары и широкая решетка

радиатора. Кстати, оптика теперь может быть и полностью светодиодной. Капот стал длиннее, у лобового стекла уменьшен угол наклона, а оконная линия ниже, чем у предшественника. Боковины стали более выпуклыми. Заднее стекло увеличено в размерах и прикрыто немаленьким спойлером. Ширину задней части подчеркивают продолговатые фонари.

В салоне улучшены материалы отделки и появилось больше черных лакированных вставок. В самой дорогой версии Vignale предусмотрены кожа и дерево. На ободе рулевого колеса предусмотрены наплывы в район хвата рук. В модификациях с автоматической трансмиссией вместо рычага установлен круглый селектор. Между спидометром и тахометром находятся указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя, а также экран бортового компьютера. Данные теперь за доплату могут проецироваться на лобовое стекло.

К центральной панели Ford Focus крепится сенсорный дисплей мультимедийной системы SYNC 3 с диагональю 6,5 либо 8 дюймов. Благодаря ему существенно умень-

шено количество клавиш блоков аудиосистемы и климатической установки. Ниже установлена беспроводная зарядка для смартфонов.

Диапазон регулировок рулевой колонки (по высоте и глубине) и водительского кресла расширен. Передние сиденья обладают хорошей боковой поддержкой, но при этом остаются комфортабельными. Центральный подлокотник прячет немаленький бокс.

На втором ряду места для ног стало больше сразу на 50 мм, а вот запас над головой остается на прежнем уровне. Кроме того, салон стал на 60 мм шире в районе плеч, поэтому троим пассажирам сзади комфортнее. Серьезно увеличен объем багажника – до 375 л в обычном состоянии и 1354 л. Правда, погрузочная высота достаточно большая. Зато пятая дверь теперь может быть оснащена электроприводом с датчиком открытия.

Базовая комплектация Ford Focus расширена и теперь включает электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционер, 16-дюймовые легкосплавные диски, аудиосистему, связь Bluetooth. Также





установлены 7 подушек безопасности, системы стабилизации и соблюдения полосы движения. В роскошном варианте Vignale предусмотрены система доступа без ключа, двухзонный климат-контроль, датчики света и дождя, камера заднего вида, адаптивный круиз-контроль, 675-сильная аудиосистема, электропривод водительского кресла, подогрев передних сидений и руля. В списке опций появились Wi-Fi, адаптивные фары, усовершенствованный парковочный автопилот (он не требует даже малейшего вмешательства водителя), система полуавтономного движения, технология распознавания дорожных знаков.

Отныне все бензиновые двигатели трехцилиндровые и дополнены турбонаддувом. Моторы объемом 1,0 л развивают 85, 100 и 125 л. с. Выше в иерархии – 1,5-литровые двигатели EcoBoost, также с тремя цилиндрами, их мощность – 150 и 182 л. с. У более мощной версии крутящий момент составляет 240 Н·м и доступен в широком диапазоне 1600-4000 об/мин. Мотор довольно бодрый, да и с эластичностью у него все в порядке. Правда, работает он громко и не очень плавно. Разгон до 100 км/ч занимает 8,3 с, а максимальная скорость составляет 222 км/ч. Интересно, что один из цилиндров может отключаться в целях экономии. Расход топлива действительно небольшой – 7,1 л/100 км в городском цикле и 4,7 л/100 км – в загородном.

Турбодизель объемом 1,5 л предложен в версиях мощностью 95 и 120 л. с. В последнем случае максимальный крутящий момент достигает 300 Н·м и достигается с 1750 об/мин. А еще мотор стал работать несколько тише, чем на модели предыдущего поколения. С ним хэтчбек разгоняется до 100 км/ч за 10,0 с и развивает 196 км/ч. Главное преимущество мотора – его экономичность: 4,1 л/100 км в городе и 3,6 л/100 км – на трассе. Появится и 2,0-литровый 150-сильный турбодизель.

Хэтчбек получил новую 6-ступенчатую механическую коробку переключения передач. Она работает точнее, а ход рычага короткий. Впервые появился и 8-ступенчатый «автомат», радующий плавностью работы.

Ford Focus всегда отличался отточенной управляемостью и новое его поколение не стало исключением. Рулевое управление хэтчбека порадует остротой и точностью, а еще оно на удивление информативное. Технология векторизации тяги недостаточная поворачиваемость, а сцепление с дорогой очень хорошее. Крены кузова в поворотах совсем небольшие, хотя при этом подвеска даже стала мягче, чем ранее. К слову, теперь доступны два вида задней подвески: торсионная в менее базовых версиях и многорычажная – в более мощных. Конечно, в последнем случае автомобиль приятнее в управлении. За доплату доступны и адаптивные амортизаторы. Стали эффективнее и тормоза. Также у Focus улучшена шумоизоляция пассажирского отсека, что особенно заметно на скорости свыше 120 км/ч.

Новый Ford Focus уже поступил в продажу в Европе и будет стоить от 16 тыс. евро. Хотя стоимость версии Vignale легко переваливает и за 30 тыс. евро. А вскоре появятся более дорогие и мощные Ford Focus ST и RS.



Технические характеристики Ford Focus

Тип кузова	хетчбэк	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1294	1377
Длина/ширина/высота, мм	4378/1820/1471	
Колесная база, мм	2700	
Колея передняя/задняя, мм	1503/1523	
Клиренс (дорожный просвет), мм	140	
Объем багажника, л	375/1354	
Диаметр разворота, м	11,0	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1497	1499
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, поперечно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	182 при 6000	120 при 3600
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	240 при 1600-4000	300 при 1750-2250
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/55	Дт/55
Трансмиссия		
Тип привода	передний	
Коробка передач	6-ст. механическая или 8-ст. автоматическая	
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	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	
Количество подушек безопасности, шт.	7	
Размер шин	205/55 R16	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,3	10,0 (10,2)*
Максимальная скорость, км/ч	222	196 (193)
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	7,1	4,1 (5,0)
загородный цикл	4,7	3,6 (4,1)
смешанный цикл	5,5	3,7 (4,4)
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	16 000 – 35 500	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Hyundai Tucson

модернизация с упором на технологии







Hyundai Tucson представляет корейскую марку в сегменте компактных вседорожников с 2004 года. В Европе модель некоторое время продавалась под названием ix35, хотя в Америке никогда не меняла название. Нынешнее поколение Tucson известно с 2015 года, а теперь прошло обновление, которое не ограничилось внешними изменениями.

Hyundai Tucson выглядит атлетично и подтянуто. Его капот и боковины рельефные, а колесные арки расширены. Автомобиль

сохраняет высокую оконную линию и защитные пластиковые накладки на бамперах, колесных арках и порогах кузова. А вот передняя часть полностью изменена. Широкая хромированная решетка выдержана в духе старшего брата Santa Fe. Новые и стреловидные фары со светодиодными ходовыми огнями, а в переднем бампере увеличен воздухозаборник. Задняя часть слегка приподнята, а каплевидные фонари высоко посажены. Панорамное заднее стекло сверху прикрыто спойлером.

Материалы внутренней отделки в салоне Hyundai Tucson улучшены. Передняя панель выполнена V-образной и даже может быть декорирована кожей. Диаметр рулевого колеса небольшой. Приборы с оптической подсветкой разделены цветным экраном бортового компьютера. Внутрь тахометра помещен указатель температуры двигателя, а в спидометре – датчик остатка топлива в баке.

Центральная панель немного повернута к водителю, а ее компоновка изменена.



Сверху к ней прикреплен новый сенсорный дисплей мультимедийной системы. В зависимости от уровня комплектации его диагональ составляет 7 или 8 дюймов. Ниже перемещены вентиляционные дефлекторы. А вот переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля остались прежними. Кнопки крупные и удобные в пользовании. У основания центральной панели появилась беспроводная зарядка для смартфонов.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина, довольно широкий диапазон регулировок у водительского кресла. Передние сиденья стали мягче и комфортабельнее, а также неплохо удерживают спину. В самой дорогой версии они оснащены электроприводом, подогревом и вентиляцией, обогревается и рулевое колесо. Высокая посадка обеспечивает хорошую обзорность вперед и по сторонам, а вот обзор назад ограничен из-за толстых стоек крыши и маленького стекла. Между креслами установлен подлокотник с боксом внутри.

На втором ряду места для ног и над головой также места хватает для пассажиров ростом 180 см. У спинки дивана регулируется угол наклона. Салон достаточно широкий, но двоим на втором ряду все же комфортнее, чем троим. Объем багажника составляет 488 л в обычном состоянии и 1503 л – со сложенными задними креслами. Пятую дверь можно дополнить электроприводом с сенсорным открытием (она реагирует на наличие ключа в кармане).

Базовая версия Hyundai Tucson Comfort получила электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционер,



магнитола, связь Bluetooth, датчик освещения. Также предусмотрены система стабилизации и 6 подушек безопасности. В наиболее дорогом варианте Тор добавлены система бесключевого доступа, двухзонный климат-контроль, датчики света и дождя, люк в крыше, навигационная система, камера заднего вида, подогрев задних сидений, спутниковая навигация. Среди опций есть 405-ваттная аудиосистема, камеры круго-

вого обзора, парковочный автопилот, адаптивный круиз-контроль, технологии автоматического замедления соблюдения полосы движения, определения усталости водителя, слежения за «слепыми» зонами и распознавания дорожных знаков.

В линейке двигателей базовой является 1,6-литровая 133-сильная бензиновая «четверка». Ее вариант с турбонаддувом развивает 177 л. с. и выглядит предпочтительнее.





У нее бодрый нрав, а еще неплохие способности в среднем диапазоне оборотов. Максимальные 265 Н·м крутящего момента доступны уже при 1500 об/мин. Однако нужно учитывать, что после 2500 об/мин мотор становится довольно шумным. Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями обеспечивает быстрые смены передач, что способствует неплохой динамике (хотя иногда ощутимы толчки). Разгон до 100 км/ч занимает 9,1 с, а максимальная скорость составляет 201 км/ч. При этом в городском цикле расход топлива со-

ставляет 9,6 л/100 км, а в загородном - 6,5 л/100 км. Осталась в линейке и знакомая 2,0-литровая атмосферная «четверка» на 155 л. с.

Новый турбодизель объемом 1,6 л развивает 115 или 136 л. с. Самым мощным остается 2,0-литровый 184-сильный мотор, но претерпел важное изменение – дополнен 48-вольтовой гибридной установкой. Она обеспечивает кратковременную прибавку в 16 л. с. и снижает расход топлива. Пиковый крутящий момент достигает 400 Н·м при 1750 об/мин, то есть тяги на «низах» более, чем достаточно. Двигатель работает немно-

го тише, чем ранее. К тому же, эта версия получила новый 8-ступенчатый «автомат». Правда, ни современная трансмиссия, ни гибридная установка не повлияли на динамику: Tucson по-прежнему разгоняется до 100 км/ч за 9,5 с и развивает 201 км/ч. Зато он стал экономичнее: расходует 8,0 л/100 км в городе и 5,6 л/100 км - на шоссе.

Полный привод для Tucson предложен за доплату. Большую часть времени тяга передается на передние колеса, но при необходимости подключается задняя ось. В режиме Lock можно принудительно включить полный привод на скорости до 40 км/ч. Его дополнили системой изменения вектора тяги, которая помогает побороть недостаточную поворачиваемость. А для бездорожья есть технология помощи на крутом спуске.

Впрочем, автомобиль увереннее чувствует себя на асфальте. Его подвеска стала немного мягче, что помогает легко справиться с большинством неровностей на дороге, причем даже с 19-дюймовыми колесами. При этом крены кузова в поворотах весьма умеренные. Рулевое управление с электроусилителем легкое, но информативным его назвать нельзя. К тому же, на автостраде система соблюдения полосы движения постоянно норовит подправить траекторию Tucson. Также улучшена шумоизоляция салона, а потому на больших скоростях внутри ощутимо тише, чем в ix35. В качестве опции предложена технология изменения настроек шасси.

Обновленный Hyundai Tucson уже поступил в продажу в Европе и остается весьма доступным. Базовая версия вседорожника стоит от 23 тыс. евро, хотя со всеми опциями цена перевалит за 40 тыс. евро.





Технические характеристики Hyundai Tucson

Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1534	1643
Длина/ширина/высота, мм	4475/1850/1645	
Колесная база, мм	2670	
Колея передняя/задняя, мм	1585/1585	
Клиренс (дорожный просвет), мм	170	
Объем багажника мин./макс., л	513/1503	
Диаметр разворота, м	10,6	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1591	1998
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно	
Расположение и количество цилиндров, шт.	4 в ряд	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	
Макс. мощность, л.с. при об/мин	175 при 5600	184 при 4000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	265 при 1500-4500	400 при 1800
Топливо/емкость бака л	Аи-95/55	Дт/55
Трансмиссия		
Тип привода	Подключаемый полный	
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	8-ст. автоматическая
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	Дисковые вентилируемые	
Тормоза задние	Дисковые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, HDC	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Размер шин	225/60 R17	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч	9,1	9,5
Максимальная скорость, км/ч	202	201
Расход топлива, л/100 км		
смешанный цикл	7,9	5,8
Цена автомобиля (в Европе), евро	23 000 – 43 750	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Chevrolet C



Corvette ZR1

последний из могикан





Обозначение ZR1 всегда носили самые экстремальные Chevrolet Corvette. Первая подобная модель появилась в далеком 1970 году и была создана под руководством «крестного отца» Corvette Зоры Аркус-Дантова (собственно, отсюда и буква Z в названии). Corvette ZR1 2007 года прославился рекордом Нюрбургринга. Теперь же в производство поступил новый Chevrolet Corvette C7 ZR1, который, скорее всего, станет последним представителем «старой школы». Дело в том, что следующее поколение модели планируют сделать среднемоторным.

Corvette всегда отличался броским внешним видом, но ZR1 превзошел всех предшественников. Он сохраняет фамильный клиновидный силуэт с заостренным «носом», длинным капотом и сдвинутым назад салоном. Узкие фары дополнены изогнутыми светодиодными фарами дневного света. В бампере заметна широкая «пасть» решетки радиатора. Крыша купе выполнена съемной, а у задних стоек – большой угол наклона. Из бампера выглядывают четыре широких сопла выхлопной системы.

Новый Corvette ZR1 легко отличить от стандартной модели. Все изменения носят функциональный характер. Так, увеличенные воздухозаборники спереди и на капоте призваны улучшить охлаждение двигателя. Сам капот стал карбоновым и выпуклым (чтобы поместился огромный компрессор). Расширенные крылья указывают на увели-

ченную колею, а обвес из углеволокна и заднее антикрыло призваны улучшить аэродинамику.

За доплату предложен пакет ZTK, включающий увеличенное антикрыло, плоское днище и новый передний бампер. Изменения позволили добиться небывалой прижимной силы в 430 кг. Также в этом случае установлены широченные шины Michelin Pilot Sport Cup 2 ZP размером 285/30 ZR19 спереди и 335/25 ZR20 сзади.

В основе Corvette Stingray лежит пространственная рама из алюминиевых сплавов. Присутствует в конструкции и легкий магний, а крыша выполнена из углеволокна. Поэтому автомобиль не очень тяжелый – 1612 кг.

В отделке салона сочетаются кожа и замша, появились и карбоновые вставки. Передняя панель как бы обволакивает водителя, что подчеркивает ориентированность салона на него. Обод руля скошен снизу. На приборной панели циферблаты спидометра, указателя уровня топлива в баке и температуры двигателя сочетаются с цветным экраном. На него выведено изображение тахометра, а также данные о температуре и давлении масла, времени прохождения круга на автодроме, боковом ускорения. Показания могут проецироваться и на лобовое стекло.

Центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы MyLink. Он сдвижной, а за

ним прячется потайное отделение для мелкой поклажи – неплохое дополнение к перчаточному ящику. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля немного, поэтому к ним несложно привыкнуть.

Новый Chevrolet Corvette ZR1 получил особые спортивные сиденья с интегрированными подголовниками. Они отлично удерживают спину, но при этом комфортабельные и оснащены электроприводом, подогревом и вентиляцией. Электрорегулировка есть и у рулевой колонки. Разделяет сиденья высокий трансмиссионный тоннель, на котором размещен подлокотник с боксом внутри. Конечно же, посадка в Corvette очень низкая.

Двухместное купе Chevrolet довольно практичное. Объем его багажника – 425 л, да и погрузочный проем широкий.

Комплектация Corvette всегда была богатой, а у флагманского ZR1 она еще шире. Предусмотрены система доступа без ключа, электропакет, отдельный климат-контроль, мощная аудиосистема Bose, датчики света и дождя, камера заднего вида, связь Bluetooth, спутниковая навигация, круиз-контроль. Также предусмотрены 6 подушек безопасности и система стабилизации PTM с несколькими режимами работы. Также установлена оригинальная технология Performance Data Recorder – специальный видеорегистратор для гоночного трека.

Конечно, под капотом Corvette может быть только большой американский V8. В ZR1



установлен 6,2-литровый двигатель с не очень современным клапанным механизмом OHV. Впрочем, он дополнен непосредственным впрыском топлива, установлены титановые клапаны, новый коленвал и увеличенный в размерах механический компрессор. Мощность достигла небывалых 755 л. с. при 6300 об/мин. Максимальный крутящий момент действительно огромен – 969 Н·м при 4400 об/мин, поэтому тяга в избытке.

«Восьмерка» просыпается сразу после нажатия кнопки стартера и дает знать о себе низкочастотным ревом с легкой ноткой

завывания нагнетателя Eaton. С увеличением оборотов до 3000 этот звук становится все громче, ведь в выхлопной системе открывается перепускной клапан. Мотор легко раскручивается до 6500 об/мин и очень отзывчив – реагирует на малейшее касание педали акселератора. При резком старте с пробуксовкой борется технология Launch control, поэтому купе достигает 100 км/ч всего за 2,9 с, а традиционные американские 400 м с места преодолевает за 10,6 с. Непринужденный разгон продолжается до 250-260 км/ч. Максимальная

скорость составляет 341 км/ч, то есть перед нами – самый мощный и быстрый Corvette всех времен.

Механическая 7-ступенчатая трансмиссия демонстрирует точные переключения. Но лучше проявляет себя 8-ступенчатый «автомат» с на удивление быстрыми реакциями и подрулевыми переключателями для ручного режима.

У Corvette ZR1 превосходно настроено шасси. Автомобиль очень сбалансирован и гораздо послушнее, чем менее мощные Corvette. Сцепление с дорогой хорошее,



учитывая огромную тягу, хотя задним шинам все же тяжело и порой купе «виляет хвостом». Впрочем, электроника быстро поправляет траекторию. Сорвать заднюю ось в занос можно разве что с отключенной системой стабилизации. Электронный задний дифференциал неплохо борется с недостаточной поворачиваемостью в медленных виражах. Боковое ускорение в виражах достигает 1,12 g. Рулевое управление с электроусилителем острое, точное и на удивление информативное. Стандартными являются адаптивные амортизаторы. В

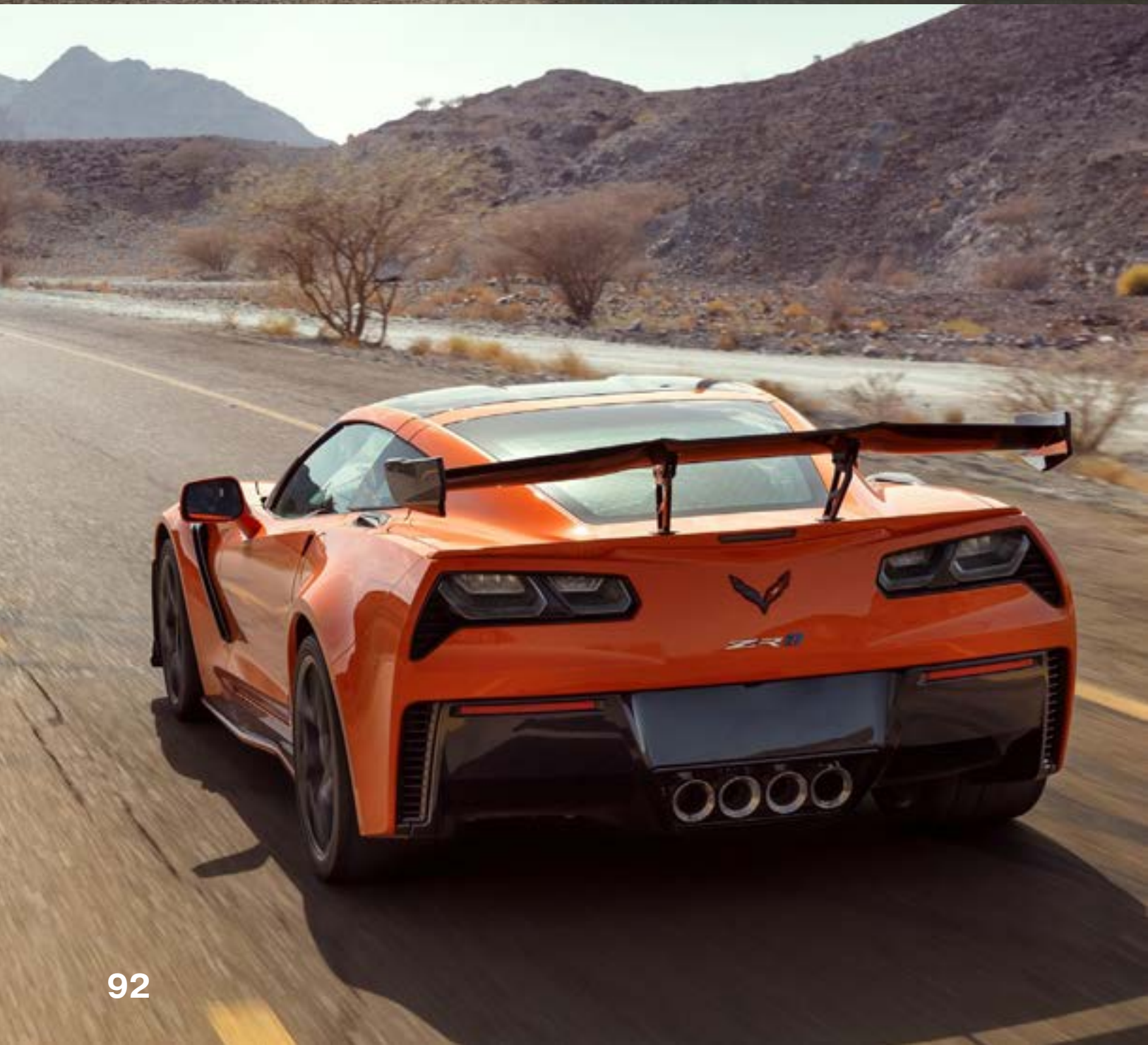
спортивном режиме благодаря им крены кузова минимальные. Вместе с тем, двигатель становится отзывчивее, РТМ вмешивается позже, а рулевое управление наполняется тяжестью. Карбоново-керамические диски Brembo диаметром 394 мм спереди и 388 мм сзади обеспечивают отличное замедление. Тормозной путь со 100 км/ч – всего 26,8 м.

Вместе с тем, автомобиль – не только трековый снаряд, он неплохо приспособлен и для повседневного использования. В комфортном режиме езда не очень жесткая.

Есть и система отключения цилиндров, хотя расход топлива немалый – 19,6 л/100 км в городском цикле и 11,8 л/100 км – в загородном.

Chevrolet Corvette ZR1 демонстрирует характеристики на уровне экзотических спорткупе, но при этом остается гораздо доступнее – стоит от 122 тыс. долларов. Однако массовым он не станет – ежегодно планируют выпускать по 2000 купе и кабриолетов, причем собирать их будут преимущественно вручную.







Технические характеристики Chevrolet Corvette ZR1

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	3/2
Снаряженная масса, кг	1612
Длина/ширина/высота, мм	4493/1966/1234
Колесная база, мм	2710
Колея передняя/задняя, мм	1615/1588
Клиренс (дорожный просвет), мм	100
Объем багажника мин/макс, л	425
Диаметр разворота, м	11,5
Двигатель	
Рабочий объем, см3	6162
Тип	Бензиновый, с механическим компрессором
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	755 при 6300
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	970 при 4400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/70
Трансмиссия	
Тип привода	Задний
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, PTM, Launch control
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	285/30 ZR19 спереди, 335/25 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,8
Максимальная скорость, км/ч	341
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	19,6
загородный цикл	11,8
смешанный цикл	15,7
Стоимость тестируемого автомобиля в США, долларов	122 000 – 135 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Ferrari 488

ЦИВІ



8 Pista

ИЛИЗОВАННАЯ МОЩЬ





В линейке Ferrari уже не одно десятилетие присутствуют лимитированные заряженные модификации стандартных моделей. В разное время выпускали купе Ferrari 360 Challenge, 430 Scuderia и 458 Speciale. Они были мощнее, быстрее и увлекательнее в управлении. Теперь подобной версией обзавелось и купе 488 GTB: появился новый Ferrari 488 Pista.

Ferrari 488 Pista сохраняет знакомый элегантный силуэт с плавными формами, сдвинутым вперед салоном и изящным изгибом линии крыши. Внешние изменения

довольно-таки существенные и продиктованы, прежде всего, соображениями аэродинамики. Сразу обращает на себя внимание полностью новый заостренный «нос» купе. Также установлен более эффективный спойлер. Воздухозаборники спереди и в боковинах стали крупнее, что улучшило охлаждение мотора. Сзади обращают на себя внимание увеличенные выхлопные трубы и заостренный спойлер. Доработанная аэродинамика позволила увеличить прижимную силу на 20% (до 240 кг) без применения антикрыла.

Еще одним важным направлением работы конструкторов стало уменьшение веса купе. Бамперы, обвес, крышка капота теперь выполнены из карбона, а за доплату доступны еще и 20-дюймовые колесные диски из углеволокна. По сравнению с донором 488 GTB масса уменьшена на 90 кг – до 1385 кг.

Следы борьбы с лишним весом заметны и в салоне. Здесь также присутствует карбон в отделке, а еще появилась легкая алькантара. Исчезли коврики и даже перчаточный ящик. Впрочем обод трехспицевого рулевого колеса – кожаный, а еще плоский сверху и снизу. На нем установлен индикатор переключения передач – как на гоночных болидах, а еще появилась легкая алькантара. Исчезли коврики и даже перчаточный ящик. Впрочем обод трехспицевого рулевого колеса – кожаный, а еще плоский сверху и снизу. На нем установлен индикатор переключения передач – как на гоночных болидах, а еще появилась легкая алькантара. Исчезли коврики и даже перчаточный ящик. Впрочем обод трехспицевого рулевого колеса – кожаный, а еще плоский сверху и снизу. На нем установлен индикатор переключения передач – как на гоночных болидах, а еще появилась легкая алькантара.

Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля Ferrari 488 Pista очень тесно сгруппированы. К слову, кондиционер автомобиля не очень сильный. Ниже находятся кнопки управления режимами трансмиссии.





Новые спортивные ковшеобразные кресла, конечно, упругие и тесные, но зато обладают образцовой боковой поддержкой. Правда, от электропривода пришлось отказаться ради снижения массы. За спинками сидений есть небольшая полка для мелкой поклажи. В дополнение к ней – два багажника общим объемом 230 л.

Комплектация Ferrari 488 Pista включает систему бесключевого доступа, двухзонный климат-контроль, аудиосистему, датчик света, систему стабилизации и 4 подушки безопасности.

Прозрачная крышка капота прячет горюсть купе Ferrari – 3,9-литровый V8 с непосредственным впрыском топлива и двумя тур-

бинами. У него новые поршни, клапаны и коленвал, турбины из титанового сплава и карбоновый коленвал. Это позволило увеличить мощность до 720 л.с. при 8000 об/мин, а максимальный крутящий момент – до 770 Н·м при 3000 об/мин. Что примечательно, пик момента достигается только на высших передачах, а на первых трех – он





ограничен. Сделано это намерено, причем не только для сохранения хорошего сцепления с дорогой. Таким образом характер «восьмерки» делает ее похожей на атмосферные двигатели. Хотя тяги в среднем диапазоне оборотов всегда достаточно. Мотор быстрее раскручивается и стал более отзывчивым.

При резком старте с огромной тягой помогает справиться технология Launch control, поэтому пробуксовка колес не наблюдается. Разгон до 100 км/ч теперь занимает всего 2,85 с, а до 200 км/ч – 7,6 с. Способствует этому и доработанная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями, ведь передачи в ней переключаются быстрее. Макси-

мальная скорость превышает 340 км/ч. Выхлопная система теперь выполнена из титанового сплава и обеспечивает отличное звуковое сопровождение. Удивительно, но при этом купе весьма экономичное – 11,5 л/100 км в смешанном цикле.

Ferrari 488 Pista очень быстрый, но при этом выгодно отличается от предшествен-





ников своей «цивилизованностью». Это не зверь, с которым нужно бороться, автомобиль спокойный и послушный. Собственно, ходовую не слишком дорабатывали. Рулевое управление Ferrari 488 и вовсе осталось без изменений и по-прежнему делает 2 оборота от упора до упора. Оно острое и очень информативное, автомобиль мгновенно реагирует на малейшее его движение. Подвеска лишь чуть жестче, чем у стандартного купе, есть и адаптивные амортизаторы.

Поведение автомобиля можно изменить

с помощью переключателя manettino на руле. В режимах Sport и Race амортизаторы становятся жестче, руль – тяжелее, педаль акселератора – отзывчивее, а трансмиссия «держит» обороты. Да и система стабилизации F1-Trac в этом случае вмешивается позже.

Электронный задний дифференциал и широкие покрышки Michelin Pilot Sport Cup 2 размером 245/35 ZR20 спереди и 305/30 ZR20 сзади обеспечивают отличное сцепление с дорогой даже с отключенной системой

стабилизации. Автомобиль получил усовершенствованную технологию Side Slip angle Control system 2, позволяющую легко добиться управляемого заноса без потери контроля. Карбоново-керамические тормоза обеспечивают молниеносное замедление.

Новый Ferrari 488 Pista стал самым быстрым автомобилем на заводском треке в Фиорано. Парадоксально, но купе стоимостью в 300 тыс. евро показало лучшее, время, чем гораздо дорогие Ferrari.

Технические характеристики Ferrari 488 Pista

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1385
Длина/ширина/высота, мм	4605/1975/1206
Колесная база, мм	2650
Колея передняя/задняя, мм	1679/1649
Объем багажника мин/макс, л	170
Диаметр разворота, м	11,0
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3902
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	В базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	720 при 8000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	770 при 3000
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/78
Трансмиссия	
Тип привода	Задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, CST, F1-Trac
Количество подушек безопасности, шт.	4
Размер шин	245/35 ZR20 спереди 305/30 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,85
Максимальная скорость, км/ч	340
Расход топлива, л/100 км:	
- смешанный цикл	11,5
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	300 000
Первое техобслуживание км	10 000
Периодичность техобслуживания км	10 000

Jaguar I-Pace

НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ







Буквально за несколько лет в модельном ряду Jaguar появились сразу несколько вседорожников. Сначала дебютировал F-Pace, за ним последовал компактный E-Pace. Третьим же представителем линейки стал новый Jaguar I-Pace – первый электромобиль марки, открывающий для нее новые горизонты.

Электромобиль Jaguar I-Pace по размерам

занимает место между F-Pace и E-Pace. Он достигает 4682 мм в длину, но при этом у него довольно большая колесная база – 2990 мм. Автомобиль широкий (2011 мм) и низкий (1565 мм). Хотя кузов практически полностью выполнен из алюминиевых сплавов, масса получилась немаленькой – 2133 кг. Стандартными являются 18-дюймовые легкосплавные диски, а за доплату предло-

жены колеса диаметром до 20 дюймов.

Одного взгляда на автомобиль достаточно, чтобы понять – перед нами настоящий Jaguar. Сохранена фирменная «пасть» радиаторной решетки (хотя электромобилу она и не нужна), знакомо выглядят и раскосые светодиодные фары. Оптика может быть и матричной – с изменяемым пучком света. По меркам вседорожников, дизайн доволь-





но-таки нетипичный – с клиновидным профилем, высокой изогнутой оконной линией и большими углами наклона стоек крыши. К слову, такой силуэт позволил добиться низкого коэффициента лобового сопротивления – 0,29. Боковины украшены черными молдингами. Задняя часть слегка приподнята, а пятая дверь сверху прикрыта небольшим спойлером. Узкие фонари выдер-

жаны в духе купе Jaguar F-Type.

В базовой версии салон декорирован искусственной кожей, а в остальных вариантах – натуральной. Присутствуют и алюминиевые вставки, а за доплату доступны и накладки из дерева. Рулевое колесо небольшое, как у всех Jaguar. Показания приборов выведены на 12-дюймовый жидкокристаллический дисплей, данные могут проециро-

ваться на лобовое стекло. Селектор трансмиссии – кнопочный.

На наклоненной центральной панели Jaguar I-Pace – сразу два сенсорных экрана. Верхний 10-дюймовый дисплей отведен для мультимедийной системы и спутниковой навигации, а нижний 5,5-дюймовый – заменяет часть клавиш блока климат-контроля. Хотя и обычные круглые переключатели





остались. Ниже предусмотрена вместительная ниша.

Передние сиденья широкие и комфортабельные. Они, как и руль, получили подогрев уже в базовой версии. Есть возможность выбрать и опционные спортивные кресла с улучшенной боковой поддержкой – их позаимствовали у Jaguar F-Type. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий центральный тоннель, а расположенный на нем подлокотник прячет бокс. Обзор назад

несколько ограничен из-за приподнятой «кормы» и маленького стекла.

На втором ряду Jaguar I-Pace очень просторно, как для автомобиля таких габаритов. Места для ног вполне хватает, да и запас над головой приличный. Салон достаточно широкий в районе плеч для троих пассажиров. Приличный и багажник: его объем составляет 656 л в обычном состоянии и 1453 л – со сложенными задними креслами. Кроме того, предусмотрен небольшой 27-литровый

отсек спереди.

Начальный Jaguar I-Pace S получил системы доступа без ключа, двухзонный климат-контроль, датчики света и дождя, спутниковую навигацию, аудиосистему, камеру заднего вида, Wi-Fi, круиз-контроль. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стабилизации, контроля давления в шинах и определения усталости водителей. В самом дорогом варианте First Edition климат-контроль четырехзонный,



также добавлены электропривод и вентиляция передних сидений, панорамная крыша, камеры кругового обзора, более мощная аудиосистема Meridian, технологии автоматического торможения и соблюдения полосы движения.

Электромобиль Jaguar оснащен двумя 200-сильными моторами – по одному на ось. Соответственно, суммарно они развивают 400 л. с. и обеспечивают постоянный полный привод. Максимальные 696 Н м крутящего

момента доступны уже с первых оборотов, поэтому тяги у всесезонника вполне хватает и обгон на трассе осуществляется легко и непринужденно. Педаль акселератора отзывчивая, а ее чувствительность можно регулировать. Естественно, моторы работают практически неслышно. Разгон до 100 км/ч занимает 4,8 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 200 км/ч.

Пока литий-ионную аккумуляторную батарею предлагают только в варианте на 90

кВт·ч. Она обеспечивает запас хода в 480 км. Зарядить электромобиль от домашней 220-вольтовой электросети можно за 12 часов, а специальное «быстрое» устройство позволяет заряд на 80% за 40 минут.

Как ни странно, Jaguar I-Pace приспособлен и к бездорожью. Он может преодолевать броды глубиной до полуметра, а оснащение включает систему помощи на крутом спуске и технологию All Surface Progress Control, позволяющую на малой скорости преодолеть



сложный участок. Хотя клиренс небольшой – всего 142 мм.

На асфальте электромобиль Jaguar демонстрирует весьма увлекательную управляемость. Низкий центр тяжести и широкая колея позволяют ему уверенно чувствовать себя на извилистых дорогах и мало крениться в поворотах. Впрочем, приличный вес автомобиля все же дает о себе знать и не-

достаточная поворачиваемость ощутима. Опциональная активная подвеска и адаптивные амортизаторы обеспечивают неплохой комфорт езды, хотя и без них вседорожник достаточно мягкий. Система регенеративного торможения позволяет замедляться без педали тормоза – достаточно отпустить акселератор. Шумоизоляция качественно выполнена, а потому даже на больших ско-

ростях внутри очень тихо.

Новый Jaguar I-Pace поступит в продажу с осени, причем уже даже объявлены украинские цены. Базовая версия будет стоить чуть меньше 2,2 млн. гривен, а самая дорогая – 2,8 млн. Тем временем, в Jaguar планируют развивать линейку электромобилей. В частности, электрическую версию получит флагманский седан XJ нового поколения.





Технические характеристики Jaguar I-Pace

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	2133
Длина/ширина/высота, мм	4682/2011/1558
Колесная база, мм	2990
Колея передняя/задняя, мм	1629/1649
Клиренс (дорожный просвет), мм	142
Объем багажника, л	656/1453
Диаметр разворота, м	12,0
Двигатель	
Тип	Электрический
Расположение	спереди, поперечно и в базе, продольно
Макс. мощность, л. с. при об/мин	200+200
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	696 при 1-13000
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	1-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC, ASPC, TPMS
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	235/50 R19
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,8
Максимальная скорость, км/ч	200
Дальность пробега, км	480
Стоимость автомобиля (в Украине), гривен	2 192 000 – 2 860 000
Первое техобслуживание, км	30 000
Периодичность техобслуживания, км	30 000

Переднеприводные вседорожники для города



Citroen C3 Aircross

Передняя часть Citroen C3 Aircross выглядит очень необычно



Ford EcoSport

Передняя часть Ford EcoSport полностью новая



Seat Arona

Узкая радиаторная решетка Seat Arona сочетается с огромным воздухозаборником в бампере

Переднеприводные вседорожные модели сейчас довольно популярны. Многие водители эксплуатируют такие автомобили преимущественно в городе, а потому полный привод им не особо нужен. Зато большой клиренс как нельзя кстати. Не так давно на украинском рынке появились новые Citroen C3 Aircross и Seat Arona, которые доступны только с передним приводом. А обновленный Ford EcoSport пока не предложен у нас в полноприводном исполнении.

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

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

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

У вседорожников примерно одинаковые размеры. C3 Aircross достигает 4154 мм в длину при колесной базе в 2604 мм. У EcoSport эти показатели равны 4096 и 2519 мм, соответственно. Длина Arona достигает 4138 мм, а расстояние между осями – 2564 мм. Ford значительно тяжелее соперников – весит 1324 кг тогда, как Citroen – 1188 кг, а Seat – 1165 кг.

Внутреннюю отделку Citroen разбавляют яркие вставки, а вентиляционные дефлекторы дополнены хромированными накладками. Передняя панель выполнена рельефной. Обод рулевого колеса плоский снизу и



Задние стойки Citroen выполнены в виде решеток



Ford немного короче соперников – 4096 мм в длину



Seat легче соперников – 1165 кг



На крыше C3 Aircross установлен спойлер



Стреловидные фонари EcoSport подчеркивают заднюю часть автомобиля



Пятая дверь Arona выполнена рельефной

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

В салоне Ford EcoSport пластик разбавлен черными лакированными вставками. Обшитое кожей трехспицевое рулевое колесо позаимствовали у старшего Kuga. Крупные циферблаты приборов разделены цветным экраном бортового компьютера. К центральной панели крепится сенсорный дисплей мультимедийной системы SYNC 3 с диагональю 4,2 дюйма. Новые переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля выглядят не столь оригинально, как ранее, но зато более рационально упорядочены. Перчаточный ящик оснащен функцией охлаждения. У рулевой колонки Ford EcoSport регулируются угол наклона и вылет, а у водительского кресла изменяется высота в базовой версии. Посадка во вседорожнике выше, чем у соперников, что обеспечивает хорошую обзорность вперед и по сторонам. Кресла комфортабельные, а их спинки обеспечивают хорошую боковую поддержку. Они оснащены подогревом, как и руль. Центральный подлокотник прячет удобное отделение для мелкой поклажи.

Внутри Seat Arona заметно влияние родственного Seat Ibiza: у него позаимствованы обшитый кожей руль и передняя панель. Крупные циферблаты приборов разделены экраном бортового компьютера. Внутри спидометра находится указатель уровня топлива в баке, а в тахометре размещен датчик температуры двигателя. В традициях Seat центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен 5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Переключателей блоков аудиосистемы и климатической установки немного, но некоторые из них мелковаты. Подсветка кнопок – эмоциональная, ярко-красная. У рулевой колонки изменяются угол наклона и вылет, а водительское сиденье регулируется по высоте. Передние сиденья достаточно упругие, но зато обладают лучшей в тройке боковой поддержкой. Они оснащены подогревом. Обзорность во всех направлениях хорошая. Центральный

подлокотник прячет отделение для мелкой поклажи.

На втором ряду больше всего места для ног в Citroen, а в Ford самый большой запас пространства над головой. В C3 Aircross и EcoSport задние сиденья оснащены горизонтальной регулировкой. А вот у Arona салон самый широкий. У Citroen наиболее вместительный багажник – 410-520 л, в зависимости от положения задних кресел. В Ford этот показатель равен 334-355 л, а в Seat – 400 л. Со сложенными сиденьями второго ряда получается 1289, 1238 и 1280 л, соответственно.

Для сравнения выбраны комплектации приблизительно одинаковой стоимости – Citroen C3 Aircross 1,2 Feel, Ford EcoSport 1.0 EcoBoost Trend Plus и Seat Arona 1,0 TSI Style. Все автомобили оснащены центральным замком, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, аудиосистемой, связью Bluetooth, легкосплавными дисками и системой стабилизации. У C3 Aircross климат-контроль, у двух других автомобилей – кондиционер. Citroen и Ford получили круиз-контроль. Французский автомобиль также оснащен парктроником, датчиками света и дождя. Seat же получил обогрев лобового стекла. В EcoSport 7 подушек безопасности, в C3 Cactus – 6, а в Arona – 2.

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

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



Передняя панель Citroen – профилированная



Приборы Ford разделены цветным экраном бортового компьютера



Центральная панель Seat повернута к водителю



На втором ряду в C3 Aircross самое щедрое пространство для ног



Сзади в EcoSport больше всего места над головой



Салон Arona самый широкий

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

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

Ходовую обновленного Ford EcoSport немного перенастроили, что улучшило его управляемость. Рулевое управление с электроусилителем точное и радует информативностью. Сцепление с дорогой улучшено так же, как и курсовая устойчивость. Подвеска вседорожника в меру мягкая и длинноходая, что положительно отображается на комфорте езды. Правда, и кренится высокий автомобиль довольно-таки ощутимо. Кроме того, на скорости 110 км/ч по-прежнему проявляются аэродинамические шумы. Зато сцепление с дорогой хорошее, а диаметр разворота самый маленький в тройке – 10,6 м против 11,0 м у Citroën и 11,2 м у Seat.

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

Citroën C3 Aircross 1,2 Feel самый доступный из трех автомобилей – 540 300 гривен. Он также отличается богатой комплектацией и вместительным багажником. Seat Arona 1,0 TSI Style не намного дороже – 540 800 гривен, - и у него хорошие динамика и экономичность. Ford EcoSport 1.0 EcoBoost Trend Plus стоит 589 864 гривен и привлекает хорошей управляемостью.



Багажник Citroen самый большой – 410-520 л

Объем багажника Ford – 334-355 л

У Seat в распоряжении 400 л

Технические характеристики

Модель	Citroen C3 Aircross	Ford EcoSport	Seat Arona
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1188	1324	1165
Длина/ширина/высота, мм	4154/1756/1637	4096/1765/1713	4138/1780/1552
Колесная база, мм	2604	2519	2564
Колея передняя/задняя, мм	1513/1491	1519/1524	1486/1503
Клиренс (дорожный просвет), мм	175	190	175
Объем багажника мин/макс, л	410/1289	335/1238	400/1280
Диаметр разворота, м	11,0	10,6	11,2
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1199	998	999
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	110 при 5500	125 при 6000	115 при 5000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	205 при 1500	180 при 1400-4500	200 при 2000-3500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/45	Аи-95/52	Аи-95/40
Трансмиссия			
Тип привода	Передний		
Коробка передач	6-ст. автоматическая	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	7	2
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	205/60 R16	205/60 R16	205/55 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,6	11,6	10,0
Максимальная скорость, км/ч	183	180	182
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	9,0	7,2	5,7
загородный цикл	5,2	5,0	4,5
смешанный цикл	6,6	5,8	5,0
Стоимость тестируемого автомобиля, грн	540 300	589 864	540 800
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Недешевый С-класс



Audi A3 Sportback

Стреловидные фары Audi A3 Sportback дополнены светодиодами



Infiniti Q30

Широкая решетка радиатора и узкие светодиодные фары – выделяют Infiniti Q30



Mercedes-Benz A-Class

Широкая решетка радиатора и раскосые фары – черты нового стиля Mercedes-Benz

Автомобильный С-класс изначально появился, как бюджетный сегмент. Стоявшие у его истоков модели вроде Volkswagen Golf или Toyota Corolla были небольшими, доступными и экономичными. Но в последние годы все более популярными становятся дорогие и богато оснащенные компактные модели. Таким образом, в С-классе сформировался своеобразный премиум-сегмент. Среди его представителей – Audi A3 Sportback, Infiniti Q30 и Mercedes-Benz A-Class, о которых и пойдет речь в сравнительном тест-драйве.

Третье поколение Audi A3 представили в 2012 году, а недавно модель обновили. Автомобиль сохраняет фирменный стиль Audi, а пятидверная версия Sportback своим силуэтом напоминает универсал. Раскосые фары дополнены выразительными стреловидными светодиодными лампами дневного света. Знакомо выглядит трапециевидная решетка радиатора. Боковины автомобиля профилированы, а колесные арки – слегка выпуклые. На крыше установлены рейлинги для багажника. Пятая дверь сверху прикрыта заостренным спойлером. Ширину задней части подчеркивают продолговатые трапециевидные фонари.

Новый Infiniti Q30, как ни странно создан на платформе Mercedes-Benz A-Class, однако предыдущего поколения. Хотя с виду родство незаметно. Хэтчбэк привлекает элегантными плавными обводами кузова. У него выпуклый капот, выраженные мускулистые передние крылья и элегантные волнообразные линии на боковинах. Фирменная четырехугольная решетка радиатора обрамлена хромом и образует небольшие «брови» над раскосыми светодиодными фарами. Колесные арки дополнены черными лакированными накладками. Оконная линия довольно высокая, а задние стойки крыши привлекают оригинальным изгибом. Заднее стекло прикрыто спойлером.

Новый Mercedes-Benz A-Class сохраняет знакомый силуэт с выраженным длинным капотом и высокой оконной линией. Вместе с тем, его крыша стала более покатой, что делает A-Class стремительнее в профиль. В дизайне теперь преобладают более плавные линии. Передняя часть выполнена в духе нового Mercedes-Benz CLS, который станет законодателем мод в дизайне марки. Широкая решетка радиатора сочетается со слегка раскосыми светодиодными фарами. Углы наклона стоек крыши увеличены, а пятая дверь увенчана сверху небольшим спойлером. Расширенные «плечи» задних крыльев подчеркнуты стреловидными фонарями.

Infiniti Q30 немного крупнее своих соперников – достигает 4425 мм в длину против 4419 мм у Mercedes-Benz A-Class и 4310 мм у A3 Sportback. А вот колесная база самая большая в Mercedes-Benz – 2729 мм тогда, как у Infiniti она равна 2700 мм, а у Audi – 2636 мм. Зато A3 легче конкурентов: он весит 1415 кг, A-Class – 1455 кг, а Q30 – 1564 кг.



Audi легче соперников – 1415 кг



Infiniti крупнее конкурентов – 4425 мм



У Mercedes-Benz самая большая колесная база – 2729 мм



Заднее стекло A3 Sportback прикрыто спойлером



Расширенные плечи Q30 подчеркнуты продолговатыми фонарями



Ширину задней части A-Class подчеркивают стреловидные фонари

Внутри A3 Sportback преобладает лаконичный стиль. Пластик в салоне разбавлен многочисленными хромированными накладками, а вентиляционные дефлекторы напоминают по дизайну турбины. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей. На приборной панели центральное место занимает цветной дисплей бортового компьютера. Справа от него – спидометр с указателем остатка топлива внутри, а слева – тахометр с датчиком температуры двигателя. Центральная панель немного повернута к водителю, а сверху из нее выдвигается 7,0-дюймовый дисплей мультимедийной системы MMI. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля с ярко-красной подсветкой тесно сгруппированы, но их немного, а потому привыкнуть к ним несложно. У рулевой колонки изменяются высота и вылет. Передние кресла немного упругие, но зато хорошо удерживают спину. Отсутствие «ручника» (стояночный тормоз – электро-механический) освободило место для сдвижного подлокотника с боксом.

Салон Infiniti Q30 декорирован кожей и алькантарой. Обод трехспицевого рулевого колеса плоский снизу. На приборной панели преобладают два больших циферблата: спидометр с указателем остатка топлива внутри и тахометр – с датчиком температуры двигателя. Между ними – экран бортового компьютера. Вертикальная центральная консоль повернута к водителю. Она весьма компактная, но кнопок на ней много. К тому же, они мелкие и тесно сгруппированы, то есть привыкание к ним может занять некоторое время. Сверху установлен 7,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы Comand. Навигация в меню также возможна с помощью круглого джойстика, расположенного возле компактного селектора трансмиссии. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, а водительское кресло оснащено электроприводом. Сиденья первого ряда комфортабельные и в то же время неплохо удерживают спину. Они оснащены электроприводом. Обзор назад несколько ограничен из-за маленького окна. На центральном тоннеле установлен подлокотник, прячущий бокс.

В салоне Mercedes-Benz A-Class вентиляционные дефлекторы по форме похожи на турбины, а трехспицевое рулевое колесо снабжено небольшими сенсорными панелями для управления бортовым компьютером, спутниковой навигацией и аудиосистемой. Дисплей цифровой панели приборов и сенсорный экран мультимедийной системы сгруппированы в один блок по примеру старших Mercedes-Benz S-Class и E-Class. Центральная панель немного повернута к водителю, а переключателей на ней осталось совсем немного. Сами кнопки довольно мелкие. Также появилась возможность заказать отдельную сенсорную панель для навигации в меню мультимедиа. Оригинально смотрится компактный селектор транс-

миссии. Рулевая колонка Mercedes-Benz A-Class регулируется в двух плоскостях. Сиденья первого ряда комфортабельные и в то же время неплохо удерживают спину. Обзорность несколько ограничена из-за маленького окна и высокой оконной линии. На центральном тоннеле установлены два подлокотника, прячущие бокс для мелкой поклажи.

На втором ряду самое большое пространство для ног в Audi. Mercedes не слишком ему уступает, а вот в Infiniti оно гораздо меньше. У Q30 и A-Class больше места над головой, чем у A3 Sportback. Во всех трех автомобилях сзади комфортнее двоим пассажирам, хотя могут поместиться и трое. Объем багажника Q30 у больше, чем у соперников: он равен 430 л, у A3 Sportback – 380 л, а у A-Class – 370 л. Со сложенными креслами второго ряда он возрастает до 1157, 1220 и 1210 л, соответственно.

Для сравнения выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости – Audi A3 Sportback 2,0 TFSI Quattro, Infiniti Q30 2,0 GT и Mercedes-Benz A250. Все они оснащены электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом и зеркал заднего вида, климат-контролем, CD-проигрывателем, датчиками света и дождя, легкосплавными дисками, связью Bluetooth, круиз-контролем, 7 подушками безопасности и системой стабилизации. У A3 Sportback и Q30 есть парктроник, а Infiniti получил еще и камеру заднего вида.

Все три автомобиля укомплектованы четырехцилиндровыми турбомоторами объемом 2,0 л. Двигатель Audi развивает 190 л. с. при невысоких 4200 об/мин. Он бодрый и очень тяговит на малых оборотах, ведь максимальные 320 Н·м крутящего момента в распоряжении с 1500 об/мин. Но после 4000 об/мин мотор более нагружен и становится достаточно громким. Трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует очень быструю смену передач. Поэтому четвѣк демонстрирует лучшую в тройке динамику: разгоняется до 100 км/ч за 6,7 с и развивает 245 км/ч. А расход топлива довольно умеренный – 7,2 л/100 км в городском цикле и 4,8 л/100 км – в загородном. В Украине также можно выбрать турбомоторы объемом 1,0 л (116 л. с.) и 1,4 л (150 л. с.).

Турбомотор Infiniti развивает 211 л. с. Он работает очень тихо и плавно, но вместе с тем очень тяговит, особенно на «низах». Пик крутящего момента в 350 Н·м доступен уже с 1300 об/мин и в распоряжении вплоть до 4000 об/мин. Q30 также получил трансмиссию с двумя сцеплениями, но работает она не столь быстро, как в Audi. Поэтому и динамика автомобиля немного хуже – 7,3 с до 100 км/ч и максимальные 230 км/ч. Расход топлива в городском цикле составляет 8,9 л/100 км, а в загородном – 5,7 л/100 км. На нашем рынке также доступен 1,6-литровый 156-сильный турбомотор.

«Четверка» A-Class самая мощная – 225 л. с. при 5500 об/мин. Она работает очень тихо и



Центральная панель Audi повернута к водителю



Салон Infiniti декорирован кожей



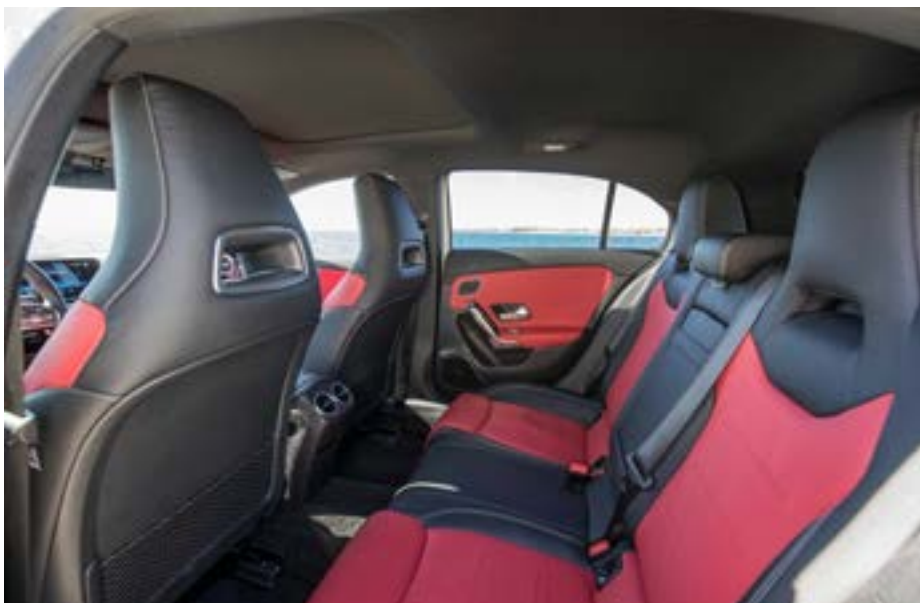
Показания приборов Mercedes-Benz выведены на дисплей



На втором ряду A3 Sportback больше всего места для ног



У Q30 самое большое пространство над головой



На втором ряду A-Class стало больше места для ног

плавно, но вместе с тем очень тяговита, особенно на «низах». Максимальные 350 Н·м крутящего момента достигаются в широком диапазоне 1200-4000 об/мин. А 7-ступенчатая роботизированная трансмиссия работает плавно и демонстрирует очень быструю смену передач. Mercedes-Benz самый быстрый в тройке: разгон до 100 км/ч занимает 6,2 с, а максимальная скорость составляет 250 км/ч. Расход топлива в городском цикле составляет 8,4 л/100 км, а в загородном – 5,4 л/100 км.

У Mercedes-Benz привод передний, а у двух других хэтчбэков – полный. Преимущество Infiniti – высокий (172 мм) дорожный просвет.

В Audi сбалансированы комфорт и управляемость. Рулевое управление точное и наполненное тяжестью, хотя немного больше информативности ему не помешало бы. С недостаточной поворачиваемостью борется технология XDS, имитирующая дифференциал повышенного трения. Подвеска весьма упругая даже с 16-дюймовыми дисками, что особенно ощутимо на дорогах плохого качества. Зато нежелательные движения кузова в виражах мало ощутимы. У хэтчбэка отличная шумоизоляция, что сразу заметно при езде по автомагистрали со скоростью 120-130 км/ч.

Q30 более ориентирован на комфорт, поэтому его мягкая и длинноходная подвеска плавно поглощает большинство выбоин. При этом высокий хэтчбэк не слишком кренится в поворотах. Полный привод обеспечивает отличное сцепление с дорогой, хотя и переднеприводные версии в этом плане не вызывают вопросов. Однако нередко дает о себе знать недостаточная поворачиваемость. Рулевое управление точное и становится тяжелее по мере роста скорости, но информативным его нельзя назвать. На больших скоростях слышны шумы ветра и шин, но с ними неплохо борется опциональная система активного подавления звуковых помех.

Mercedes-Benz A-Class стал ощутимо мягче и ставит на первое место комфорт. Следует отметить, что в данной версии задняя подвеска многорычажная (а не торсионная), что положительно сказывается и на управляемости. Сцепление с дорогой хорошее, а недостаточная поворачиваемость редко проявляется. Рулевое управление точное, однако обратной связи ему не хватает, особенно в околонулевой зоне. Также предусмотрена система изменения настроек шасси и двигателя со спортивным и экономичным режимами. Следует отметить и хорошую шумоизоляцию – на больших скоростях в салоне стало значительно тише.

Audi A3 Sportback 2,0 TFSI Quattro самый доступный в тройке – 882 000 гривен. Он также привлекает экономичностью. Цена Infiniti Q30 2,0 GT Pack 1 – 964 000 гривен, его преимущества – богатое оснащение и вместительный багажник. Новый Mercedes-Benz A250 подороже – 1 110 000 гривен, но зато у него лучшая динамика.



У Audi в распоряжении – 380 л



Багажник Infiniti самый вместительный – 430 л



Объем багажника Mercedes-Benz – 370 л

Технические характеристики

Модель	Audi A3	Infiniti Q30	Mercedes-Benz A250
Тип кузова	Хетчбэк		
Количество дверей/мест, шт	5/5		
Снаряженная масса, кг	1415	1564	1455
Длина/ширина/высота, мм	4310/1785/1425	4425/1805/1495	4419/1796/1440
Колесная база, мм	2636	2700	2729
Колея передняя/задняя, мм	1535/1506	1572/1573	1567/1567
Клиренс (дорожный просвет), мм	140	172	104
Объем багажника мин/макс, л	380/1220	430/1157	370/1210
Диаметр разворота, м	11,0	11,4	10,9
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1984	1991	1991
Тип	бензиновый, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	190 при 4200	211 при 5500	224 при 5500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	320 при 1500	350 при 1300-4000	350 при 1200-4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50	Аи-95/56	Аи-95/50
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный		
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями		
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	7		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	205/55 R16	235/50 R18	225/45 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,7	7,3	6,2
Максимальная скорость, км/ч	245	230	250
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	7,2	8,9	8,4
загородный цикл	4,8	5,7	5,4
смешанный цикл	5,7	6,9	6,5
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	882 000	964 000	1 110 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Разнообразный Е-класс



Kia Stinger

Фирменная решетка радиатора
Kia Stinger сочетается с каплевидными
светодиодными фарами



Lexus GS

Веретенообразная решетка радиатора
Lexus занимает почти всю переднюю
часть



Volvo S90

Фары Volvo S90 украшены
Т-образными светодиодами

Автомобильный Е-класс нельзя назвать слишком массовым и новые его представители появляются нечасто. Совсем недавно на украинском рынке появился новый игрок в этом сегменте – **Kia Stinger**. Ему предстоит нелегкая задача конкурировать с завсегдатаями Е-класса – такими, как **Lexus GS** и **Volvo S90**. О них и пойдет речь в сравнительном тест-драйве.

Новый **Kia Stinger** позиционируют, как спортивно-туристическую модель и она несет все традиционные черты автомобилей этого класса. У лифтбэка очень длинный капот и короткий передний свес кузова. Автомобиль отличается вытянутым профилем с высокой оконной линией и аркообразной формой крыши. Фирменная решетка радиатора **Kia** в виде пасти сочетается с каплевидными светодиодными фарами. В переднем бампере заметен большой воздухозаборник, дополнительные вентиляционные отверстия расположены в передних крыльях. В пятую дверь интегрирован заостренный спойлер, а фонари растянuty на всю ширину кузова.

Lexus GS – старожил в этой тройке, причем модель нового поколения уже не планируется. В его дизайне преобладают углы и грани. В передней части доминирует огромная веретенообразная решетка радиатора. Стреловидные светодиодные фары сочетаются с тоненькими лампами дневного света. Профиль же остался знакомым – остались фирменные дверные ручки и характерный изгиб задних стоек. Фонари **GS** крупные и немного тонированы, а их колпаки оснащены специальными наплавками, улучшающими аэродинамику. Крышка багажника украшена хромированным молдингом.

Volvo S90 представляет новое поколение лаконичного скандинавского стиля. В его дизайне преобладают строгие линии, сохранена и фирменная перечеркнутая решетка радиатора. Хотя не обошлось и без ярких деталей вроде светодиодных фар с Т-образными ходовыми огнями, которые в **Volvo** называют молотом Тора. (в честь бога из скандинавской мифологии). Да и аркообразная линия крыши делает седан динамичнее в профиль. У задних стоек крыши увеличен угол наклона, а по краям кузова сзади размещены оригинальные изогнутые фонари.

Конечно, Е-класс подразумевает приличные размеры автомобиля. Седан **Volvo** самый большой в этой тройке: его длина достигает 4963 мм против 4880 мм у **Lexus** и 4830 мм у **Kia**. Колесная база самая большая у **S90** – 2941 мм тогда, как у **Stinger** она равна 2906 мм, а у **GS** – 2850 мм. Шведский автомобиль несколько тяжелее соперников – 1801 кг против 1680 кг у японского седана и 1706 кг – у корейского.

Салон **Kia Stinger** обшит кожей, отделка также щедро разбавлена черными лакированными и алюминиевыми вставками. На



У **Stinger** очень длинный капот и короткий передний свес кузова



Во внешнем виде **GS** преобладают углы



S90 тяжелее соперников – 1801 кг



В отличие от соперников, Kia – лифтбэк



В фонарях Lexus размещены специальные наплывы, улучшающие аэродинамику



По краям кузова Volvo размещены изогнутые фонари

небольшом трехспицевом рулевом колесе кожа перфорирована в районе хвата рук. Передняя панель напоминает распростертые крылья. Циферблаты приборов разделены большим цветным дисплеем бортового компьютера. Внутри спидометра установлен указатель уровня топлива в баке, а в тахометре находится датчик температуры двигателя. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло. Центральная панель немного повернута к водителю, а сверху на ней установлен 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы UVO. От переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля его отделяют круглые вентиляционные дефлекторы, похожие реактивные двигатели в разрезе. Ниже находится беспроводная зарядка для смартфонов. Рулевая колонка регулируется и передние кресла получили электропривод регулировок. Посадка в Kia Stinger довольно-таки низкая, от чего немного страдает обзорность. Передние сиденья обладают хорошей боковой поддержкой и при этом мягкие и комфортабельные. Они оснащены подогревом и вентиляцией, обогревается и обод руля. Центральный подлокотник прячет немаленький бокс.

В плане салона автомобили марки Lexus демонстрируют консервативный подход. Здесь можно заметить знакомое трехспицевое рулевое колесо и оптитронную комбинацию приборов. Материалы отделки немного качественнее, чем у соперников, а преобладают здесь кожа и недешевое бамбуковое дерево. Также присутствуют вставки из металла и лакированные поверхности. Особенность Lexus GS – 8,0-дюймовый центральный дисплей, а для навигации в меню предусмотрен джойстик Remote Touch. Он очень удобен в пользовании, ведь по форме напоминает компьютерную «мышь». Сиденья первого ряда у Lexus, пожалуй, самые мягкие и удобные, но им не помешало бы немного больше боковой поддержки. В любом случае они оснащены электроприводом, подогревом и вентиляцией, также электрорегулировка и обогрев предусмотрены у рулевого колеса. На центральном тоннеле размещен широкий сдвижной подлокотник, а под ним прячется вместительный бокс. Обзорность в Lexus лучшая в тройке.

Салон Volvo S90 также декорирован кожей и полированным алюминием, присутствует в отделке и тиковое дерево. Трехспицевое рулевое колесо снабжено наплывами на ободе в районе хвата рук, а селектор трансмиссии инкрустирован натуральным хрусталем. Приборной панелью служит 12,3-дюймовый жидкокристаллический экран. На центральной панели S90 установлен немаленький 9,5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Он заведует большинством важных функций – от навигации до климат-контроля. Благодаря этому переключателей здесь осталось

всего восемь. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья Volvo комфортабельные и обеспечивают неплохую боковую поддержку. Они оснащены подогревом. Посадка немного ниже, чем в других седанах, но обзорность во всех направлениях хорошая. На высоком трансмиссионном тоннеле предусмотрен подлокотник с немаленьким боксом внутри.

На втором ряду пространство для ног самое большое в Volvo. Ширина салона в районе плеч приблизительно одинаковая во всех трех автомобилях. У GS и S90 сзади больше места над головой. Lexus обладает наиболее вместительным 530-литровым багажником тогда, как у Volvo его объем составляет 500 л, а у Kia – 406 л. Зато у корейского автомобиля можно сложить задние сиденья и получится 1114-литровый багажник, а пятая дверь оснащена электроприводом.

Для сравнения выбраны версии равной стоимости Kia Stinger 2,0 GT Line, Lexus GS200t Business+ и Volvo S90 2,0 T5 Momentum. Естественно, автомобили очень богато оснащены: у всех есть система доступа без ключа, отдельный климат-контроль, аудиосистема, связь Bluetooth, датчики освещения и дождя, адаптивный круиз-контроль, легкосплавные диски, системы стабилизации и контроля давления в шинах. GS получил камеру заднего вида и люк в крыше, а Kia – камеры кругового обзора и парковочный автопилот. Lexus привлекает внушительным набором подушек безопасности – их у него целых 10 тогда, как у Volvo и Kia – по 7. Корейская и шведская модели оснащены системами мониторинга «слепых» зон и соблюдения полосы движения, а у S90 еще есть технологии автоматического замедления и распознавания дорожных знаков.

Все три седана оснащены 2,0-литровыми бензиновыми турбомоторами. Турбированная «четверка» Kia развивает 247 л. с. Он самый тяговитый в тройке: максимальные 355 Н·м крутящего момента достигаются при низких 1400 об/мин. Двигатель эластичный и обеспечивает лучшую, чем у соперников, динамику – 6 с до 100 км/ч и максимальные 240 км/ч. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает быстро, а у выхлопа сочный звук. Правда, и расход топлива у Stinger самый большой – 12,7 л/100 км в городском цикле и 7,2 л/100 км – в загородном. Также можно выбрать версию с 3,3-литровым 370-сильным V6.

Двигатель Lexus выдает 241 л. с. при 5800 об/мин. У него чуть меньше тяги в среднем диапазоне оборотов, чем у мотора Kia, ведь максимальные 350 Н·м крутящего момента доступны при 1650-4400 об/мин. Однако, порой ощутима турбопауза. Турбомотор работает на удивление тихо и без вибраций, под стать ему и характер нового 8-ступенчатого «автомата». Разгон до 100 км/ч занимает 7,3 с, а максимальная



Центральная панель Stinger повернута к водителю



Особенность GS – джойстик в виде компьютерной мыши



Большую часть центральной панели S90 занимает огромный дисплей



На втором ряду Kia немного места над головой



Сзади в Lexus – самое большое пространство для ног



Места для над головой в Volvo немного больше, чем у соперников

скорость ограничена на отметке в 230 км/ч. При этом турбомотор вполне экономичный – 10,7 л/100 км в городе и 7,1 л/100 км – на шоссе.

Двигатель Volvo самый мощный в тройке – развивает 254 л. с. при 5500 об/мин. Максимальный крутящий момент такой же, как у Lexus – 350 Н·м, – но он в распоряжении всего с 1500 об/мин. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия демонстрирует плавные и быстрые переключения. Правда, на высоких оборотах мотор становится довольно шумным. Несмотря на большой вес, у S90 неплохая динамика – 6,8 с до 100 км/ч и максимальные 230 км/ч. К тому же, шведский седан самый экономичный – 8,6 л/100 км в городском цикле и 5,3 л/100 км – на трассе. Volvo также можно выбрать с 320-сильной версией этого мотора или 2,0-литровыми турбодизелями мощностью 190 и 235 л. с.

Компоновка всех трех автомобилей разная. Kia полноприводной, хотя есть и версии с задним приводом. Конечно, обе ведущие оси обеспечивают лучшее сцепление с дорогой, но при этом у него нередко проявляется недостаточная поворачиваемость. Рулевое управление точное и острое (2,4 оборота от упора до упора), хотя чуть больше обратной связи ему не помешало бы. Езда не очень упругая, а благодаря низкому центру тяжести крены кузова в поворотах небольшие. Шумоизоляция у Stinger несколько хуже, чем у соперников.

Заднеприводный Lexus GS традиционно ориентирован на комфортабельную езду. Поэтому его руль очень легкий, хотя не самый информативный. Мягкая подвеска легко поглощает большинство дорожных неровностей. Маневрирует большой седан также неплохо. У Lexus диаметр разворота равен 10,6 м тогда, как у двух других авто – 11,4 м. В салоне очень тихо даже на скоростях свыше 150 км/ч – это заслуга лучшей в тройке шумоизоляции. Педаль тормоза длинноходая, а замедление не резкое.

Ходовая Volvo S90 – компромисс между комфортом и управляемостью. Подвеска легко справляется с большинством выбоин, но при этом крены в поворотах небольшие. Руль наполнен тяжестью и вполне информативный, а в спортивном режиме становится острее. Иногда ощутима недостаточная поворачиваемость. На скоростях свыше 130 км/ч порой дает о себе знать свист ветра в районе зеркал заднего вида, но в остальном в салоне Volvo тихо. Тормоза Volvo – лучше, чем у соперников: для остановки со 100 км/ч ему понадобится 32,6 м.

Цена Lexus GS200t Business+ самый доступный в тройке – 1 232 300 гривен. Также у него самый вместительный багажник. Kia Stinger 2,0 GT Line стоит 1 284 800 гривен и привлекает динамикой и богатым оснащением. Volvo S90 2,0 T5 Momentum немного дороже – 1 404 400 гривен. Он привлекает динамикой и экономичностью.



Объем багажника Stinger – 406 л

Багажник GS самый большой – 530 л

У S90 в распоряжении 500 л

Технические характеристики

Модель	Kia Stinger	Lexus GS200t	Volvo S90
Тип кузова	лифтбэк	седан	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	4/5	
Снаряженная масса, кг	1706	1680	1801
Длина/ширина/высота, мм	4830/1870/1400	4850/1840/1455	4963/1879/1443
Колесная база, мм	2905	2850	2941
Колея передняя/задняя, мм	1596/1619	1575/1590	1628/1629
Клиренс (дорожный просвет), мм	150	140	152
Объем багажника мин/макс, л	406/1114	530	500
Диаметр разворота, м	11,4	10,6	11,4
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1998	1998	1969
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, продольно	спереди, продольно	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	247 при 6200	241 при 5800	254 при 5500
Макс. крутящий момент, Н • м при об/мин	353 при 1400-4000	350 при 1650-4400	350 при 1500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/80	Аи-95/66	Аи-95/60
Трансмиссия			
Тип привода	полный	задний	передний
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		
Количество подушек безопасности, шт.	7	10	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESP	ABS, EBD, VSC, TPMS	ABS, EBD, DSTC, TPMS
Размер шин	225/45 R18	225/55 R17	235/45 R18
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,0	7,3	6,8
Максимальная скорость, км/ч	240	230	230
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	12,7	10,7	8,6
загородный цикл	7,2	7,1	5,3
смешанный цикл	9,2	9,0	6,5
Стоимость тестируемого автомобиля, грн	1 284 800	1 232 300	1 404 400
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания. км	10 000		

McLaren



McLaren M6 GT 1970 года
так и не стал серийным

F1



Опередивший время

Прототип McLaren F1, 1992 год



Компания McLaren известна, прежде всего, своими многочисленными гоночными победами и двенадцатью чемпионскими титулами в Формуле-1. Однако в последнее время британцы начали активно заниматься дорожными моделями. Хотя так было не всегда: команду McLaren основали в 1964 году, а дорожный первенец McLaren F1 появился только в 1993. Трудно поверить, что этому фантастическому автомобилю уже 25 лет.

Рубеж 80-90-х годов отметился настоящим всплеском в сегменте сверхмощных и скоростных автомобилей. Начало ему положили легендарные Ferrari F40 и Porsche 959, а затем эстафету подхватили экзотические Jaguar XJ220, Lamborghini Diablo, Bugatti EB110. Сформировался целый класс так называемых суперкаров.

Именно тогда к созданию дорожной модели решили приступить и в McLaren. В аэропорту после Гран-при Италии 1988 года об этом заговорили руководитель команды

Рон Деннис и ее технический директор Гордон Мюррей.

Собственно, в McLaren первую попытку начать производство такой модели предприняли еще в 1970 году и даже представили прототипы купе McLaren M6 GT. Но трагическая смерть основателя команды Брюса МакЛарена прервала работы над ней.

Разговор особенно произвел впечатление на Гордона Мюррея, который в свободное от работы время подготовил набросок

Серийный McLaren F1 1993 года



оригинального среднемоторного спорткупе и сформировал его концепцию. Оно должно быть легким и невероятно мощным, но при этом практичным и подготовленным к дальним путешествиям. Мюррей планировал, что автомобиль будет предназначен для бизнесменов, которые смогли бы путешествовать на нем по автобанах между европейскими городами.

Пожалуй, самой оригинальной деталью проекта можно назвать его посадочную формулу. Водитель сидел по центру, как в болиде Формулы-1, а пассажиры – по бокам. Дело в том, что в среднемоторных автомобилях педальный узел всегда немного сдвинут к центральному тоннелю, что делает его не слишком удобным. Подобную схему применили на эксклюзивном Ferrari 365P 1966 года, но всего выпустили лишь два таких купе. Компоновка не только делала автомобиль более вместительным, но и обеспечивала лучшую обзорность. Отпала и необходимость строить отдельную праворульную модификацию для родного британского рынка.

Рон Деннис всерьез занялся увлекательным проектом, однако сразу возникла проблема: не было подходящего двигателя. Гордон Мюррей планировал установить атмосферный V12 мощностью не менее 550 л. с. и весом не более 250 кг. Болиды Формулы-1 McLaren использовали двигатели Honda, но это были 1,5-литровые V6 с турбонаддувом. У японской компании не было опыта постройки моторов большого объема, максимум, что могли предложить – 3,5-литровый V6 от Honda NSX, дополненный двумя турбинами.

За помощью обратились к BMW, и баварцы создали настоящий шедевр. Двигатель объемом 6,1 л оснастили 4 клапанами на цилиндр и системой регулировки фаз газораспределения. На каждый цилиндр приходилось по две форсунки впрыска топлива (одна для низких оборотов, другая

**Гордон Мюррей - создатель
McLaren F1**



**Стенки моторного отсека
McLaren F1 позолочены**



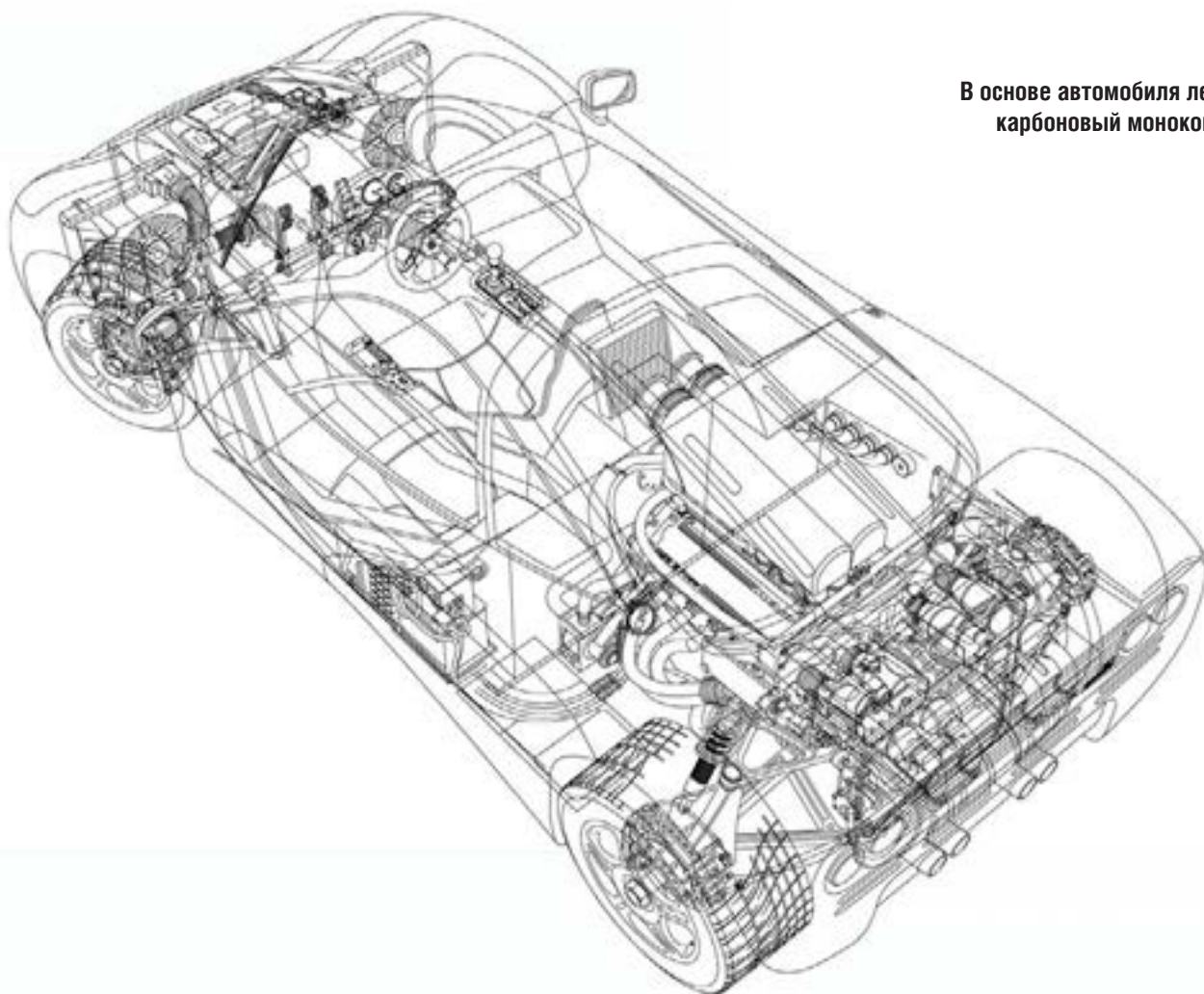
**Поднимающиеся вверх двери
облегчают доступ внутрь**



– для высоких). Блок выполнили из алюминиевых сплавов, а распредвал – из магния. Мотор получился тяжелее (266 кг), однако лишние килограммы компенсировались сполна мощностью в 627 л. с. при 7400 об/мин. V12 раскручивался до 8500 об/мин, а при 5600 об/мин достигался максимальный крутящий момент в 651 Н•м.

Концепт-кар McLaren XP1 показали 28 мая 1991 года накануне Гран-при в Монако. Тогда же стало огласили и название модели – F1 (дань многочисленным триумфам в Формуле-1). После того, как публика позитивно восприняла купе, оно отправилось на испытания в жаркую Намибию. На тестах автомобиль попал в аварию, но к тому времени уже был готов вариант XP2. Его также разбили, но уже намерено – в рамках краш-теста. Интересно, что после лобового столкновения он был способен самостоятельно передвигаться. Варианты XP3, XP4

**В основе автомобиля лежит
карбоновый монокок**



и XP5 продолжили серию испытаний, их тестировали на сверхскоростном треке Нардо и в заполярье при температуре -20. Последний из них являлся уже фактически серийной версией – его и представили публике в 1993 году.

Для своего времени автомобиль действительно был передовым, нельзя его назвать

устаревшим и сейчас. Чтобы снизить вес, монокок полностью изготовили из углеволокна – в результате, масса составила всего 1140 кг. Удельная мощность достигла 550 л. с. на тонну, то есть больше, чем, например, у более позднего Bugatti Veyron. В конструкции широко применены магний и титан, а стенки моторного отсека покры-

ты шаром золота. Все очень просто: этот металл – лучший отражатель тепла, он отводит его от V12. Двери типа «крыло бабочки» не только облегчили доступ в салон, но и сделали купе более эффектным.

McLaren F1 отличается неплохим коэффициентом лобового сопротивления – 0,32. Сверхскоростной автомобиль не нуждается в огромном антикрыле, лишь небольшой спойлер выдвигается при 64 км/ч. А все благодаря технологии граунд-эффекта: два мощных вентилятора отводят воздух из-под днища и, таким образом, будто присасывают автомобиль к дороге.

Салон McLaren F1 декорировали кожей, а водительское сиденье индивидуально подгоняли под каждого клиента (в целях снижения веса оно не регулировалось). Пассажирские кресла немного сдвинули назад и между ними расположили небольшое отделение для мелкой поклажи. Полноценные же багажники установили в боковинах сразу за дверьми, общий объем двух отсеков достиг неплохого результата по меркам спорткупе – 227 л. Автомобиль укомплектовали кондиционером, центральным замком, электростеклоподъемниками. Особого упоминания заслуживает сверхлегкая аудиосистема Kenwood, созданная специально для F1.

Автомобиль привлекал, прежде всего, ураганной динамикой, которая и сейчас

**Трехместная компоновка с рулем по
центру – особенность McLaren F1**



Масса автомобиля - всего 1140 кг



Благодаря продуманной аэродинамике McLaren F1 не нуждался в антикрыле



Прототип McLaren F1 XP5
на тестах, 1993 год



кажется очень приличной. Разгон до 100 км/ч занимает 3,2 с. За 6,7 с F1 достигает 160 км/ч, а за 9,4 с – 200 км/ч. А в 1995 году McLaren F1 побил мировой рекорд скорости для серийных автомобилей – 371 км/ч. Однако и это не предел: спустя три года McLaren показал еще лучший результат – 386 км/ч!

Огромный крутящий момент позволяет трогаться с пятой передачи. При этом столь мощный автомобиль обошелся без электронных «помощников»: отказались не только от Traction control или ESP, но даже от ABS. Гордон Мюррей объяснил, что они уменьшают удовольствие от езды. Тормоза – стальные, конструктор отказался от карбоново-керамических дисков, так как они менее эффективны в городских условиях. Зато установлена система активного охлаждения – нажатием кнопки можно регулировать уровень открытия заслонок вентиляционных отверстий. Помогает остановиться и спойлер, служащий воздушным тормозом. Нет и усилителя руля – легкий автомобиль попросту не нуждается в нем.

Не менее впечатляющей оказалась и цена F1: это первый в мире автомобиль в миллион долларов. Но она не отпугнула клиентов. Среди первых владельцев McLaren F1 – боксер Майк Тайсон, исполнитель роли Мистера Бина Роуэн Аткинсон, модельер Ральф Лорен и будущий основатель Tesla Илон Маск. Покупатели могли в любой момент прийти на завод и посмотреть, как за стеклом вручную собирают автомобиль.

Как ни странно, столь скоростное купе не планировали выставлять в соревнованиях. Однако профессиональные гонщики оценили его возможности, и в McLaren

**McLaren F1 GTR - победитель 24-часовой
гонки в Ле-Мане, 1995 год**



посыпались заказы на гоночные версии. В результате компания создала модификацию GTR. Ему понизили клиренс, расширили колесные арки, установили огромное антикрыло, появились и 18-дюймовые гоночные колеса. Мощность двигателя подняли незначительно (до 640 л. с.), зато вес снизили до 1000 кг. В 1995 году семь McLaren F1 GTR заявили для 24-часовой гонки в Ле-Мане. Результат оказался ошеломляю-

щим – автомобили заняли 1, 3, 4, 5 и 13 места в общем зачете и первые четыре позиции в своем классе.

Столь выдающееся достижение решили отпраздновать, выпустив дорожную версию лемановского триумфатора – F1 LM. Мир увидели лишь 6 таких купе (пять серийных и прототип). Всех их окрасили в оранжевый цвет, под которым выступал в 60-х годах Брюс МакЛарен. Им также установили

антикрыло и 18-дюймовые диски, а мощность подняли до 680 л. с. Салон избавился от большей части отделки, аудиосистемы и электростеклоподъемников, что позволило снизить вес до 1062 кг. Получилась настоящая ракета, способная разогнаться до 100 км/ч за 2,9 с и до 160 км/ч за 5,9 с. Максимальная скорость снизилась до 362 км/ч, ее ограничивало то самое антикрыло.

McLaren F1 LM 1996 года



Удлинненный McLaren F1 GT 1997 года



К 1997 году изменились правила соревнований и пришлось уменьшить мощность гоночной версии до 600 л. с. Зато создали абсолютно новый обтекаемый кузов с удлиненной задней частью и уменьшенной до 915 кг массой. На прямых Ле-Мана купе разгонялось до 335 км/ч. McLaren занял второе место в общем зачете и победил в своем классе.

Обновленный GTR также послужил основой для серийной модели, названной F1 GT. Таких купе существует всего два. Внутри они почти не отличаются от серийного купе. При неизменных 627 л. с. улучшенная аэродинамика позволяла ехать быстрее. Официально автомобиль не тестировали, но теоретически F1 GT способен развить около 400 км/ч.

Финальной версией модели считается McLaren F1 HDF 1998 года – таких существует лишь два. Это эволюция F1 LM, но с увеличенной до 690 л. с. мощностью и новым антикрылом.

В 1998 году производство McLaren завершилось. Вместе с прототипами изготовили 106 автомобилей, из них 71 – серийные F1, а 28 – GTR. Однако и после



McLaren F1 GTR Longtail, 1997 год

прекращения выпуска рекорд скорости долго оставался непревзойденным. Лишь в 2005 году всего на 0,7 км/ч его превысил 806-сильный Koenigsegg CCR.

Сейчас эти купе – настоящая коллекционная ценность, цены на них зашкаливают.

Так, F1 HDF в 2015 году продали за 13,5 миллиона долларов, а недавно стандартное купе ушло с молотка за 15,6 млн. Тем временем в McLaren уже готовят преемника F1 – трехместное купе Speedtail с гибридной установкой.

McLaren F1 HDF 1998 года



Всего выпущено 106 McLaren F1





Мальта – жемчужина



а Средиземноморья



Форт Сант-Анджело



Храмовый комплекс Хаджар-Им



Цитадель на острове Гозо



Собор Святого Иоанна в Валетте

Лето в самом разгаре, а значит, самое время устроить себе незабываемый отдых и отправиться на свидание с морем и солнцем. Многие украинцы задаются вопросом: какое же из направлений выбрать? Прекрасной альтернативой для тех, кто уже побывал в Турции, Египте и Тунисе, может стать великолепная Мальта. Благодаря возобновлению регулярных рейсов из столицы Украины авиаперевозчиком Air Malta с лета этого года появилась возможность всего через три часа оказаться в этом уникальном уголке мира. Итак, добро пожаловать на Мальту! В эту маленькую страну влюбляешься с первого взгляда, а ее великая история и культурное наследие не оставляет равнодушным ни одного путешественника.

История, застывшая в известняке

Количество исторических памятников на этом небольшом архипелаге попросту огромное. А иначе и быть не может, ведь история Мальты насчитывает 7000 лет. Уже во времена энеолита здесь существовала развитая цивилизация, соорудившая величественный храмовый комплекс Хаджар-Им и подземный гипогей Халь-Сафини. Они старше британского Стоунхенджа и поражают масштабами, ведь построены из огромных 20-тонных глыб известняка.

Мальтийские острова расположены на перекрестке торговых путей. Они всегда были лакомым кусочком и в разное время

здесь пребывали финикийцы, римляне, арабы, норманы. Но, конечно же, самым ярким периодом в истории Мальты является правление рыцарей ордена Святого Иоанна, также известных, как госпитальеры.

Рыцари прибыли на Мальту в 1530 году и обосновались здесь почти на три века. За это время острова ни разу не были захвачены, хотя Османская империя не раз предпринимала попытки завоевать небольшое государство.

После рыцарей на Мальте остались мощ-

ные крепости и многочисленные фортификационные сооружения, монументальные храмы и величественные дворцы. Стоит отметить древнюю столицу Мальты Мдину и цитадель на острове Гозо.

Современная столица Мальты, Валетта, также основана госпитальерами. Этот город – один большой исторический памятник, получивший статус Всемирного наследия ЮНЕСКО. Неудивительно, что именно Валетта получила статус Европейской культурной столицы 2018 года. Поражают роскош-



Усекновение главы
Иоанна Крестителя Караваджо



Оружейная палата



Особенность Мальты — красочные фесты

ный дворец Великого Магистра (сейчас это резиденция президента Мальты) и сады Баракка.

Но, пожалуй, главной достопримечательностью является кафедральный Собор Святого Иоанна в Валетте – усыпальница магистров ордена госпитальеров. Также именно здесь хранятся знаменитые картины Караваджо – «Усекновение главы Иоанна Крестителя» и «Святой Иероним».

Впрочем, даже обычные городские и деревенские улочки пропитаны историей. Многие особняки XV-XVII веков до сих пор являются жилыми и поддерживаются в оригинальном состоянии. На Мальте их называют «домами с характером» и очень берегут.

С 1800 года и до обретения независимо-

сти в 1964 году Мальта пребывала под управлением Великобритании. Острова стали важной морской базой. Во Вторую мировую войну Мальта стойко оборонялась от превосходящих итальянских войск и даже получила за это Георгиевский крест.

Отдых на Мальте

Пляжи Мальты порадуют даже самых требовательных туристов своей чистой и прозрачной водой. Значительная их часть расположена в уютных бухтах, защищенных от сильных волн.

Пляжи бывают как песчаные, так и галечные. Любители дайвинга (или просто понырять с маской) оценят богатый животный мир мальтийских вод, а поближе с обитателями морских глубин можно познакомиться

в океанариуме городка Аура. А еще Мальта – крупный центр яхтинга, поражающий огромными и роскошными судами.

Молодежи придется по душе бурная ночная жизнь Мальты и ее клубы. Кроме того, ежегодно в городке Флориана проходит традиционный концерт звезд MTV, собирающий тысячи зрителей.

Католические храмы Мальты – особая история. Местные жители очень религиозные, а потому даже в маленькой деревушке можно увидеть величественную церковь немалых размеров. В каждом населенном пункте есть праздник своего святого – Феста, который по важности сравним с Рождеством и Пасхой.

Фесты на Мальте очень яркие и колоритные, это действительно надо видеть. Храмы



Старинные улочки Мальты



Гавань Валетты



**В мальтийском океанариуме встречаются
самые разные обитатели морских глубин**



**На Мальте есть как песчаные, так
и галечные пляжи**



Ретро-авто нередко встречаются на дорогах Мальты

украшают многочисленными гирляндами, на улицах появляются скульптуры святых, обязательным атрибутом является и торжественное шествие с оркестром.

Британское влияние на Мальте очень ощутимо. Английский является государственным языком наравне с мальтийским, а потому среди европейцев очень популярны английские летние школы для детей.

Отелей на Мальте – великое множество, причем самых разных категорий и ценовых сегментов – от небольших и доступных семейных гостиниц до роскошных комплексов вроде пятизвездочного «Интерконтинента-

ля» с президентским номером за 5000 евро в сутки и роскошным садом на седьмом этаже.

С едой также проблем не возникнет, ведь уютные рестораны и кафе здесь на каждом углу. Многие заведения являются семейным бизнесом и нередко владелец сам обслуживает клиентов, а на стене висит большое фото его родни. Вообще, семейные ценности на Мальте очень важны.

Мальта автомобильная

Автолюбителям Мальта также будет интересна. Наследие британцев просматри-

вается и в автомобильной сфере, ведь движение на островах левостороннее. К тому же, большим спросом здесь пользуются Land Rover Defender.

Как ни странно, на островах можно встретить немало редких моделей, которые в свое время были доступны исключительно на японском рынке, вроде вседорожников Mitsubishi Pajero Junior или стильных Nissan Figaro.

Вообще, наибольшей популярностью пользуются компактные городские модели и кабриолеты. Не являются редкостью на дорогах и ретро-авто в хорошем состоянии.



Mitsubishi Pajero Junior



Nissan Figaro



Land Rover Defender
очень популярен на Мальте

Машин на Мальте много (в среднем по две на семью), а потому заторы на узких улочках – привычное явление. Зато большинство парковок бесплатные (хотя платные паркинги недешевые – 1,5 евро в час). К тому же, автомобили не угоняют вообще – на маленьких островах их потом некуда девать.

Особого упоминания заслуживает автомобильный музей Мальты, где можно увидеть настоящие раритеты. Чего стоит один лишь Bugatti Type 35 1924 года – в свое время эта модель выиграла свыше 1000 гонок. Не менее ценен и Jaguar C-Type 1951 года – первый в мире автомобиль с дисковыми тормозами, дважды побеждавший в 24-часовой гонке в Ле-Мане. Рядом припаркован его серийный собрат – купе Jaguar XK140.

Помимо этого, в музее можно увидеть сразу два Jaguar E-Type, британские классические Triumph TR3 и Austin-Healey 100-6. Также довольно интересной является коллекция Alfa Romeo, среди которых – знаменитый Spider Veloce и редкое обтекаемое купе Giulietta Sprint.



Bugatti Type 35



Jaguar XK140 и C-Type

Jaguar E-Type 1968 года



Triumph TR3 1957 года



Austin-Healey 100-6 1957 года



Alfa Romeo Spider Duetto 1969 года



Alfa Romeo Giulietta Sprint



Америку представляют классические Chevrolet Corvette и Ford Thunderbird. Есть даже миниатюрный BMW Isetta с расположенной спереди дверью. А еще можно увидеть спортивные универсалы Volvo P1800 ES, Reliant Scimitar и Jaguar XJS.

Мальта – действительно уникальная страна. Здесь средиземноморский колорит сочетается с британскими традициями, а величественные средневековые храмы и крепости соседствуют с ультрасовременными яхтами. Небольшому европейскому государству есть чем удивить даже заядлых путешественников.

Выражаем благодарность Министерству туризма Мальты и туроператору TPG за организацию тура.

Chevrolet Corvette 1962 года



Volvo P1800 ES



BMW Isetta 1957 года



Ford Thunderbird 1955 года



www.cosmolady.com.ua

COSMOLADY

ЖУРНАЛ ДЛЯ ЖЕНЩИН

ТЕМА
НОМЕРА
ГОРЯЧИЙ
СЕЗОН

В ОМУТ
С ГОЛОВОЙ

ПРАВИЛЬНЫЕ
АКЦЕНТЫ

СЕМЬ ЖАРКИХ
ИДЕЙ ЛЕТА

ЛЕТНЕЕ
ВДОХНОВЕНИЕ

ЗАМЕТКИ
ТУРИСТА

AMERICAN DREAM
ТАТЬЯНЫ МАЛОВОЙ



НАГОРОДЖЕННЯ
ЛАУРЕАТІВ
ВЕРЕСЕНЬ 2018

facebook.com/cosmolady.magazine

CORNELIA
Hotels Golf Spa
Belek • Antalya • Turkey