

Тест-Драйв

СЕНТЯБРЬ 2018



Bugatti Divo • Audi Q3 • Renault Megane RenaultSport Trophy • Chevrolet Orlando • Porsche Macan
• Honda HR-V • MG HS • BMW M5 Competition • MG3 • Aston Martin DB4 GT Continuation •
BMW Z4 • Ferrari 488 Pista Spider • SSC Tuatara • Hyundai Nexo • Peugeot 508 • BMW M2
Competition • Kia Sportage • Geely Lynk & Co 02 • Ford Mustang Bullitt • Audi RS5 Sportback •
Skoda Fabia • Audi Q8 • Lamborghini Aventador S Roadster • McLaren Senna • Cadillac Escalade •
Infiniti QX80 • Lexus LX570 • Honda Civic Sport • Hyundai Elantra Sport • Skoda Octavia • Hyundai
Santa Fe • Land Rover Discovery Sport • Skoda Kodiaq • BMW X2 • Mercedes-Benz GLA •
Volvo XC40

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



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

Над номером работали:

Брязгунов Тарас

Каратаев Вячеслав

Косоголов Александр

Фитисова Юлия

Главный редактор

Краев Василий

Свидетельство о регистрации КВ 7445 от 17.06.03.

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

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

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

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

Отдел распространения: booker.afp@gmail.com

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



4 Премьера
AUDI Q3:
дубль два



8 Премьера
RENAULT MEGANE RENAULTSPORT TROPHY:
прибавка в мощности



12 Премьера
CHEVROLET ORLANDO:
смена поколений



16 Премьера
PORSCHE MACAN:
модернизация



20 Премьера
HONDA HR-V:
модернизация



24 Премьера
MG HS:
новый глава вседорожного «семейства»



28 Премьера
BMW M5 COMPETITION:
прибавка в мощности



32 Премьера
MG3:
новое «лицо»



36 Премьера
ASTON MARTIN DB4 GT CONTINUATION:
возрожденная классика



42 Премьера
BMW Z4:
третья глава



48 Премьера
BUGATTI DIVO:
экстремальный собрат Chiron



54 Премьера
FERRARI 488 PISTA SPIDER:
юбилейный кабриолет



60 Премьера
SSC TUATARA:
цель – скорость



64 Дебютант
HYUNDAI NEXO:
не такой, как все



70 Дебютант
PEUGEOT 508:
смена образа



76

Дебютант
BMW M2 COMPETITION:
быстрее и острее



82

Дебютант
KIA SPORTAGE:
перезапуск



88

Дебютант
GEELY LYNK & CO 02:
китайский вседорожник со скандинавскими корнями



94

Дебютант
FORD MUSTANG BULLITT:
цивилизованная мощь



100

Дебютант
AUDI RS5 SPORTBACK:
цивилизованная мощь



106

Дебютант
SKODA FABIA:
ставка на практичность



112

Дебютант
AUDI Q8:
ставка на практичность



120

Дебютант
LAMBORGHINI AVENTADOR S ROADSTER:
яркий и быстрый



126

Дебютант
MCLAREN SENNA:
трек – его стихия



134

Сравнительный тест-драйв
CADILLAC ESCALADE, INFINITI QX80, LEXUS LX570: гиганты автомобильного мира



140

Сравнительный тест-драйв
HONDA CIVIC SPORT, HYUNDAI ELANTRA SPORT, SKODA OCTAVIA: недорогие авто с огоньком



146

Сравнительный тест-драйв
HYUNDAI SANTA FE, LAND ROVER DISCOVERY SPORT, SKODA KODIAQ: семь мест за разумные деньги



152

Сравнительный тест-драйв
BMW X2, MERCEDES-BENZ GLA, VOLVO XC40: городские вседорожники премиум-класса



158

Страницы истории
LOTUS:
британские легкоатлеты

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.

Audi Q3

дубль два









В 2011 году вседорожную линейку Audi расширила компактная модель Q3. Компактный вседорожник неплохо себя зарекомендовал и теперь пришло время для его второго поколения. Новый Audi Q3 подготовили к осеннему Парижскому автосалону.

Как и прежде, Audi Q3 использует агрегаты хэтчбека A3 и Volkswagen Golf. Вседорожник стал крупнее – 4485 мм в длину и 1856 мм в ширину при колесной базе в 2680 мм.

Законодателем мод в дизайне новых Audi является вседорожник Q8. Audi Q3 2018 года очень похож на него благодаря широкой решетке радиатора и стреловидным фарам. Оптика, кстати, светодиодная, а за доплату может быть и матричной. Передние и особенно задние крылья теперь выпуклые.

Пятая дверь прикрыта спойлером, а продолговатые фонари визуально расширяют заднюю часть.

Отделка салона Audi Q3 стала качественнее, ее разбавляют многочисленные серебристые вставки. Уже в базовой версии теперь предусмотрена цифровая панель приборов с диагональю 10,25 или 12,3 дюйма. Точно так же можно выбрать и размер сенсорного экрана на центральной панели – 8,8 или 10,1 дюйма.

Внутри стало просторнее, а сиденья второго ряда получили горизонтальную регулировку (сдвигаются назад на 150 мм). В зависимости от их положения объем багажника составляет 530-675 л, а если сложить задние кресла, то получится 1525 л.

Все Audi Q3 отныне оснащены технологиями автоматического торможения и со-

блюдения полосы движения. Перечень опций дополнили камеры кругового обзора, 680-ваттная аудиосистема, парковочный автопилот и система полуавтономного движения.

Поначалу вседорожник будут оснащать бензиновыми двигателями с турбонаддувом мощностью 150-230 л. с. Их детали пока не раскрывают, но очевидно речь идет о бензиновых турбомоторах объемом 1,5 и 2,0 л, а также о 2,0-литровом турбодизеле. Позже появится и заряженный Audi RS Q3. Можно будет выбрать версии с механической трансмиссией или «роботом» с двумя сцеплениями, передним либо полным приводом.

Новый Audi Q3 поступит в продажу с конца года. Начальная стоимость вседорожника в Европе составит около 30 тыс. евро.

Renault Megane R



Тест-Драйв
ПРЕМЬЕРА

Renault Sport Trophy

прибавка в мощности







Новый Renault Megane RenaultSport появился совсем недавно – менее года назад. Тем не менее, его уже продолжают совершенствовать и линейку расширила более экстремальная версия Trophy.

Главное преимущество Renault Megane RenaultSport Trophy – более мощный двигатель. Его 1,8-литровая «четверка» с турбонаддувом развивает 300 л. с., а максимальный крутящий момент вырос до 400 Н·м с 6-ступенчатой механической трансмиссией и 420 Н·м – с «роботом» с двумя сцеплениями. Естественно, улучшена и динамика: разгон до 100 км/ч занимает 5,7 с, а макси-

мальная скорость составляет 260 км/ч. Расход топлива составляет 8,1 л/100 км в смешанном цикле. Кроме того, автомобиль получит новую выхлопную систему с перепускным клапаном.

Как и стандартный Renault Megane RenaultSport, Trophy получил управляемые задние колеса и дифференциал повышенного трения. Кроме того, у него на 30% увеличена жесткость пружин и на 25% – амортизаторов. Установлены и тормозные механизмы Brembo.

От стандартного Renault Megane заряженный хэтчбэк можно отличить по аэродинамическому обвесу, увеличенному воздухо-

заборнику в бампере и спойлеру на крыше. Кроме того, автомобиль получил особые 19-дюймовые легкосплавные диски, а его клиренс уменьшен на 20 мм.

В отделке салона сочетаются кожа и алькантара, а разбавляют их ярко-красные швы. Renault Megane RenaultSport Trophy также оснастили спортивными ковшеобразными креслами с интегрированными подголовниками.

Новый Renault Megane RenaultSport Trophy поступит в продажу с осени. Заряженный хэтчбэк будет стоить примерно от 35 тыс. евро.



Chevrolet Or

смена поколений



lando







Первый Chevrolet Orlando появился в 2010 году и стал весьма нетипичным мини-вэном. По дизайну он больше напоминал вседорожник, хотя полный привод ему никогда не предлагали. Теперь пришло время для второго поколения модели.

Новый Chevrolet Orlando подрос до 4684 мм в длину при колесной базе в 2684 мм, а вот ширина (1807 мм) и высота (1628 мм) уменьшены. Платформа позаимствована у Opel Zafira.

Мини-вэн стал гораздо выразительнее на вид и по дизайну напоминает концепт-кар FNR-X и возрожденный вседорожник Blazer. Его капот стал длиннее, а линия крыши выше, чем ранее. Колесные арки раздуты,

а боковины стали более профилированными. Спереди обращает на себя огромная «пасть» воздухозаборника в бампере. По бокам размещены продолговатые фары. На крыше установлен спойлер, а по краям кузова сзади размещены каплевидные фонари. Можно выбрать и особую версию Redline с обвесом и красными вставками в бампере.

В салоне приборы помещены в отдельные колодцы и разделены цветным экраном бортового компьютера. Центральная панель наклонена и повернута к водителю, а сверху к ней прикреплен 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Как и прежде, будут предложены версии на 5 и 7 мест. Объем багажника в пятиместном

исполнении подрос до 479 л, а со сложенными задними сиденьями достигает 1520 л.

Если у предшественника была широкая линейка бензиновых и дизельных моторов, то новый Chevrolet Orlando получит поначалу лишь один двигатель. Это 1,3-литровый турбомотор мощностью 156 л. с. и с максимальным крутящим моментом в 230 Н·м. Максимальная скорость составляет 190 км/ч. Мини-вэн остается переднеприводным, а на выбор предлагают 6-ступенчатые механическую и автоматическую трансмиссию.

Chevrolet Orlando второго поколения планируют выпускать в Китае с конца года. Стоимость мини-вэна составит около 20 тыс. долларов в базовой версии.







Porsche Macan

модернизация





С момента появления Porsche Macan в 2014 году выпущено свыше 350 тыс. внедорожников. Это неплохой результат для недешевой модели. Теперь компактный внедорожник Porsche прошел модернизацию.

Новый Porsche Macan обновили в стиле старшего брата Cayenne. У него новая решетка радиатора и измененные каплевидные фары со светодиодной оптикой уже в базовой версии. Заменены и бамперы, а сзади обращают на себя внимание фонари, растянутые на всю ширину кузова. Предложены и легкосплавные диски нового дизайна диаметром 20 и 21 дюйм.

В салоне изменения менее заметны. В отличие от того же Cayenne, младший Macan не получил цифровую панель приборов, а сохранил привычные циферблаты в отдельных колодцах. Зато на центральной панели теперь установлен новый 11-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Его установка потребовала изменения формы вентиляционных дефлекторов и перемещения их вниз.

Все Porsche Macan теперь оснащены навигационной системой. В списке опций появились спортивное рулевое колесо, ионизатор воздуха в салоне и адаптивный

круиз-контроль с автопилотом для пробок.

Двигатели Porsche Macan пока держат в секрете. Скорее всего, линейка моторов претерпит серьезные изменения: внедорожник получит бензиновые турбированные V6 объемом 3,0 л (333 л. с.) и 2,9 л (440 л. с.). А вот турбодизели на первых порах не будут доступны для Macan. Также известно, что у внедорожника перенастроена подвеска и он станет комфортнее.

Новый Porsche Macan официально представят на Парижском автосалоне. Вскоре после этого внедорожник поступит в продажу по цене примерно от 57 тыс. евро.



Honda HR-V



V



модернизация





Вседорожник Honda HR-V известен с 1999 года, а в 2014 году после длительного перерыва был возрожден. Нынешнее, второе по счету, поколение выпускают уже четыре года, так что пришло время для его модернизации.

Honda HR-V в профиль немного напоминает купе, ведь у него аркообразная форма крыши и спрятанные в стойках ручки задних дверей. Также автомобиль привлекает рельефными боковинами и большим задним спойлером. Узнать обновленную модель можно по более компактной решетке радиатора и хромированной вставке между фарами. Сама передняя оптика также освежена и теперь может быть полностью све-

тодиодной. Сзади обращают на себя внимание новые фонари и серебристый молдинг на пятой двери. Хромированным стал и наконечник выхлопной трубы, а еще предлагают 17-дюймовые легкосплавные диски нового дизайна.

Компоновка салона Honda HR-V не претерпела изменений, но внутри улучшены материалы отделки и усилена шумоизоляция. Приборы помещены в отдельные колодцы, а центральная панель немного повернута к водителю. Особенность HR-V – технология Magic Seat: подушки задних сидений можно поднять и зафиксировать в вертикальном положении.

На первых порах Honda HR-V в Европе

будут продавать с 1,5-литровым 130-сильным бензиновым мотором, а в США – с 1,8-литровым 142-сильным. С весны 2019 года линейку расширят 1,6-литровая дизельная версия мощностью 120 л. с. и заряженный вариант с 1,5-литровой турбированной «четверкой» на 175 л. с.

Как и прежде, можно выбрать 6-ступенчатую механическую трансмиссию или вариатор, передний либо полный привод. Список опций пополнила система активного подавления шумовых помех.

Новый Honda HR-V поступит в продажу с осени. Цена вседорожника в Европе – от 21 тыс. евро.





НОВЫЙ глава ВСЕГДА

Тест-Драйв
ПРЕМЬЕРА

MG HS



оружного «семейства»



В составе китайского концерна SAIC возрожденная британская марка MG постепенно возвращает утраченные позиции и расширяет модельный ряд. В ее линейке появился уже третий вседорожник – представлен новый MG HS, который станет флагманской моделью марки.

Новый HS – самый крупный вседорожник MG: он достигает 4574 мм в длину, 1876 мм в ширину и 1664 мм в высоту при колесной базе в 2712 мм. Автомобиль привлекает внимание весьма выразительным дизайном с выпуклыми боковинами и изогнутой линией крыши. Широкая решетка радиатора сочетается с раскосыми светодиодными фарами, а в переднем бампере заметен небольшой воздухозаборник. Расширенные

задние крылья подчеркнуты изогнутыми фонарями, также со светодиодной оптикой. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером.

В салоне использованы довольно-неплохие материалы отделки. В самой дорогой версии Trophy предусмотрены двухцветная кожа и полированный алюминий. Светодиодная подсветка может изменять цвет. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый экран, а на центральной панели установлен 10-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Также обращают на себя внимание спортивные сиденья с интегрированными подголовниками.

Топовый вариант MG HS получит панорамную крышу, мощную аудиосистему Bose электропривод и подогрев передних сидений, камеру заднего вида, спутниковую

навигацию. Также будут установлены адаптивный круиз-контроль, системы автоматического торможения и соблюдения полосы движения.

На выбор предложат бензиновые турбомоторы объемом 1,5 л (170 л. с.) и 2,0 л (225 л. с.). MG HS будет доступен с 6-ступенчатой механической трансмиссией или 7-ступенчатым «роботом» с двумя сцеплениями. Полноприводным будет только 225-сильный вариант.

Новый MG HS поступит в продажу в Китае с сентября, а в Европе он появится в 2019 году (для Старого света его сборку наладят в Великобритании). Начальная стоимость вседорожника составит 25 тыс. евро. Можно ожидать новинку и на украинском рынке, ведь MG у нас продают официально.







BMW M5 C



Competition

прибавка в мощности





Новый BMW M5 шестого поколения появился совсем недавно – в прошлом году. Тем не менее, в Мюнхене уже взяли за доработку модели и представили еще более экстремальный седан BMW M5 Competition.

Главная особенность BMW M5 Competition – увеличенная мощность 4,4-литрового турбированного V8. Теперь двигатель развивает 625 л. с. Максимальный крутящий момент остался на прежнем уровне – 750 Н·м. Разгон до 100 км/ч теперь занимает 3,3 с, а до 200 км/ч – 10,8 с. Максимальная скорость ограничена на отметке в 305 км/ч. Еще одним новшеством стала спортивная выхлопная

система, обеспечивающая двигателю более сочное звучание.

Как и стандартная модель, новый BMW M5 Competition оснащен 8-ступенчатой автоматической трансмиссией и является полноприводным, но для ценителей остался заднеприводной режим, позволяющий добиться яркого заноса.

Рулевое управление и подвеска BMW M5 Competition немного перенастроены. Также установлены адаптивные амортизаторы и увеличенные тормозные диски с шестипоршневыми суппортами. За доплату предложены карбоново-керамические тормоза.

Самый мощный седан BMW узнается по

окрашенным в черный цвет решетке радиатора и зеркалам заднего вида. К тому же, установлены измененный аэродинамический обвес и 20-дюймовые легкосплавные диски с более широкими шинами размером 275/35 R20 спереди и 285/35 R20 сзади.

В салоне немного изменена отделка, добавлены новые коврики и накладки на пороги. Предусмотрены и спортивные кресла с улучшенной боковой поддержкой.

Новый BMW M5 Competition уже поступил в продажу в Европе. Стоимость седана составляет 127 тыс. евро, то есть он почти на 10 тыс. евро дороже стандартной модели.



MG3

НОВОЕ «ЛИЦО»







MG3 – одна из первых моделей британской марки, созданных после ее возрождения в составе китайского концерна SAIC. Представили хетчбэк В-класса в 2010 году, а производство наладили как в Великобритании, так и в Китае. Теперь MG3 прошел плановое обновление.

Новый MG3 можно узнать по измененной передней части, выполненной в духе вседорожника MG ZS. Решетка радиатора стала крупнее, увеличены и воздухозаборники в бампере. Фары теперь раскосые и дополнены светодиодными ходовыми огнями уже в базовой версии. Обновлены и

фонари хетчбэка (они расположены в задних стойках крыши), а за доплату теперь предложены 16-дюймовые легкосплавные диски. Персонализировать автомобиль можно с помощью двухцветной окраски и различных наклеек на кузов.

В отделке салона появились вставки под карбон и серебристые накладки. Установлено новое трехспицевое рулевое колесо, причем его обод обшит перфорированной кожей. Заменена и комбинация приборов: циферблаты теперь украшены красными ободками, а внутри спидометра установлен указатель топлива в баке. На центральной панели появился 8,0-дюймовый сенсорный

дисплей мультимедийной системы. Кроме того, заменены переключатели блоков аудиосистемы и климатической установки.

Как и прежде, под капотом MG3 установлен 1,5-литровый атмосферный бензиновый двигатель. Его мощность увеличена до 115 л. с. и он теперь соответствует экологическим нормам Евро-6. На выбор предложены 5-ступенчатые механическая или роботизированная коробки переключения передач.

Новый MG3 уже поступил в продажу в Великобритании и Китае. Стоимость хетчбэка стартует с отметки в 10 500 евро.





Aston Martin DB4 GT Continuation

возрожденная классика



in

on

ика





Купе Aston Martin DB4 – очень важная модель для британской марки, ведь именно она вывела ее на международный уровень. Всего в 1958-1963 годах выпущено чуть более 1200 этих автомобилей, но гораздо более редким является заряженный вариант DB4 GT – таких купе существовало лишь 75. Три из них облегчили и подготовили к соревнованиям и теперь эти гоночные версии на аукционах стоят 4-5 миллионов долларов.

В наши дни стало популярным воссоздавать знаменитые модели прошлого. Так, возродили классические Jaguar XKSS и E-Туре, а Land Rover выпустил партию вседорожников 50-х годов. Этим же путем пошли и в Aston Martin – произвели гоночный DB4 GT Continuation.

Новый Aston Martin DB4 GT Continuation с виду в малейших деталях повторяет модель 1959 года. У него элегантный дизайн с длинным капотом и аркообразной формой крыши. Широкая решетка радиатора сочетается с миндалевидными фарами, а на капоте и в передних крыльях заметны воздухозаборники. Поскольку перед нами трековый автомобиль, то бамперы отсутствуют. Сзади обращают на себя внимание наклоненные на большой угол стойки крыши и «кили» в стиле американских автомобилей 50-х годов. Все кузовные панели выполнены из алюминиевых сплавов, поэтому масса автомобиля – всего 1230 кг.

Духом прошлого пронизан и салон Aston Martin DB4 GT Continuation. В отделке сочетаются кожа и алюминий, а трехспицевое

рулевое колесо декорировано деревом. Родом из 50-х – и циферблаты приборов. А вот спортивные сиденья – современные, появился и трубчатый каркас безопасности.

Купе Aston Martin оснащено рядной 4,2-литровой «шестеркой» мощностью 340 л. с. и максимальным крутящим моментом в 475 Н·м. В паре с ней работает 4-ступенчатая механическая коробка переключения передач. Также предусмотрены дисковые тормоза всех колес и дифференциал повышенного трения.

Всего выпускают только 25 Aston Martin DB4 GT Continuation по цене в 1,9 миллиона долларов. Конечно, это немало, но в два раза дешевле оригинала. Так что неудивительно, что все авто уже проданы.

Технические характеристики Aston Martin DB4 GT Continuation

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1230
Длина/ширина/высота, мм	4368/1676/1321
Колесная база, мм	2360
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	4211
Тип	Бензиновый
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	340 при 66000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	475 при 4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/86
Трансмиссия	
Тип привода	Задний
Коробка передач	4-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
Тормоза задние	дисковые
Эксплуатационные показатели	
Стоимость автомобиля, долларов	1 900 000



SILVERSTONE.CO.UK





BMW Z4

третья глава





Марка BMW известна своими легкими спортивными кабриолетами еще с начала 30-х годов. В наши дни в этом сегменте представлен BMW Z4. Его выпускают с 2002 года и теперь пришло время для третьего поколения модели. Новый BMW Z4 представили на шоу ретро-автомобилей Concours d'Elegance в Калифорнии.

BMW Z4 по габаритам сопоставим с предшественником, но построен на абсолютно новой платформе, которую также будет использовать возрожденное купе Toyota Supra. Автомобиль легче предшественника на 50 кг благодаря отказу от складывающейся металлической крыши в пользу мягкого тканевого верха. Сложить его за 10 с помогает электропривод.

Серийный кабриолет BMW с виду практически не отличается от прошлогоднего концепт-кара Z4. Он сохраняет знакомый

силуэт с длинным капотом и сдвинутым назад салоном. Фирменная решетка радиатора стала крупнее, а фары теперь каплевидные и светодиодные (в качестве опции предложена и матричная оптика). Капот и боковины выполнены профилированными. В крышку багажника интегрирован спойлер, а ширину «плеч» подчеркивают изогнутые фонари. Заряженную версию M40i можно узнать по обвесу, увеличенным воздухозаборникам в бампере и 19-дюймовым легкосплавным дискам.

Во внутренней отделке сочетаются кожа и полированный алюминий. Показания приборов впервые выведены на дисплей, а за доплату могут проецироваться и на лобовое стекло. Центральная панель повернута к водителю и увенчана 12,3-дюймовым сенсорным экраном. Сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем. В BMW Z4 M40i предусмотрены спортивные

кресла с улучшенной боковой поддержкой.

Модификация M40i получила 3,0-литровую рядную «шестерку» с турбонаддувом, развивающую 340 л. с. и обладающую максимальным крутящим моментом в 450 Н·м. С 8-ступенчатым «автоматом» новый BMW Z4 разгоняется до 100 км/ч за 4,6 с и развивает 250 км/ч. При этом расход топлива уменьшен до 7,4 л/100 км в смешанном цикле. Позже линейку расширят 2,0-литровые турбомоторы мощностью 184 и 265 л. с.

Во флагманском варианте M40i также предусмотрены адаптивные амортизаторы и дифференциал повышенного трения. Установлены и тормозные диски увеличенного диаметра.

Новый BMW Z4 поступит в продажу с октября. Стоимость автомобиля составит примерно 35 тыс. евро в базовой версии и 50 тыс. в модификации M40i.









Технические характеристики BMW Z4

Тип кузова	кабриолет
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1550
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	2979
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и число цилиндров	В ряд, 6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	340 при 5500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	450 при 1380-5200
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, ESP, ASR
Размер шин	255/35 R19 спереди, 275/35 R19 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,6
Максимальная скорость, км/ч	250
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	7,4
Стоимость автомобиля в Европе, евро	35 000 – 55 000

Bugatti Divo

экстремальный собрат Chiron



Тест-Драйв

ПРЕМЬЕРА





С момента возрождения марки Bugatti под крылом концерна Volkswagen в ее линейке была лишь одна модель. Сначала выпускали Bugatti Veuron, затем – его наследника Chiron. Теперь же модельный ряд расширило трековое купе Bugatti Divo. Назвали его в честь известного гонщика 20-30-х годов Альберта Диво.

Новый Bugatti Divo создан на платформе Chiron и даже напоминает собрата в профиль, однако выглядит по-другому, ведь у двух автомобилей нет ни одной общей кузовной панели. Divo смотрится агрессивнее собрата, но сохраняет фамильные черты вроде подковообразной решетки радиатора, изгиба линии крыши и «киля» в

духе знаменитого Bugatti Type 57 Atlantic. В то же время, обращают на себя внимание С-образные светодиодные фары, аэродинамический обвес и многочисленные воздухозаборники. Установлено и регулируемое антикрыло, служащее аэротормозом при замедлении.

Аэродинамика автомобиля серьезно



улучшена и прижимная сила на 90 кг больше, чем у Chiron – 456 кг. Кроме того, Divo легче на 35 кг.

В отделке салона наряду с кожей и карбоном появилась легкая алькантара. На панели приборов центральный циферблат спидометра сочетается с двумя жидкокристаллическими дисплеями. Установлены новые ковшеобразные спортивные сиденья, причем кресла водителя и пассажира разного цвета.

За спинками сидений размещен 8,0-литровый W16 с четырьмя турбинами от того же Bugatti Chiron. Он развивает 1500 л. с. и обладает максимальным крутящим моментом в 1600 Н·м. В паре с ним работает 7-ступенчатая роботизированная трансмиссия с двумя сцеплениями. Интересно, что максимальная скорость ограничена на отметке в 380 км/ч.

Дело в том, что Bugatti Divo делает упор на управляемость. У него перенастроены

рулевое управление и подвеска, а карбоново-керамические тормоза получили дополнительное охлаждение. Боковое ускорение в поворотах достигает 1,6 g, что является отличным результатом для тяжелого полноприводного купе.

Новый Bugatti Divo стал самой дорогой моделью в истории марки – он стоит 5 миллионов евро. Несмотря на баснословную стоимость, все 40 автомобилей ограниченной серии уже раскуплены.







Технические характеристики Bugatti Divo

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест	2/2
Снаряженная масса, кг	1960
Колесная база, мм	2711
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	7993
Тип	Бензиновый с турбонаддувом
Расположение	В базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	W16
Количество клапанов/распредвалов, шт.	64/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	1500 при 6700
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	1600 при 2000-6000
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/100
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, ESP, Traction control
Количество подушек безопасности	6
Размер шин	285/30 ZR20 спереди, 355/25 ZR21 сзади
Эксплуатационные показатели	
Максимальная скорость, км/ч	380
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	5 000 000

Ferrari 488



Pista Spider

юбилейный кабриолет









Практически все модели в линейке Ferrari получают заряженные трековые версии. Как правило, они мощнее и легче стандартных моделей. В начале года у купе Ferrari 488 GTB появилась «горячая» модификация Pista, а теперь к ней присоединился и кабриолет Pista Spider. Представили его на шоу классических и эксклюзивных автомобилей в США. Это, кстати, юбилейная, 50-я модель с кузовом кабриолет в истории марки.

Как и купе, новый Ferrari 488 Pista Spider получил доработанный двигатель. Теперь 3,9-литровый V8 с двумя турбинами развивает на 50 л. с. больше – 720 л. с. Максимальный крутящий момент увеличен до 770 Н·м. Разгон до 100 км/ч занимает

всего 2,85 с, а до 200 км/ч – 8 с. Максимальная скорость составляет 340 км/ч. Кроме того, установлена новая выхлопная система с более сочным звуком.

В паре с «восьмеркой» работает 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Электронный задний дифференциал E-Diff и антипробуксовочная система F1-Trac перенастроены. Установлены адаптивные амортизаторы и технология Side Slip Angle Control, позволяющая регулировать угол управляемого заноса. Обязательными являются и карбоново-керамические тормоза.

Отличить новый Ferrari 488 Pista Spider можно по заостренному «носу» с увеличенными воздухозаборниками. Кроме того, кабриолет получил новый аэродинамический

обвес и небольшой задний спойлер. Прижимная сила увеличена на 20%. К тому же, за счет использования карбона в конструкции новичок легче стандартной модели – 1380 кг. Как и прежде, жесткая металлическая крыша складывается с помощью электропривода за 14 с.

Во внутренней отделке сочетаются карбон и алькантара. Ferrari 488 Pista Spider получил новый желтый циферблат тахометра и индикатор переключения передачи на рулевое колесо. Предусмотрены и спортивные ковшеобразные сиденья с улучшенной боковой поддержкой.

Новый Ferrari 488 Pista Spider поступит в продажу с осени. Цена кабриолета в Европе составит около 320 тыс. евро.





Технические характеристики Ferrari 488 Pista Spider

Тип кузова	кабриолет
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1380
Длина/ширина/высота, мм	4605/1975/1206
Колесная база, мм	2650
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	3902
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	В базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	720 при 8000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	770 при 3000
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/78
Трансмиссия	
Тип привода	Задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, CST, F1-Trac
Количество подушек безопасности, шт.	4
Размер шин	245/35 ZR20 спереди 305/30 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,85
Максимальная скорость, км/ч	340
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	320 000

SSC Tuatara



цель – скорость





Американская компания SSC North America стала известна благодаря купе Ultimate Aero, установившему в 2007 году мировой рекорд скорости – 412 км/ч. С 2010 года ведется разработка преемника SSC Ultimate Aero, получившего название Tuatara (в честь одного из видов ящериц). Однако только теперь на шоу классических автомобилей Concours d'Elegance в Калифорнии представили серийную модель.

Новый SSC Tuatara достигает 4429 мм в длину, 1991 мм в ширину и 1092 мм в высоту при колесной базе в 2672 мм. В конструкции автомобиля широко использован карбон, поэтому его масса – всего 1247 кг. Из углеволокна выполнены даже 20-дюймовые колесные диски.

Дизайн SSC Tuatara подчинен аэродинамике: у автомобиля низкий коэффициент

лобового сопротивления – 0,279. Купе обращает на себя внимание благодаря каплеобразной форме крыши и высокой оконной линии. Оптика является полностью светодиодной. Двери поднимаются вверх. Автомобиль получил небольшое антикрыло и дополнительные аэродинамические элементы на задних крыльях. Сзади обращают на себя внимание треугольные наконечники выхлопных труб и огромные отверстия для отвода тепла из моторного отсека.

Во внутренней отделке сочетаются кожа, алькантара и карбон. Руль приплюснuto сверху и снизу, а показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей.

SSC Tuatara оснащен немаленьким 5,9-литровым V8 с двойным турбонаддувом, который весит всего 194 кг. При этом двигатель развивает 1350 л. с. на бензине Аи-92 и 1750 л. с. – на биоэтаноле E85. Максималь-

ный крутящий момент в обоих случаях составляет 1735 Н·м. В паре с мотором работает 7-ступенчатая роботизированная коробка переключения передач.

Точные характеристики купе пока не оглашены. По заявлениям разработчиков, разгон до 100 км/ч займет около 2,3 с, а максимальная скорость превысит 480 км/ч. Это значит, что модель SSC снова будет претендовать на звание самого быстрого автомобиля в мире и поборется с Bugatti Chiron и Hennessey Venom F5.

Также известно, что SSC Tuatara получит электроусилитель руля, регулируемые амортизаторы и карбоново-керамические тормозные диски диаметром 381 мм.

Новый SSC Tuatara поступит в производство с 2019 года. Планируют выпустить ограниченную серию из сотни автомобилей по цене примерно в миллион долларов.





Технические характеристики SSC Tuatara

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1247
Длина/ширина/высота, мм	4429/1991/1092
Колесная база, мм	2672
Диаметр разворота, м	12,5
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	5899
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	1750 при 8800
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	1735 при 6800
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Размер шин	245/35 ZR20 спереди, 345/25 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,3
Максимальная скорость, км/ч	480
Стоимость тестируемого автомобиля (в США), долларов	1 000 000



Hyundai Nexo: не



е такой, как все



Среди так называемых «альтернативных» технологий в автомобильном мире водородные топливные ячейки не очень популярны. Сказывается слабо развитая инфраструктура – заправочных станций гораздо меньше, даже чем высокоскоростных зарядок для электромобилей. Тем не менее, ряд автопроизводителей продолжают упорно развивать водородные технологии и среди – Hyundai. Ранее корейская компания мелкими сериями выпускала Hyundai ix35 с топливными ячейками, а теперь на смену ему пришла самостоятельная модель Nexo.

Новый Hyundai Nexo достигает 4670 мм в длину и 1860 мм в ширину при колесной базе в 2790 мм, то есть занимает нишу между вседорожниками Tucson и Santa Fe. Правда, автомобиль и тяжелый – 1814 кг. Зато по меркам своего класса он обтекаемый: коэффициент лобового сопротивления у него составляет 0,329.

Хорошей аэродинамике способствует стремительный профиль с аркообразной формой крыши и прячущимися дверными ручками. В дизайне преобладают плавные

скругленные поверхности. Решетка радиатора очень широкая, а светодиодная оптика выполнена «двухэтажной». Узкие ходовые огни соединены светящейся вставкой, а ниже находятся фары. У Hyundai Nexo клиновидная оконная линия и тоненькие стойки крыши, а крылья слегка выпуклые. Пороги украшены хромированными молдингами. Пятая дверь сверху прикрыта немаленьким спойлером, а по краям кузова сзади размещены крупные треугольные фонари.

Во внутренней отделке использованы экологически чистые материалы – синтетическая кожа и ткань из волокон бамбука и сахарного тростника. Двухспицевый руль Hyundai Nexo снабжен напльвами в районе хвата рук. Показания приборов выведены на 7,0-дюймовый жидкокристаллический дисплей.

Рядом расположен 12,3-дюймовый экран мультимедийной системы. Он сенсорный, но для навигации в меню предусмотрен и джойстик. Интересно, что на карте навигационной системы отмечены водородные заправки. На наклоненной центральной консоли на удивление много кнопок, но все

они крупные и удобные в пользовании. Клавиши заменяют и рычаг трансмиссии. Под консолью предусмотрена небольшая ниша для мелкой поклажи.

Передние сиденья мягкие и комфортабельные, хотя немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Во всех Hyundai Nexo они оснащены электроприводом, подогревом и вентиляцией. Посадка довольно высокая, что в купе с тоненькими стойками крыши обеспечивает хорошую обзорность.

На втором ряду также достаточно места для ног и над головой. Хотя салон не очень широкий, а потому двоим пассажирам сзади комфортнее, чем троим. А вот объем багажника приличный – 461 л в обычном состоянии и 1466 л – со сложенными задними креслами. Пятая дверь дополнена электроприводом.

Hyundai Nexo предлагают только в одном варианте комплектации, причем довольно-таки богатом. Предусмотрены система доступа без ключа, электропакет, двухзонный климат-контроль, аудиосистема, панорамная крыша, связь Bluetooth, парковочный





автопилот с дистанционным управлением, адаптивный круиз-контроль. Также широкое оснащение по безопасности: 6 надувных подушек, система стабилизации, технологии полуавтономного движения, автоматического замедления, соблюдения полосы движения, мониторинга «слепых» зон и определения усталости водителя.

Под капотом вседорожника прячется электромотор мощностью 163 л. с. Конечно же, он работает тихо и весьма тяговит, ведь уже с первых оборотов доступны максимальные 395 Н·м крутящего момента. Правда, немалый вес автомобиля дает о себе знать, а потому динамика при таких характеристиках не самая лучшая – 9,2 с до 100 км/ч и максимальные 179 км/ч. Впрочем,

в городских условиях этого хватает, да и на трассе обгон совершается легко.

Электроэнергия для мотора вырабатывается в топливных ячейках путем электрохимической реакции водорода. Топливо хранится в трех баках суммарным объемом в 157 л (стоимость полной заправки - около 80 долларов) и его достаточно, чтобы проехать 665 км. Заправка водородом происходит за 5 минут. Силовая установка работает без нареканий и в -30°C, а ресурс топливных ячеек – минимум 160 тыс. км.

Hyundai Nexo более ориентирован на комфорт. Его подвеска мягкая, а потому выбоины легко поглощаются. При этом благодаря низкому центру тяжести вседорожник мало кренится в поворотах. Руль

очень легкий и ему не хватает информативности, а еще на нем часто ощутимы толчки. В поворотах тяжелый автомобиль демонстрирует недостаточную поворачиваемость. На извилистых дорогах дает о себе знать недостаточная поворачиваемость. Зато шумоизоляция салона отличная ветер и шины практически не слышны. Также хорошо настроена система регенеративного торможения и обратная связь у нее на высоте.

Новый Hyundai Nexo поступит в продажу с 2019 года. Вседорожник будет недешевым – около 60 тыс. евро. Однако новые технологии всегда были дорогостоящими, тем более, что эта модель и не планировалась как массовая и бюджетная.





Технические характеристики Hyundai Nexo

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1814
Длина/ширина/высота, мм	4670/1860/1630
Колесная база, мм	2790
Колея передняя/задняя, мм	1585/1585
Клиренс (дорожный просвет), мм	140
Объем багажника мин/макс, л	461/1466
Диаметр разворота, м	10,6
Двигатель	
Тип	электрический
Расположение	Спереди, поперечно
Макс. мощность, л. с.	163
Макс. крутящий момент, Н•м	395
Топливо/емкость бака, л	Водород/157
Трансмиссия	
Тип привода	Передний
Коробка передач	1-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	225/60 R17
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,2
Максимальная скорость, км/ч	179
Дальность пробега, км	665
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	60 000
Первое техобслуживание км	20 000
Периодичность техобслуживания км	20 000



Peugeot 508:



смена образа



Первый Peugeot 508 представили в 2010 году как замену сразу двум моделям – 407 и 607. Были подготовлены классические седан и универсал. Однако сейчас модели D-класса теряют популярность, а потому в Peugeot пошли на радикальный шаг и полностью изменили концепцию 508. Второе поколение модели серьезно изменилось.

Во-первых, на смену седану пришел лифтбэк, причем с весьма динамичным дизайном. У него укорочены свесы кузова, а капот стал длиннее. Линия крыши теперь

более покатая, а у лобового и заднего стекол увеличены углы наклона. Боковины стали более профилированными. Фирменная хромированная решетка радиатора сочетается с продолговатыми светодиодными фарами и необычными вертикальными ходовыми огнями. Воздухозаборник в переднем бампере напоминает улыбку. У боковых окон теперь отсутствуют рамки. Фонари напоминают жабры, а соединяет их прозрачная вставка. Peugeot 508 GT можно узнать по аэродинамическому обвесу, двум выхлопным трубам и 18-дюймо-

вым легкосплавным дискам вместо стандартных 16-дюймовых.

Во-вторых, новый Peugeot 508 компактнее предшественника. Он стал короче на 40 мм (4750 мм), а колесная база меньше на 27 мм (2790 мм). К тому же, лифтбэк сразу на 5 см ниже – 1403 мм. Масса при этом уменьшена сразу на 70 кг. В основе модели лежит модульная платформа PSA EMP2, которую также используют Peugeot 3008 и 5008. Коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,26.

В салоне улучшены материалы отделки.





В более дорогих версиях присутствуют кожа и дерево, а на педалях установлены металлические накладки. Передняя панель оформлена в фирменной стилистике i-Cockpit. Цифровая 12-дюймовая комбинация приборов расположена очень высоко, а трехспицевый руль небольшой. За доплату предложена и система проецирования данных на лобовое стекло.

Центральная панель Peugeot 508 повернута к водителю и увенчана сенсорным дисплеем мультимедийной системы. В зависимости от уровня оснащения, его диагональ составляет 8 или 10 дюймов. Благодаря ему здесь существенно уменьшено количество переключателей, однако теперь даже температура изменяется через меню мультимедиа. Оставшиеся кнопки напоминают клавиши пианино.

У рулевой колонки Peugeot 508 изменяется высота и глубина. Передние сиденья

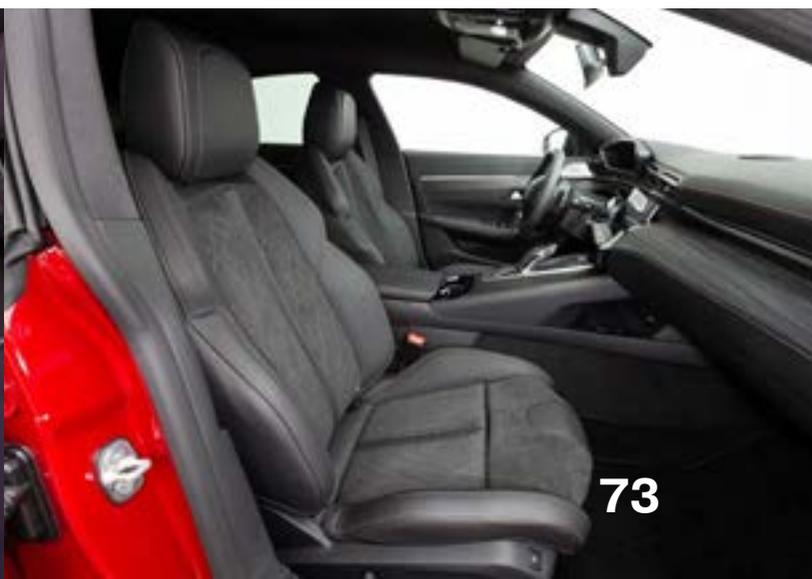
мягкие и комфортабельные, но при этом неплохо удерживают спину. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Пара подлокотников прячет нишу для мелкой поклажи, в которой также предусмотрены USB-порт и беспроводная зарядка для смартфонов.

На втором ряду места для ног достаточно много, а салон довольно широкий в районе плеч. Однако пространство над головой существенно уменьшено, что ощутят люди ростом свыше 180 см. Зато объем багажника увеличен до 487 л в обычном состоянии и 1537 л – со сложенными задними сиденьями.

Начальная комплектация Peugeot 508 расширена и включает электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, аудиосистему, датчики света и дождя. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, система

стабилизации, технологии автоматического торможения и соблюдения полосы движения. Самый дорогой вариант GT добавляет систему доступа без ключа, электропривод, подогрев, вентиляцию и массаж передних сидений, камеру заднего вида, электропривод пятой двери с сенсорным открытием, адаптивный круиз-контроль с полуавтономным режимом для пробок. Кроме того, добавлены системы распознавания дорожных знаков и определения усталости водителя. Среди опций есть камеры кругового обзора, парковочный автопилот и система ночного видения.

В общей сложности на выбор предлагаются шесть двигателей. Начальный 1,2-литровый турбомотор развивает 130 л. с. Выше в иерархии – 1,6-литровая «четверка», доступная в вариантах на 180 и 225 л. с. Она довольно эластична и неплохо проявляет себя в среднем диапазоне оборотов.





Максимальные 300 Н·м крутящего момента доступны при 2500 об/мин. Двигатель работает плавно, а громким становится только на высоких оборотах. С ним Peugeot 508 разгоняется до 100 км/ч за 7,3 с и развивает 250 км/ч. В городе расход топлива составляет 7,5 л/100 км, а за городом – 4,6 л/100 км.

Турбодизель объемом 1,5 л развивает 130 л. с., также доступны 2,0-литровые двигатели мощностью 163 и 180 л. с. Особенно впечатляет самый мощный мотор. Его преимущество – немалая тяга на малых оборотах. Пиковый крутящий момент в 400 Н·м достигается уже при 2000 об/мин. Разгон до 100 км/ч занимает 8,3 с, а мак-

симальная скорость составляет 235 км/ч. Двигатель несколько шумноват, особенно если его раскручивать. Зато он экономичный – 5,9 л/100 км в городе и 3,9 л/100 км – на трассе.

Новая 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия радует плавностью работы, хотя переключает передачи слишком часто. Позже появится и полный привод, однако предложат его только для 225-сильной версии и будущего флагмана – 300-сильного гибрида.

Как и прежде, у Peugeot 508 на первом месте комфорт, поэтому подвеска легко справляется с дорожными неровностями. Хотя она все же стала чуть более упругой,

что в купе с пониженным центром тяжести позволило уменьшить крены в поворотах. В 508 GT пружины более жесткие и установлены адаптивные амортизаторы. Недостаточная поворачиваемость теперь реже проявляется, хорошее и сцепление с дорогой. Руль лифтбэка легкий, но стал точнее. Автомобиль лучше маневрирует в городе – диаметр разворота уменьшен до 10,8 м. Также улучшена шумоизоляция и на больших скоростях стало тише.

Новый Peugeot 508 уже поступил в продажу в Европе. Там лифтбэк стоит от 31 тыс. евро, а вскоре к нему присоединится и универсал.





Технические характеристики Peugeot 508

Тип кузова	лифтбэк	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная/полная масса, кг	1495	1610
Длина/ширина/высота, мм	4750/1859/1403	
Колесная база, мм	2793	
Колея передняя/задняя, мм	1601/1597	
Клиренс (дорожный просвет), мм	136	
Объем багажника, л	487/1537	
Диаметр разворота, м	10,8	
Двигатель		
Рабочий объем, см ³	1598	1997
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, поперечно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	225 при 5500	180 при 3750
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	300 при 1900	400 при 2000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/62	ДТ/62
Трансмиссия		
Тип привода	передний	
Коробка передач	8-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Размер шин	235/45 R18	215/55 R17
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,3	8,3
Максимальная скорость, км/ч	250	235
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	7,5	5,9
загородный цикл	4,6	3,9
смешанный цикл	5,7	4,7
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	31 000 – 46 500	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	



BMW M2 C

быстрее



Competition

и острее



BMW M2 – самый компактный представитель в линейке заряженных версий немецкой марки. Его позиционируют, как прямого наследника знаменитого BMW 2002 Turbo. Купе легкое и быстрое, однако для кого-то оно оказалось недостаточно экстремальным и линейку расширил новый BMW M2 Competition.

Перед нами – классическое купе BMW с длинным капотом, укороченной задней частью и небольшими свесами кузова. Внешние изменения не слишком заметны и несут преимущественно функциональный характер. Так, новый передний бампер с огромными воздухозаборниками улучшает охлаждение моторного отсека и оптимизирует аэродинамику передней части. Несколько иная и решетка радиатора. В боковинах заметны фирменные «жабры». Мускулов автомобилю прибавляют серьезно раздутые колесные арки: они дают понять, что колею купе увеличили на 64 мм спереди и на 71 мм – сзади. Выделяются и новые 19-дюймовые легкосплавные диски. На порогах установлены аэродинамические накладки, а крышка багажника дополнена небольшим спойлером. Из заднего бампера выглядывают четыре хромированных наконечника выхлопных труб.

При длине 4468 мм, ширине 1854 мм и высоте 1410 мм BMW M2 Competition получился весьма компактным. Правда, легким его не назовешь – 1625 кг. Зато новые карбоновые распорки увеличили жесткость кузова.

В отделке салона сочетаются кожа и алькантара с ярко-синими швами. Присутствуют и вставки «под карбон», а на порогах появились металлические накладки. Передняя панель напоминает распростертые крылья. У BMW M2 Competition спортивное трехспицевое рулевое колесо и особый рычаг трансмиссии с логотипами BMW Motorsport. Приборы дополнены ярко-красной подсветкой. Внутри спидометра находится экран бортового компьютера, а в тахометре размещен индикатор экономичной езды.

Широкая центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен 6,5-дюймовый дисплей мультимедийной системы iDrive. Она дополнена такими функциями, как счетчик кругов по гоночному автодрому или хранение данных с видеорегистратора при его подключении. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика. Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля достаточно крупные и рационально упорядочены.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина, а передние сиденья оснащены электроприводом регулировок. BMW M2 Competition получил спортивные сиденья с интегрированными подголовниками и улучшенной боковой поддержкой. Предусмотрена и функция их подогрева. Посадка за рулем по-спортивному низкая, хотя обзорность в общем неплохая. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. На нем размещен

широкий подлокотник, прячущий бокс для мелкой поклажи.

BMW M2 Competition – практичный спортивный автомобиль. На втором ряду вполне достаточно места для двоих взрослых среднего роста. Приличный и багажник: его объем – 390 л.

Комплектация автомобиля расширена и теперь включает электропакет, климат-контроль, 350-ваттную аудиосистему Harman/Kardon с CD-проигрывателем, парктроник, связь Bluetooth, навигационную систему. Обязательными являются 6 подушек безопасности и система стабилизации DSC. В перечне опций значатся камера заднего вида, обогрев руля, технологии автоматического замедления, соблюдения полосы движения и распознавания дорожных знаков.

BMW M2 Competition по-прежнему оснащен 3,0-литровой рядной «шестеркой» с турбонаддувом. Но этот двигатель основательно доработали и дополнили деталями от старшего брата M4. В результате мощность выросла до 410 л. с. при 5250 об/мин. Мотор очень отзывчив и теперь способен раскручиваться до 7500 об/мин, радуя слух сочным звуком новой выхлопной системы. Но при этом он болеетяговит и эластичен, ведь пиковый крутящий момент вырос до 550 Н·м и доступен в широком диапазоне 2400-5200 об/мин. С 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач разгон до 100 км/ч занимает 4,4 с. С трансмиссией с двумя сцеплениями DCT динамика еще лучше – 4,2 с до 100 км/ч. Способствует этому си-





стема борьбы с пробуксовкой при резком старте Launch control. Если же хочется наоборот пожечь шины, то к услугам водителя функция Smoky Burnout. Запаса мощности достаточно, чтобы совершить обгон или выскочить из скоростного поворота, не понижая передачу. Максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч, но за доплату этот порог поднимут до 280 км/ч. DCT также способствует меньшему расходу топлива – 10,5 л/100 км в городском цикле и 6,4 л/100 км – в загородном.

Но главное преимущество DCT – почти мгновенные переключения передач, как в ручном, так и в автоматическом режиме. «Механика» же радует точностью работы и коротким ходом рычага. Кстати, в обоих

случаях на высшей передаче можно передвигаться при всего 1000 об/мин.

BMW M2 Competition стал более послушным и маневренным. Практически равномерное распределение веса по осям, широкая колея, мосты от BMW M3 и низкий центр тяжести способствуют отличной управляемости. Доработанный электронный дифференциал повышенного трения обеспечивает отличное поведение на извилистых дорогах и поворачиваемость, близкую к нейтральной. Сцепление с дорогой у покрышек размером 245/35 ZR19 спереди и 265/35 ZR19 сзади просто отличное. Даже с отключенной системой стабилизации купе остается контролируемым, а в спортивном режиме (в этом случае DSC активна, но

вмешивается поздно) легко добиться управляемого заноса задней оси. Рулевое управление точное и на удивление информативное, несмотря на электроусилитель. В городских условиях оно легкое, но по мере роста скорости наполняется тяжестью. Подвеска дополнена деталями от BMW M4 и, конечно, весьма жесткая, но зато автомобиль очень мало кренится в виражах. Замедление улучшено благодаря увеличенным тормозным дискам диаметром 400 мм спереди и 380 мм сзади.

Новый BMW M2 Competition стал острее и быстрее. Он небольшой, быстрый и очень маневренный. Он почти сравнялся со старшим братом M4, но при этом на 17 тыс. евро дешевле – стоит в Европе от 62 000 евро.





Технические характеристики BMW M2 Competition

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/4
Снаряженная масса, кг	1625
Длина/ширина/высота, мм	4461/1854/1410
Колесная база, мм	2693
Колея передняя/задняя, мм	1579/1601
Клиренс (дорожный просвет), мм	120
Объем багажника мин/макс, л	390
Диаметр разворота, м	10,4
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	2979
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и число цилиндров	В ряд, 6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	410 при 6250
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	550 при 2400-5200
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/52
Трансмиссия	
Тип привода	задний
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, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	245/35 ZR19 спереди, 265/35 ZR19 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,2
Максимальная скорость, км/ч	280
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	11,2
загородный цикл	7,8
смешанный цикл	9,0
Стоимость автомобиля в Европе, евро	61 900
Первое ТО, км	20 000
Периодичность ТО, км	20 000

Kia Sportage





перезапуск



Kia Sportage четвертого поколения получился очень удачной моделью. Только за один прошлый год в мире продано почти полмиллиона этих вседорожников, а в Украине это лидер на рынке новых автомобилей. Поскольку модель представили три года назад, то теперь пришло время для ее планового обновления.

Kia Sportage сохраняет знакомый силуэт с большим углом наклона лобового стекла и высокой оконной линией. Капот профилирован, а колесные арки расширены. Пожалуй, больше всего изменения видны в передней части. Характерные высоко посаженные фары освежены и теперь могут быть полностью светодиодными. Также новыми являются решетка радиатора и

противотуманные фары. Изменен и бампер, причем теперь его украшает серебристый молдинг. Фонари также обновили и, как и прежде, они соединены прозрачной вставкой. Пятую дверь сверху прикрывает немаленький спойлер. Версию GT Line можно отличить по хромированным накладкам на порогах новым 19-дюймовым легкосплавным дискам вместо стандартных 17-дюймовых.



Материалы внутренней отделки несколько улучшены. Внутри стало больше черного лакированного пластика. Kia Sportage получил новое трехспицевое рулевое колесо. Оно обшито кожей во всех версиях, а в GT Line его обод плоский снизу. В этом случае на педалях заметны металлические накладки, а салон декорирован кожей с контрастными красными швами. У автомобиля новые вентиляционные дефлекторы. Приборная панель также немного обновлена. Циферблаты разделены цветным дисплеем бортового компьютера. Внутри спидометра установлен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре находится датчик температуры двигателя.

Широкая центральная панель теперь немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен сенсорный экран мультимедийной системы UVO: в зависимости от уровня оснащения его диагональ – 7,0 либо 8,0 дюймов. Клавиши блоков аудиосистемы и климатической установки четко разделены друг от друга и довольно крупные, чтобы пользоваться ими на ощупь. Их подсветка ярко-красная.

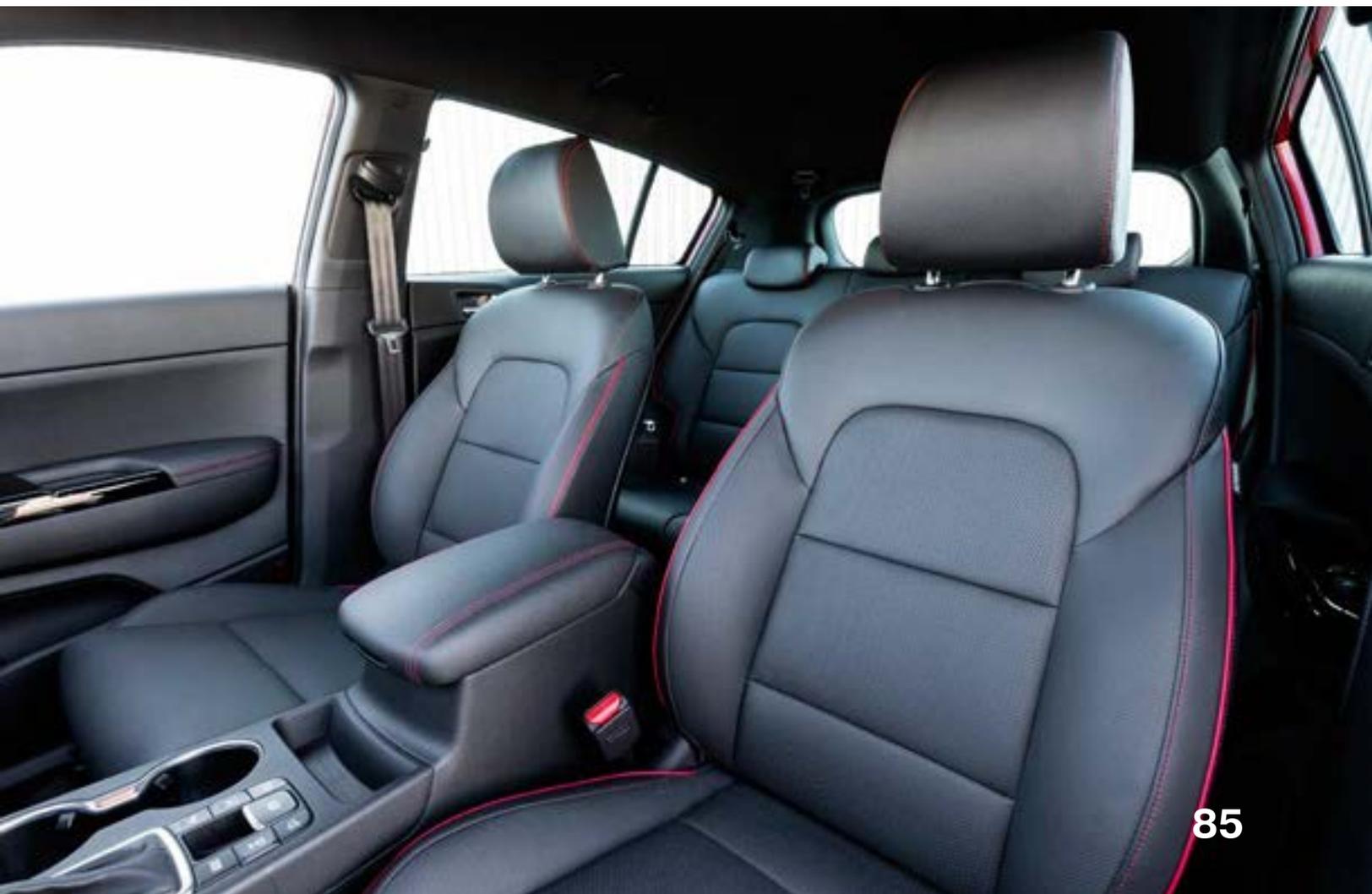
У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья несколько упругие, но зато обладают неплохой боковой поддержкой. Кресла и руль теперь оснащены подогревом во всех Kia Sportage. Высокая посадка обеспечивает хороший обзор вперед и по сторонам, а вот при парковке он ограничен. Сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем, на котором установлены подстаканники и подлокотник с боксом внутри. В версии GT Line есть еще и беспроводная зарядка для смартфонов.



На втором ряду стало больше места и для ног, и над головой. Пассажиры ростом 185 см здесь не будут стеснены. У задних сидений по-прежнему регулируется угол наклона спинки, а теперь есть еще и подогрев. Объем составляет 466 л в обычном состоянии и 1455 л – со сложенными задними креслами. В GT Line пятая дверь оснащена электроприводом с датчиком открытия.

Комплектация Kia Sportage расширена и

даже базовая версия получила электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, магнитолу, камеру заднего вида, датчики света и дождя, круиз-контроль. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технология мониторинга «слепых» зон. Флагманский вариант GT Line укомплектован богато: кожаный салон, система доступа без



ключа, связь Bluetooth, спутниковая навигация, панорамная крыша, электропривод и вентиляция передних сидений, система автоматического замедления. Среди опций – камеры кругового обзора, парковочный автопилот, технологии соблюдения полосы движения, определения усталости водителя и распознавания дорожных знаков.

Начальным двигателем, как и ранее, является 1,6-литровая 132-сильная бензиновая «четверка» с непосредственным впрыском топлива. Ее вариант с турбонаддувом развивает 177 л. с. и выглядит предпочтительнее. Он неплохо проявляет себя в среднем диапазоне оборотов. Максимальные 265 Н·м крутящего момента доступны уже при 1500 об/мин. Мотор на удивление тихий даже на высоких оборотах. Разгон до 100 км/ч занимает 9,1 с, а максимальная скорость составляет 201 км/ч. В городском цикле такой Sportage расходует 9,1 л/100 км, а в загородном – 6,8 л/100 км.

Новый 1,6-литровый турбодизель предложен в версиях на 115 и 136 л. с., а 2,0-литровый мотор отныне доступен только в варианте мощностью 185 л. с. В последнем случае пиковый крутящий момент достигает 400 Н·м при 1750 об/мин, то есть тяги на «низах» более, чем достаточно. Однако теперь этот дизель немного резвее, ведь его дополнили 48-вольтовой гибридной установкой, дающей кратковременную прибавку в 13,5 л. с. Динамика немного улучшена – 9,2 с до 100 км/ч и максимальные 200 км/ч. К тому же, турбодизель стал экономичнее – 6,2 л/100 км в городе и 5,4 л/100 км – на трассе.

Любая версия может быть оснащена



6-ступенчатой механической коробкой переключения передач. Для версий мощностью 136 и 177 л. с. предлагают 7-ступенчатую трансмиссию с двумя сцеплениями тогда, как 2,0-литровому дизелю впервые доступен новый 8-ступенчатый «автомат». Есть варианты с передним и подключаемым полным приводом (с возможностью принудительного подключения задней оси).

Конечно, полноприводной Kia Sportage демонстрирует лучшее сцепление с дорогой и неплохо чувствует себя на легком бездорожье. Хотя выдающейся проходимости от автомобиля с клиренсом в 182 мм не стоит

ждать. Подвеска комфортабельная в большинстве версий хотя довольно упругая в GT Line с 19-дюймовой низкопрофильной резиной. Зато у этого варианта есть система векторизации тяги, уменьшающая недостаточную поворачиваемость. Вседорожник не слишком кренится в виражах. Рулевое управление точное, хотя и не самое информативное. Также у Sportage неплохая шумоизоляция, что особенно заметно после 120 км/ч.

Обновленный Kia Sportage уже продается в Европе, оглашены и украинские цены. У нас базовая версия будет стоить от 538 200 гривен.





Технические характеристики Kia Sportage

Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1637	1712
Длина/ширина/высота, мм	4485/1855/1645	
Колесная база, мм	2670	
Колея передняя/задняя, мм	1585/1585	
Клиренс (дорожный просвет), мм	182	
Объем багажника мин./макс., л	466/1455	
Диаметр разворота, м	10,6	
Двигатель		
Рабочий объем, см ³	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	177 при 5600	185 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	6	
Размер шин	245/45 R19	225/60 R17
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч	9,1	9,2
Максимальная скорость, км/ч	201	200
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	9,1	6,2
загородный цикл	6,8	5,4
смешанный цикл	7,6	5,8
Стоимость автомобиля, гривен	538 200 – 961 300	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

КИТАЙСКИЙ ВСЕДОРОЖНИК СО

Geely Lynk



с скандинавскими корнями

К & Со 02



Автопромышленность Китая развивается ударными темпами и за 10 лет отрасли совершила небывалый прогресс. Уже совсем скоро китайские автомобили планируют продавать в Европейском союзе и США. Концерн Geely с этой целью приобрел Volvo и с помощью шведских инженеров создал отдельную марку Lynk & Co для выхода на международный уровень. Ее первенец Geely Lynk & Co 01 уже продается в Китае и со следующего года будет представлен в Европе. За ним последовал новый Lynk & Co 02.

Как и старший брат, Lynk & Co 02 построен на модульной платформе Volvo CMA, которую также использует новый Volvo XC40. Китайский вседорожник достигает 4448 мм в длину, 1890 мм в ширину и 1528 мм в высоту при колесной базе в 2702 мм. Масса автомобиля – 1645 кг.

Над дизайном Lynk & Co 02 работал стилист Volvo Питер Хорбери. Автомобиль очень напоминает старшего брата, хотя выглядит более «по легковому». Он ниже, его оконная линия более высокая, а у стоек крыши увеличены углы наклона. Спереди обращают на себя внимание высоко посаженные каплевидные светодиодные фары и узкая решетка радиатора – это своеобразные черты стиля Lynk & Co. В переднем бампере заметен немаленький воздухозаборник. Боковины профилированы, а колесные арки расширены. Нижняя часть кузова защище-

на черными пластиковыми накладками. Пятая дверь сверху прикрыта немаленьким спойлером, а по краям кузова сзади размещены крупные Г-образные фонари. Персонализировать автомобиль можно с помощью двухцветной окраски.

Материалы отделки в салоне Lynk & Co 02 – на невиданном для китайских автомобилей уровне. Уже в базовой версии предусмотрена кожа (она может быть двухцветной), а разбавляют ее серебристые вставки «под алюминий». Обод рулевого колеса плоский снизу. Показания приборов выведены на 12,25-дюймовый дисплей, причем его конфигурацию можно изменять. Обращает на себя внимание небольшой рычаг трансмиссии.

Центральная панель вседорожника повернута к водителю. Большую ее часть занимает 10,2-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Клавиш блоков аудиосистемы и круиз-контроля очень мало – особенно выделяются крупные круглые переключатели. Под ними предусмотрена ниша с беспроводной зарядкой для смартфона.

Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету. Посадка в Lynk & Co 02 довольно низкая, по меркам вседорожников. Спортивные передние кресла с интегрированными подголовниками обладают хорошей боковой поддержкой и в то же время комфортабельные. Они оснащены подогревом.

Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлен подлокотник с боксом внутри.

Сзади места для ног и над головой вполне хватает для пассажиров ростом 185 см. А вот ширина салона не самая большая, поэтому на втором ряду комфортнее двоим. Объем багажника составляет 400 л в обычном состоянии и 1340 л – со сложенными задними сиденьями.

Новый Lynk & Co 02 предложат только в одном варианте оснащения. Он включает систему доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, навигационную систему, камеру заднего вида, электромеханический стояночный тормоз, Wi-Fi. Также предусмотрены 6 подушек безопасности и система стабилизации. За доплату доступны электропривод передних сидений с памятью настроек, а также системы автоматического торможения, соблюдения полосы движения, распознавания дорожных знаков и слежения за «слепыми» зонами.

Двигатели с турбонаддувом также знакомы по разным моделям Volvo. Трехцилиндровый бензиновый мотор объемом 1,5 л развивает 150 л. с. или 179 л. с. Более мощный вариант, конечно предпочтительнее, ведь с ним гораздо лучше динамика – 8,2 с до 100 км/ч и максимальные 190 км/ч. Пи-







ковые 245 Н·м крутящего момента достигаются при 1850 об/мин. Двигатель довольно громкий, но не беспокоит вибрациями. Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует быстрые переключения передач. Расход топлива составляет 6,3 л/100 км в смешанном цикле.

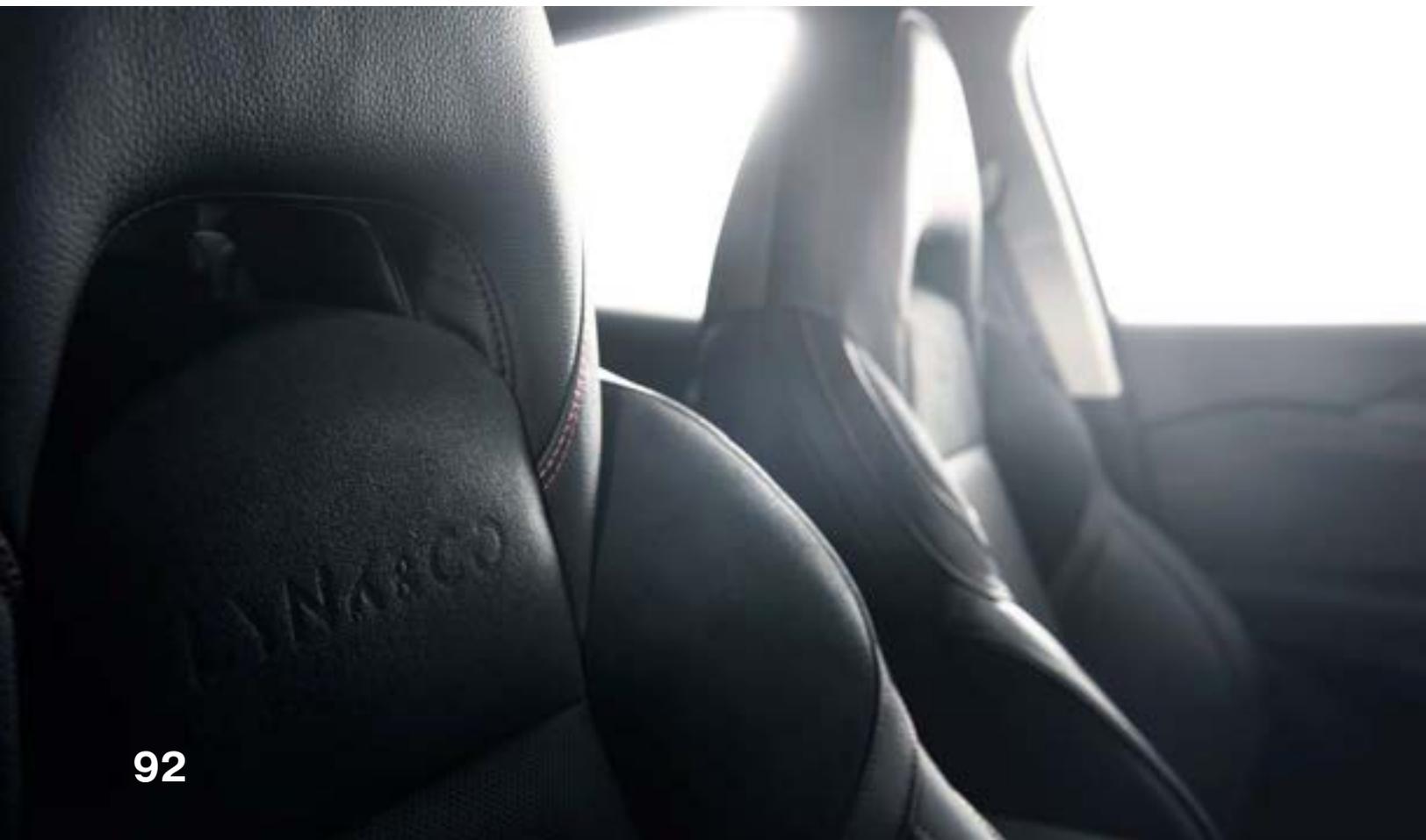
Также будет доступна 2,0-литровая турбированная «четверка» мощностью 190 л. с. С ней динамика не намного лучше (7,8 с до 100 км/ч), но зато мотор работает тише и

более плавно. Также вскоре появится заряжаемый гибрид Lynk & Co 02 с 1,5-литровым 179-сильным двигателем и электромотором на 75 л. с. Его суммарная мощность составит 250 л. с. и до 50 км вседорожник сможет проехать на электротяге. Предложат версии как с передним, так и с подключаемым полным приводом.

Конечно, у полноприводного варианта сцепление с дорогой гораздо лучше. Ходовая Lynk & Co 02 ставит на первое место комфорт. Мягкая и длинноходная подвеска легко погло-

щает большинство выбоин, хотя с опционными 19-дюймовыми колесами езда довольно упругая. Низкий центр тяжести позволил добиться относительно небольших кренов в поворотах. Рулевое управление очень легкое и не слишком острое, да и обратной связи ему не хватает. На больших скоростях в салоне отчетливо слышны шумы ветра.

Новый Geely Lynk & Co 02 уже продается в Китае и там стоит от 142 тыс. юаней (20 700 долларов). В Европе модель появится в конце 2019 года.





Технические характеристики Geely Lynk & Co 02

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1645
Длина/ширина/высота, мм	4448/1890/1528
Колесная база, мм	2702
Колея передняя/задняя, мм	1601/1626
Клиренс (дорожный просвет), мм	180
Объем багажника, л	400/1340
Диаметр разворота, м	11,4
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1477
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	179 при 5000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	245 при 1850-3850
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/55
Трансмиссия	
Тип привода	подключаемый полный
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	235/50 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,2
Максимальная скорость, км/ч	190
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	6,3
Стоимость автомобиля, долларов	20 700 – 29 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Ford Mustang

ВОЗРОЖДЕН



Lang Bullitt

ная легенда





Полвека назад, в 1968 году, на экраны вышел культовый кинофильм «Детектив Буллит». Он прославился не только яркой игрой Стива МакКуина, но и знаменитой сценой погони, вошедшей в учебники по киноискусству. Главный герой преследует злодея на своем Ford Mustang 390. В память об это регулярно выпускают заряженные Ford Mustang Bullitt. Конечно же, к 50-летию фильма выпустили новый Ford Mustang Bullitt.

Как известно, Ford Mustang нынешнего поколения немного отошел от классического дизайна и стало современнее на вид. У передних и задних стоек крыши большие углы наклона, что сделало профиль стремительнее. Хотя автомобиль сохраняет характерные пропорции Mustang с длинным капотом, высокой оконной линией и сдвинутым назад салоном. В дизайне по-прежнему присутствуют черты самой первой модели 1964 года – рельефные боковины и огромная решетка радиатора. У Bullitt она особая, да еще и без традиционной эмблемы Mustang, ведь в фильме ее тоже не было. Продолговатые фары являются светодиодными. Капот дополнен вентиляционными отверстиями. Также у купе новый обвес и 19-дюймовые легкосплавные диски в ретро-стиле. Сзади выглядят четыре выхлопных трубы, а между фарами красуется логотип Bullitt.





Mustang Bullitt предложен только с кузовом купе. По умолчанию автомобиль идет в темно-зеленом цвете, как и киногерой 60-х, хотя он также может быть черным или синим.

Во отделке салона Ford Mustang Bullitt сочетаются кожа и алюминий. Цвет подсветки приборов можно менять нажатием кнопки – доступны 125 различных оттенков. Внутри классический стиль соседствует с современными технологиями. Передняя панель и трехспицевое рулевое колесо выполнены в стиле Ford Mustang 60-х годов. Обращает на себя внимание и рычаг коробки переключения передач с круглым набаддашником. А вот новая цифровая панель приборов – это уже современное достижение. Показания теперь выведены на 12,3-дюймовый дисплей.

Компактная центральная панель увенчана новыми указателями давления масла и напряжения тока. Ниже находится 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы SYNC 3. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля достаточно много,

но они весьма крупные и удобные в пользовании. Часть из них похожи на авиационные тумблеры.

Рулевая колонка Ford Mustang Bullitt регулируется в двух плоскостях. Спортивные передние сиденья Recaro отлично удерживают спину и при этом комфортабельные. Они оснащены электроприводом, подогревом и вентиляцией. Посадка в Mustang низкая, но обзорность вперед и по сторонам довольно неплохая. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлены подстаканники и подлокотник с боксом внутри.

Поскольку посадочная формула Mustang – 2+2, то места сзади хватит только для детей. Пространство над головой совсем скромное. Зато объем багажника немалый, по меркам купе – 408 л.

Комплектация Ford Mustang Bullitt включает систему бесключевого доступа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль,

датчики освещения и дождя, аудиосистему с 12 динамиками, круиз-контроль. Также обязательными является 7 подушек безопасности и система стабилизации ESC. В перечне опций есть системы автоматического замедления, соблюдения полосы движения, слежения за «слепыми» зонами и определения усталости водителя.

Автомобиль оснащают исключительно 5,0-литровым V8, прошедшим доработку и получившим детали от заряженного Mustang Shelby GT350. Его мощность выросла до 475 л. с. при высоких 7000 об/мин. «Восьмерка» легко раскручивается и очень тяговита: пиковые 570 Н·м крутящего момента в распоряжении при 4250 об/мин. Ее звук стал громче и приятнее благодаря новой выхлопной системе. Да и динамика хорошая: купе разгоняется до 100 км/ч за 4,6 с, а 400 м с места преодолевает за 12,7 с. При резком старте с пробуксовкой борется технология Launch control. Максимальная скорость составляет 262 км/ч. Однако, и «аппетит» у V8 немалый – в среднем 12 л/100 км.





Bullitt доступен только с 6-ступенчатой механической трансмиссией. Она отличается точностью работы, а педаль сцепления довольно легкая.

Купе Ford Mustang Bullitt получило пакет Level 1 Performance Package, включающий более жесткие пружины подвески, распорки под капотом и дифференциал повышенного трения. Это положительно сказалось на поведении автомобиля на извилистых дорогах. Недостаточная поворачиваемость проявляется реже, чем у стандартной версии, да и крены в поворотах меньше. Правда, и комфорт езды пострадал, хотя Mustang не назовешь слишком жестким. Рулевое управление с электроусилителем отлично настроено – оно острое и точное, да и информативность на высоте. Курсовая устойчивость хорошая, как и сцепление с дорогой. Сорвать заднюю ось в занос можно разве что с отключенной системой стабилизации. Тормоза Brembo диаметром 380 мм обеспечивают отличное замедление: остановка со 100 км/ч происходит на отрезке в 32,3 м. За доплату предложены адаптивные амортизаторы и технология настройки шасси со спортивным и комфортным режимами.

Новый Ford Mustang Bullitt уже поступил в продажу в США, а вскоре появится и на европейском рынке. Цена купе несколько больше, чем у обычного Mustang с 5,0-литровым мотором – от 47 600 долларов. Хотя речь идет о лимитированной модели для ценителей, которая в будущем вполне может стать коллекционной.

Технические характеристики Ford Mustang Bullitt

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2+2
Снаряженная масса, кг	1744
Длина/ширина/высота, мм	4784/1916/1381
Колесная база, мм	2720
Колея передняя/задняя, мм	1582/1648
Клиренс (дорожный просвет), мм	145
Объем багажника, л	408
Диаметр разворота, м	11,5
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	4951
Тип	Бензиновый
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	475 при 7000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	570 при 4250
Топливо/емкость бака, л	Аи-92/60
Трансмиссия	
Тип привода	Задний
Коробка передач	6-ст. механическая
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, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, AdvanceTrak
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	255/40 R19 спереди, 275/40 R19 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,6
Максимальная скорость, км/ч	262
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	12,0
Стоимость тестируемого автомобиля (в США), долларов	47 600 – 51 400
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000



Audi RS5 Sportback

ЦИВИЛИЗОВАННАЯ МОЩЬ





Хетчбэк Audi A5 Sportback представили в 2009 году как своеобразное связывающее звено между купе A5 и седаном A4. У модели первого поколения не было заряженной версии RS5, однако ее преемник наконец обзавелся таким вариантом.

Audi A5 Sportback называют пятидверным купе и при взгляде на него в профиль нетрудно догадаться почему. Хетчбэк привлекает стремительным силуэтом с покатой формой крыши и высокой оконной линией. RS5 Sportback нетрудно отличить от стандартной модели. Его радиаторная решетка по-прежнему украшена надписью Quattro, а в бампере заметны широкие вентиляционные отверстия. Стреловидные фары являются полностью светодиодными, а за

доплату предложена оптика с активной матрицей. У автомобиля рельефные боковины и расширенные крылья, предусмотрен и аэродинамический обвес. Зеркала заднего вида окрашены в черный цвет, а стандартные колесные диски – 19-дюймовые. На пятой двери установлен спойлер, а из заднего бампера выглядывают овальные сопла выхлопной системы.

Новый Audi RS5 Sportback построен на модульной платформе MLB Evo. Он достигает 4733 мм в длину при колесной базе в 2824 мм. Масса автомобиля – 1848 кг, что не так уж и мало, учитывая тот факт, что в конструкции активно использованы алюминиевые сплавы.

В отделке салона сочетаются кожа и алькантара с контрастными зелеными швами,

щедро разбавленные алюминиевыми вставками. При желании можно заказать и карбоновые детали. Вентиляционные дефлекторы растянуты на всю ширину передней панели. Обод спортивного руля плоский снизу, а на педалях и порогах размещены металлические накладки. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический экран. У него два режима работы: в первом на нем доминируют спидометр и тахометр, во втором – карта навигационной системы. Можно выбрать и систему проецирования данных на лобовое стекло.

Широкая центральная панель Audi RS5 Sportback повернута к водителю, а сверху к ней прикреплен монитор мультимедийной системы MMI с диагональю 8,3 дюйма. Го-





ловое управление меню является стандартным, а за доплату можно выбрать сенсорную панель, распознающую начертания букв пальцами. Внутри переключателей блока климат-контроля предусмотрены небольшие дисплеи. Кроме того, при нажа-

тии на клавишу ее значение отображается на небольшом монохромном экране.

Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Спортивные передние сиденья с интегрированными подголовниками отлично удерживают спину. Они получили

электропривод и подогрев. Посадка за рулем весьма низкая, а водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлен сдвижной подлокотник. Внутри его – бокс для мелкой поклажи, дополненный беспроводным зарядным устройством для мобильных телефонов.

На втором ряду Audi RS5 Sportback места для ног вполне достаточно, но запас пространства над головой весьма скромный. Так что рослым пассажирам сзади тесновато. Объем багажника составляет 480 л в обычном состоянии и 1300 л – со сложенными задними сиденьями. Не так уж и много спортивных автомобилем могут похвастать такими параметрами.

Audi RS5 Sportback довольно богато укомплектован: система бесключевого доступа, двухзонный климат-контроль, парктроник, датчики света и дождя, спутниковая навигация, аудиосистема с 7 динамиками, связь Bluetooth, Wi-Fi, круиз-контроль с ограничителем скорости. Обязательными являются 7 подушек безопасности, системы стабилизации, автоматического замедления и определения усталости водителя. За доплату предложены парковочный автопилот, панорамная крыша, камеры кругового обзора, вентиляция и функция массажа передних сидений, обогрев руля, 755-ваттная





аудиосистема Bang&Olufsen. Также предложены системы соблюдения полосы движения, мониторинга «слепых» зон, распознавания дорожных знаков, а технология полуавтономного передвижения в пробках.

Как и купе Audi RS5, хетчбэк получил 3,0-литровый V6 с двойным турбонаддувом производства Porsche. Его мощность составляет 450 л. с., а максимальный крутящий момент в 600 Нм достигается при невысоких 1900 об/мин. Так что тяги на малых оборотах вполне хватает. Разгон до 100 км/ч занимает 3,9 с, а максимальная скорость может быть ограничена на отметке в 250 или 280 км/ч. Звук двигателя не громкий, но приятный для

слуха. Однозначным преимуществом турбированного V6 является экономичность – 8,7 л/100 км в смешанном цикле.

Хетчбэк Audi оснащен 8-ступенчатой автоматической коробкой переключения передач, которая работает почти незаметно. Постоянный полный привод Quattro дополнен самоблокирующимся центральным и спортивным задним дифференциалом с функцией векторизации тяги.

Audi RS5 Sportback демонстрирует фантастическое сцепление с дорогой. У автомобиля мало проявляется недостаточная поворачиваемость, а рулевое управление с электромеханическим усилителем точное и

информативное. Хетчбэк быстро реагирует на поворот руля. Подвеска не слишком упругая, а особенно хорошо выбоины поглощаются в комфортном режиме адаптивных амортизаторов. А вот если перевести переключатель в положение Sport, то автомобиль становится жестче, но меньше кренится в поворотах. Кроме того, в этом случае руль острее, а педаль акселератора – чувствительнее. Шумоизоляция салона хорошая, поэтому даже при 150 км/ч внутри тихо.

Новый Audi RS5 Sportback поступит в продажу в Европе с осени. Стоимость хетчбэка составит от 81 тыс. евро.





Технические характеристики Audi RS5 Sportback

Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1848
Длина/ширина/высота, мм	4733/1843/1376
Колесная база, мм	2824
Колея передняя/задняя, мм	1587/1568
Клиренс (дорожный просвет), мм	120
Объем багажника, л	480/1300
Диаметр разворота, м	11,7
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	2894
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	450 при 5700
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	600 при 1900-5000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/58
Трансмиссия	
Тип привода	постоянный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	265/35 R19
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,9
Максимальная скорость, км/ч	280
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	8,7
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	81 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Skoda

ставка на пр



Fabia

ПРАКТИЧНОСТЬ





Skoda Fabia – очень важная модель для чешской марки. Наряду со старшей Octavia она обозначила возрождение Skoda под крылом концерна Volkswagen. С 1999 года выпущено уже свыше 4 млн. этих автомобилей. С 2014 года в производстве находится третье поколение Skoda Fabia, а теперь на конвейер встали обновленные хетчбэк и универсал.

Skoda Fabia сохраняет знакомый граненый дизайн и силуэт с малыми углами наклона стоек крыши. Оконная линия делает изгиб в районе задних дверей. Изменения нельзя назвать радикальными, но они заметны. Фирменная решетка радиатора стала немного крупнее и по-прежнему обрамлена хромом. Как и ранее, на «носу» размещен логотип Skoda. Обращают на себя внимание новые стреловидные фары с ходовыми огнями. Впервые оптика может стать полностью светодиодной – за доплату, конечно. В переднем бампере увеличен воздухозаборник. Еще одной новой опцией стали 18-дюймовые легкосплавные диски. Сзади немного освежены фонари. Пятая дверь прикрыта спойлером. В лючке бензобака спрятан скребок для льда со специальной шкалой для измерения глубины протектора шин.

Даже сейчас по меркам В-класса хетчбэк считается немаленьким – 3992 мм в длину и 1732 мм в ширину при колесной базе в 2455 мм.

В салоне Skoda Fabia немного улучшены

материалы отделки. За доплату теперь предложены разноцветные вставки на переднюю панель и сиденья, лакированные накладки и детали «под алюминий». Теперь помимо стандартного рулевого колеса предлагают спортивный руль с плоским ободом снизу – его устанавливают на Fabia Monte Carlo. Комбинация приборов полностью новая, но циферблаты по-прежнему выполнены в классическом стиле. Внутри спидометра установлен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре находится датчик температуры двигателя. По центру расположен экран бортового компьютера.

На центральной панели в более дорогих версиях установлен новый 6,5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиши блоков аудиосистемы и климатической установки рационально упорядочены и легко находятся на ощупь. Они также декорированы хромом. Внутри достаточно много отделения для мелкой поклажи. Перчаточный ящик увеличен в размерах, добавлены отсеки в центральной консоли, а за доплату предложен сдвижной подлокотник с боксом. Предусмотрено и специальное крепление для мобильного телефона.

Рулевая колонка регулируется по углу наклона и вылету. Передние сиденья Skoda Fabia получили регулировку по высоте в базовой версии. Они несколько упругие, но зато обладают неплохой боковой поддержкой. Тоненькие стойки крыши обеспе-

чивают хорошую обзорность во всех направлениях. Под креслом водителя появилась специальная ниша, где спрятан светоотражающий жилет.

На втором ряду пространство для ног и над головой очень приличное, по меркам В-класса, так что пассажирам ростом 180 см не тесно. Кроме того, салон широкий в районе плеч, хотя все равно сазади удобнее двоим, чем троим. Объем багажника также приличный – 330 л в обычном состоянии и 1150 л – со сложенными задними сиденьями. За доплату теперь предложен двухсторонний пол в багажнике.

В самой доступной версии Skoda Fabia Active предусмотрены центральный замок, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, связь Bluetooth. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. А вот кондиционер, магнитола и 15-дюймовые легкосплавные диски установлены в варианте Ambition. Самый дорогой Fabia Style добавляет обогрев зеркал и кожаную отделку руля. Среди опций есть система бесключевого доступа, климат-контроль, датчики освещения и дождя, круиз-контроль, панорамная крыша, Wi-Fi, системы автоматического замедления и определения усталости водителя. Впервые стала доступна технология слежения за «слепыми» зонами

Линейка двигателей Skoda Fabia претерпела изменения. Отныне все бензиновые





моторы – 1,0-литровые и трехцилиндровые. Атмосферные версии развивают 60 и 75 л. с., а турбированные – 95 и 110 л. с. Самый мощный вариант обладает крутящим моментом в 200 Н·м при 2000-3500 об/мин. Двигатель достаточно тяговит в среднем

диапазоне оборотов, однако турбопауза у него достаточно выражена. Кроме того, мотор довольно шумный, да и вибрации порой ощутимы. Зато он быстро набирает обороты и достаточно эластичный. Разгон до 100 км/ч занимает 9,8 с, а максимальная

скорость составляет 196 км/ч. Расход топлива довольно небольшой – 5,4 л/100 км в городском цикле и 4,1 л/100 км – в загородном.

Позже появятся версии с 1,6-литровыми турбодизелями мощностью 95 и 115 л. с.





Как и ранее, помимо механической коробки переключения передач можно будет выбрать роботизированную трансмиссию с двумя сцеплениями DSG.

Как и ранее, Skoda Fabia демонстрирует компромисс между комфортом и поведением на дороге. Его рулевое управление точное и на удивление информативное.

Сцепление с дорогой также на высоте. Конечно, подвеска Fabia довольно-таки упругая, но по-настоящему побеспокоят только серьезные огрехи дорог. Пониженный центр тяжести и уменьшенная масса автомобиля способствуют улучшению управляемости. Да и нежелательные крены кузова в поворотах у хетчбэка относитель-

но небольшие. У автомобиля довольно неплохая шумоизоляция, что особенно ощутимо при езде по автомагистрали на больших скоростях.

Новая Skoda Fabia уже продается в Европе, а вскоре должна появиться и в Украине. Стоимость хетчбэка стартует с отметки в 13 500 евро.

Технические характеристики Skoda Fabia

Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1164
Длина/ширина/высота, мм	3992/1732/1452
Колесная база, мм	2455
Колея передняя/задняя, мм	1463/1457
Клиренс (дорожный просвет), мм	133
Объем багажника, л	330/1150
Диаметр разворота, м	10,4
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	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 5000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	200 при 2000-3500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/40
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	185/60 R15
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,8
Максимальная скорость, км/ч	196
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	5,4
загородный цикл	4,1
смешанный цикл	4,6
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	13 500 – 22 900
Периодичность техобслуживания, км	20 000

BO



Audi Q8

седорожный флагман марки





Вседорожная линейка Audi постепенно растет и расширяется. Теперь она насчитывает уже пять моделей, причем ее основатель Audi Q7 уже не является флагманом. Эту роль перебрал на себя новый Audi Q8 – первое вседорожное купе в истории немецкой марки.

Впрочем, Audi Q8 является близким родственником Q7, ведь оба автомобиля делят платформу MLB Evo. Новичок немного меньше собрата: достигает 4986 мм в длину, 1995 мм в ширину и 1705 мм в высоту при колесной базе в 2995 мм. В конструкции широко использованы алюминиевые сплавы (из них выполнены крыша, двери и передние крылья), однако вседорожник получился даже тяжелее Q7 – 2145 кг. Зато у него аэродинамика лучше: коэффициент лобового сопротивления равен 0,34.

Именно Audi Q8 внедряет новое направление в дизайне немецкой марки. Среди основных его черты – огромная восьмиугольная решетка радиатора и продолговатые фары. Оптика, кстати, светодиодная, а за доплату может быть дополнена активной матрицей управления пучком света. Во внешнем виде преобладают грани, а ряд деталей выдержаны в духе знаменитого Audi Quattro. В частности, в схожем стиле выполнены расширенные колесные арки и наклоненные на большой угол задние стойки, а также фонари на всю ширину кузова. У автомобиля высокая оконная линия и немаленький спойлер на крыше. Стандарт-

ными являются 19-дюймовые легкосплавные диски, а за доплату доступны колеса диаметром до 22 дюймов.

Горизонтальные линии преобладают и в салоне Audi Q8. В отделке сочетаются кожа и полированный алюминий, а подсветка осуществляется с помощью светодиодов. В версии S Line кожа перфорирована, а у руля плоский обод снизу. Узкие вентиляционные дефлекторы растянуты на всю переднюю панель. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый дисплей, причем водитель может изменять его конфигурацию и просматривать, например, карту навигационную систему. За доплату данные могут проецироваться на лобовое стекло.

На наклоненной центральной панели – сразу два сенсорных экрана. Верхний 10,1-дюймовый монитор отведен для спутниковой навигации, мультимедийной системы и камеры заднего вида, а нижний 8,6-дюймовый – заменяет переключатели блока климат-контроля. Так что кнопок здесь практически нет.

Рулевая колонка Audi Q8 регулируется в двух плоскостях, а передние сиденья уже в базовой версии получили электропривод и подогрев. Они комфортабельные и неплохо удерживают спину, а в пакете S Line предусмотрены спортивные кресла с интегрированными подголовниками и улучшенной боковой поддержкой. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий

трансмиссионный тоннель, на котором размещен подлокотник, прячущий бокс для мелкой поклажи. Обзор назад ограничен из-за толстых стоек и маленького стекла, но у всех Q8 есть камера заднего вида.

На втором ряду пространство для ног очень щедрое, а вот запас места над головой не такой уж и большой. Впрочем, людям ростом 180 см его хватит. Салон достаточно широкий, чтобы там поместились трое взрослых. Объем багажника составляет 605 л в обычном состоянии и 1755 л – со сложенными задними сиденьями. Пятая дверь оснащена электроприводом с сенсорным открытием.

Начальное оснащение Audi Q8 включает систему доступа без ключа, электропакет, двухзонный климат-контроль, аудиосистему, датчики дождя и света, спутниковую навигацию и Wi-Fi. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технология автоматического замедления. В самой дорогой версии Vorsprung добавлены панорамная крыша, парковочный автопилот с дистанционным управлением и адаптивный круиз-контроль с системой полуавтономного движения в пробках. В списке опций значатся четырехзонный климат-контроль, вентиляция и массаж передних сидений, камеры кругового обзора, системы ночного видения и сканирования перекрестков. Также доступны технологии слежения за «слепыми» зонами,









4,0-литровым турбированным V8 и заряжаемый гибрид.

Усовершенствованная 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия работает быстро и очень плавно. Стандартным является и постоянный полный привод Quattro с механическим центрально-механическим дифференциалом. Опциональная пневмоподвеска позволяет увеличить клиренс на бездорожье с 204 до 254 мм, есть и система помощи на крутом спуске.

Хотя все же лучше новый Audi Q8 проявляет себя на асфальте. Полный привод дополнен системой векторизации тяги, помогающей побороть недостаточную поворачиваемость. Но особенно маневренным является вседорожник с опциональными управляемыми задними колесами. Они, кстати, помогают уменьшить диаметр разворота сразу на метр.

Рулевое управление точное, хотя немного больше обратной связи ему бы не помешало. Адаптивные амортизаторы являются стандартными и благодаря им крены кузова небольшие даже в комфортном режиме пневмоподвески. В этом случае езда очень мягкая и неровности практически незаметны. Кроме того, в салоне очень тихо, ведь шумоизоляция на высоте. Если же выбрать режим Sport, то Q8 становится ощутимо жестче, а его руль наполняется тяжестью. К тому же, на больших скоростях клиренс уменьшается до 164 мм.

Audi Q8 уже поступит в продажу в Европе и там стоит от 76 300 евро. С осени вседорожное купе Audi появится и в Украине.

соблюдения полосы движения и распознавания дорожных знаков.

Поначалу новый Audi Q8 будет доступен с одним-единственным двигателем – хорошо знакомым 3,0-литровым турбодизельным V6 мощностью 286 л. с. Его максимальный крутящий момент составляет 600 Н·м и достигается при 2250 об/мин, поэтому тяги на «низах» более чем достаточно, да и эластичность неплохая. При этом мотор работает на удивление тихо и плавно – не сразу слышно, что это дизель.

Разгон до 100 км/ч занимает 6,3 с, а максимальная скорость составляет 245 км/ч. При этом расход топлива очень небольшой – 7,0 л/100 км в городском цикле и 6,4 л/100 км – в загородном. Это заслуга 48-вольтовой «умеренной» гибридной установки. К слову, она добавляет 16 л. с. мощности и будет стандартной для всех Q8.

Позже линейку расширят 231-сильный вариант этого двигателя и 3,0-литровый бензиновый турбомотор мощностью 340 л. с. Также ожидаются «горячий» Audi SQ8 с





Технические характеристики Audi Q8

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная/полная масса, кг	2145/2890
Длина/ширина/высота, мм	4986/1995/11705
Колесная база, мм	2995
Колея передняя/задняя, мм	1679/1691
Клиренс (дорожный просвет), мм	164-254
Объем багажника, л	605/1755
Диаметр разворота, м	13,3
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	2967
Тип	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	286 при 3500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	600 при 2250-3250
Топливо/емкость бака, л	Дт/85
Трансмиссия	
Тип привода	постоянный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	265/55 R19
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,3
Максимальная скорость, км/ч	245
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	7,0
загородный цикл	6,4
смешанный цикл	6,6
Стоимость автомобиля в Европе, евро	76 300 – 85 500
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Lamborghini Aventador S Roadster



Тест-Драйв
ДЕБЮТАНТ

ter



яркий и быстрый



Lamborghini Aventador очень успешная модель итальянской марки. Еще никогда до этого флагман в линейке марки не выпускали в количестве 8000 единиц. А ведь речь идет об очень дорогих автомобилях. Восемьдесят тысяч стал обновленный кабриолет Lamborghini Aventador S Roadster.

Lamborghini Aventador S Roadster прошел модернизацию вслед за купе. Автомобиль, конечно же, сохраняет знакомый клиновидный профиль и поднимающиеся вверх «гилютинные» двери – черты, которые привнес еще легендарный Lamborghini

Countach 1974 года. Широкий и низкий автомобиль будто распластан по земле. В дизайне Aventador преобладают грани и углы. Впрочем, внешние изменения сделали купе более сдержанным. Так, передняя часть смотрится менее грозно благодаря широкому воздухозаборнику, улучшающему охлаждение радиаторов. Но фирменный «акульи нос» сохранен, как и фары с Y-образными светодиодными ходовыми огнями. Вентиляционные отверстия расположены и на крыше, а на больших скоростях по бокам приподнимаются дополнительные воздухозаборники. Улучшенные передний

спойлер и выдвигаемое заднее антикрыло на половину увеличили прижимную силу. Сзади заметны три новых выхлопных трубы.

Съемная крыша состоит из двух легких карбоновых панелей. Устанавливаются они вручную, а в сложенном состоянии легко помещается в передний 110-литровый багажник. От ветра защищает выдвижной дефлектор, а маленькое заднее окошко можно опустить. Чтобы компенсировать потерю жесткости, карбоновый монокок усилили в районе порогов кузова. Кроме того, за задними сиденья установлены дуги безопасности, выстреливающие при пере-





ворачивании машины. Вышеперечисленные новшества увеличили массу кабриолета по сравнению с купе, но всего на 50 кг – до 1625 кг. Хотя для 4,78-метрового автомобиля с тяжелым V12 это не так уж и много.

Во внутренней отделке стало меньше кожи, а больше алькантары и карбона. Как и ранее, в салоне преобладает футуристический стиль – как в кабине фантасматического звездолета. Трехспицевое рулевое колесо имеет плоский обод снизу, а в районе хвата рук обшито перфорированной кожей. Новая цифровая панель приборов получила улучшенную графику, а ее конфигурация меняется в зависимости от выбранного режима езды.

Передние сиденья разделены наклоненной центральной консолью. Венчает ее доработанный 6,5-дюймовый цветной экран мультимедийной системы. Ниже размещены переключатели, напоминающие авиационные тумблеры. Блоки аудиосистемы и климат-контроля четко отделены друг от друга. Особняком стоит кнопка запуска двигателя. Подобно клавише пуска стратегических ядерных ракет на подводной лодке она прикрыта специальной красной крышкой.

Кресла Lamborghini Aventador S Roadster не только отлично удерживают спину, но и вполне комфортабельны. Они оснащены электроприводом регулировок, а вот у рулевой колонки высота и глубина изменяются вручную. Посадка за рулем традиционно низкая, что обеспечивает неплохой запас пространства над головой.

Оснащение кабриолета включает элек-

тропакет, климат-контроль, аудиосистему, парктроник, датчик света, 6 подушек безопасности. За камеру заднего вида и спутниковую навигацию придется доплатить.

Но, конечно, вся прелесть Lamborghini Aventador S Roadster – не в богатой комплектации. За спинками сидений прячется огромный 6,5-литровый атмосферный V12. После доработки его мощность выросла до 730 л. с. и он способен раскручиваться до 8500 об/мин. Пиковый крутящий момент при этом остался на прежнем уровне – 690 Н·м при 5500 об/мин, однако двигатель теперь более тяговит в среднем диапазоне оборотов. Он также стал еще более отзывчивым и быстрее реагирует на малейшее нажатие педали акселератора. Новая и выхлопная система: благодаря ей звучание более громкое и сочное, особенно после 4000 об/мин, когда открывается перепускной клапан. В кабриолете звуковое сопровождение гораздо более увлекательное, чем в купе

Динамика также впечатляет. При резком старте с пробуксовкой борется технология Launch control, а потому разгон до 100 км/ч занимает всего 3 с. За 3, а за 9 с кабриолет достигает 200 км/ч, а его максимальная скорость составляет 350 км/ч.

Удивительно, но при этом кабриолет стал немного экономичнее, чем ранее. Системы глушения при остановках и отключения цилиндров при малых нагрузках уменьшили расход топлива до 16,9 л/100 км в смешанном цикле. Хотя понятно, что для владельца такого автомобиля это не самый важный показатель.

Хорошей динамике способствует и доработанная 7-ступенчатая роботизированная трансмиссия. В спортивном режиме Corsa переключения происходят всего за 0,05 с, но с ощутимыми толчками.

Вслед за экстремальным Lamborghini Centenario новичок получил управляемые задние колеса. Новая технология в корне изменила характер автомобиля. Кабриолет стал гораздо маневреннее, а недостаточная поворачиваемость у него проявляется намного реже. На больших скоростях еще и курсовая устойчивость улучшилась. Рулевое управление получило адаптивный усилитель, поэтому при парковке оно легкое, а по мере роста скорости становится острее (до 2,1 оборота от упора до упора) и наполняется тяжестью, а автомобиль быстрее реагирует на малейшее его движение. Полный привод и новые шины Pirelli обеспечивают отличное сцепление с дорогой. Хотя больше тяги все же передается на заднюю ось: от 60% в стандартном режиме Strada до 90% – в Sport. В последнем случае заднюю ось легче сорвать в эффектный занос. Адаптивные амортизаторы позволяют забыть о кренах кузова и в то же время заботятся о комфорте езды. А улучшенные карбоново-керамические тормоза диаметром 400 мм спереди и 380 мм сзади позволяют останавливаться со 100 км/ч на отрезке в 31 м.

Новый Lamborghini Aventador S Roadster уже доступен в Европе по цене от 313 600 евро. То есть, он практически не подорожал по сравнению с предшественником, но стал мощнее и быстрее.





Технические характеристики Lamborghini Aventador S Roadster

Тип кузова	кабриолет
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1625
Длина/ширина/высота, мм	4797/2030/1138
Колесная база, мм	2700
Колея передняя/задняя, мм	1720/1680
Клиренс (дорожный просвет), мм	115
Объем багажника мин/макс, л	110
Диаметр разворота, м	12,5
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	6498
Тип	Бензиновый
Расположение	В базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	V12
Количество клапанов/распредвалов, шт.	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	740 при 8400
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	690 при 5500
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/85
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	7-ст. роботизированная
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	Дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	4
Размер шин	255/30 ZR20 спереди, 355/25 ZR21 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,0
Максимальная скорость, км/ч	350
Расход топлива, л/100 км	
Смешанный цикл	16,9
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	313 600
Периодичность техобслуживания, км	5 000

McLaren



n Senna



трек — его стихия



За последнее десятилетие компания McLaren совершила прорыв. Сейчас у нее три отдельных линейки моделей, а вскоре появится еще и сверхскоростное трехместное купе. До недавнего времени флагманской самой быстрой моделью марки был McLaren P1, однако теперь ему на смену пришел новый McLaren Senna. Нетрудно догадаться, что назвали его в честь легендарного Айртона

Сены, добывшего на McLaren три чемпионства в Формуле-1.

McLaren Senna ориентирован на гоночный трек и его дизайн продиктован функциональными соображениями, а не эстетикой. У автомобиля характерный силуэт со сдвинутым вперед салоном. Передняя часть решена в духе родственного купе McLaren 720S, что заметно по узким светодиодным фарам и заостренному «носу». В бампере и

боковинах заметны многочисленные воздухозаборники для охлаждения двигателя и тормозов. Пожалуй, самой необычной чертой автомобиля являются стеклянные вставки в дверях. Сами двери, конечно же, поднимаются вверх, как у всех McLaren. Крыша также прозрачная, а по центру ее установлен еще один воздухозаборник. Конечно же, предусмотрены обвес и огромное антикрыло. Сзади бросаются в глаза





огромные сопла выхлопной системы и тоненькие фонари.

Особого упоминания заслуживает аэродинамика McLaren Senna. Передние «закрылки» и антикрыло регулируемые и автоматически изменяют угол в зависимости от условий движения. Также предусмотрена технология граунд-эффекта: специальная форма днища создает разрежение под автомобилем и буквально присасывает его к

дороге. При скорости 250 км/ч прижимная сила составляет 800 кг.

Само же купе весит всего 1198 кг, что немного для машины длиной 4743 мм и шириной 1958 мм. В его основе лежит необычайно жесткий карбоновый монокок от того же McLaren 720S. Конечно, все кузовные панели также выполнены из легкого углеволокна: например, одна дверь весит менее 10 кг.

Разработчики боролись за каждый килограмм веса и это особенно заметно в салоне. Он довольно спартанский, а в отделке преобладают голый карбон и алькантара. Рулевое колесо со скошенным ободом снизу знакомо по McLaren 720S, у него же позаимствовали и цифровую приборную панель. В гоночном режиме дисплей складывается и оставляет водителю только тоненький монитор спидометра, тахометра и









индикатора переключения передачи.

Очень компактная центральная панель McLaren Senna повернута к водителю. Большую ее часть занимает 8-дюймовый сенсорный дисплей. Он управляет множеством функций, в том числе, и климат-контролем. Поэтому переключателей и клавиш здесь осталось немного. Интересно, что кнопки электростеклоподъемников и запуска двигателя размещены на потолке, туда же переместили и дверные ручки.

У рулевой колонки на удивление широкий диапазон регулировок по высоте и глубине, а вот спортивные ковшеобразные сиденья регулируются только в горизонтальной плоскости. Изготавливают их индивидуально

для каждого владельца с учетом его роста и комплекции. Каркас кресел карбоновый, а потому они весят всего по 5 кг. Они отлично удерживают спину, хотя очень комфортабельными их не назовешь. Поскольку стойки крыши тоненькие, то обзорность довольно неплохая.

Оснащение McLaren Senna не такое уж и богатое: система доступа без ключа, электростеклоподъемники, климат-контроль, аудиосистема, спутниковая навигация, парктроник, камера заднего вида. Среди опций есть система телеметрии, как в Формуле 1. Она записывает все основные параметры авто – скорость, время прохождения круга по гоночной трассе, боковое

ускорение, время разгона до 100 км/ч. Ее можно дополнить видеорегиистратором с тремя камерами. Все эти данные можно скачать на флешку и изучить затем на компьютере. Также есть возможность заказать мощную аудиосистему Bowlers&Wilkins.

Как ни странно, новый McLaren Senna не столь мощный, как его предшественник. Его 4,0-литровый V8 с двумя турбинами развивает 800 л. с. при 7250 об/мин. У P1 было 916 л. с., но он был оснащен тяжелой гибридной установкой. Инженеры McLaren решили пожертвовать ею ради снижения веса и не прогадали. Купе стартует до 100 км/ч за 2,8 с, за 6,8 с достигает 200 км/ч, а за 18,5 с – 300 км/ч. Максимальная скорость



составляет 340 км/ч. Характер турбомотора очень нетипичный: он высокооборотистый и быстро раскручивается до максимальных 8000 об/мин. Пиковые 800 Н·м крутящего момента достигаются только при 5500 об/мин, хотя 700 Н·м доступны уже с 3000 об/мин. Титановая выхлопная система обеспечивает очень громкое звуковое сопровождение.

Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует быстрые переключения передач. При желании можно выбрать ручной режим и воспользоваться подрулевыми лепестками.

Управляемость McLaren Senna поражает даже больше, чем динамика. Даже в обыч-

ном режиме купе очень послушное и демонстрирует отличное сцепление с дорогой. Рулевое управление сохранило гидроусилитель, а потому оно острое, точное и фантастически информативное. Разработчики намеренно наделили автомобиль легкой недостаточной поворачиваемостью, однако его траекторию легко подправить педалью акселератора. Есть и система Brake Steer, имитирующая дифференциал повышенного трения. Если же выбрать режим Race, то клиренс уменьшается на 39 мм, руль становится острее, а система стабилизации вмешивается позже. В этом случае и аэродинамические элементы изменяют угол атаки.

Интересно, что подвеска McLaren Senna даже немного мягче, чем у предшественника. Но благодаря пониженному центру тяжести крены в поворотах практически отсутствуют. В этом есть заслуга и специальных адаптивных амортизаторов, соединенных диагонально трубками, по которым перетекает рабочая жидкость. Также радуют карбоново-керамические тормоза диаметром 390 мм. Для остановки со 100 км/ч понадобится менее 30 м. Кстати, антикрыло при замедлении служит аэротормозом.

Новый McLaren Senna выпускают в количестве 500 автомобилей. Цена купе составит 1 миллион долларов.

Технические характеристики McLaren Senna

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1198
Длина/ширина/высота, мм	4744/1958/1229
Колесная база, мм	2670
Колея передняя/задняя, мм	1654/1618
Клиренс (дорожный просвет), мм	71-110
Объем багажника, л	нет
Диаметр разворота, м	12,3
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	3994
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	800 при 7250
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	800 при 5500-6700
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/72
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, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, TCS, VDC
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	245/35 ZR19 спереди, 315/30 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,8
Максимальная скорость, км/ч	340
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	12,4
Стоимость тестируемого автомобиля, долларов	1 000 000



Гиганты автомобильного мира



Cadillac Escalade

Широкая решетка радиатора Cadillac Escalade декорирована хромом



Infiniti QX80

Раскосые фары Infiniti QX80 помещены на рельефные крылья



Lexus LX570

Визитная карточка Lexus LX570 – огромная веретенообразная радиаторная решетка

Большие вседорожники всегда пользовались определенной популярностью в наших краях. Особенно это касается моделей премиум-сегмента, уровень продаж которых остается весьма приличным, если учесть падение автомобильного рынка. Конечно, они очень просторные внутри, а во-вторых, обладают хорошей проходимостью. Конечно же, это и статусная вещь, пусть вседорожники весом свыше двух тонн экономичными не назовешь, да и в тесных городских условиях они не слишком маневренные. Совсем недавно на украинском рынке произошло пополнение в сегменте – появился новый Infiniti QX80. Ему предстоит бороться со старожилом Lexus LX570, а также с Cadillac Escalade, который неофициально завозят в нашу страну.

Все три автомобиля отличаются массивным, можно даже сказать монументальным, стилем. Cadillac Escalade – новичок в этой тройке, ведь появился он год назад. У него классический силуэт с практически вертикальными стойками крыши – вседорожник кажется вытесанным из куска скалы. Передняя часть выглядит очень броско благодаря фирменной огромной решетке радиатора, декорированной хромом. С ней сочетаются узкие светодиодные фары, растянутые на крылья. Колесные арки слегка расширены, а накладки на порогах и пятой двери, зеркала заднего вида и оконные рамки хромированы. С ними неплохо сочетаются полированные колесные диски диаметром 20 дюймов. Узкие фонари расположены по краям кузова.

Infiniti QX80 нового поколения сохраняет выраженный двухобъемный силуэт с высоким капотом и малыми углами наклона стоек крыши. Отличить его можно по новой прямоугольной решетке радиатора и измененному переднему бамперу с продолговатым воздухозаборником. Новые и раскосые фары, причем оптика в них светодиодная. Передние крылья по-прежнему украшены небольшими хромированными «жабрами». Пятая дверь стала более рельефной, а на верхней ее кромке – маленький спойлер. Увеличенные в размерах фонари соединены хромированным молдингом.

Lexus LX570 – долгожитель: его представили в 2007 году, но недавно он прошел обновление. На фоне соперников он смотрится весьма выразительно. Его огромная веретенообразная решетка радиатора декорирована хромом, а по бокам расположены стреловидные светодиодные фары. Вседорожник привлекает своими дутыми формами и расширенными колесными арками. Толстые задние стойки крыши, крупные фонари и огромные бампера – все эти детали известны еще по LX прошлого поколения. Сзади обращают на себя внимание изогнутые фонари.

В основе конструкции всех трех автомобилей лежит мощная стальная рама, от этого легкими их никак не назовешь. Infiniti самый тяжелый – 2817 кг, LX570 весит 2660 кг, а Cadillac – 2649 кг. Lexus является наиболее компактным в этой тройке исполнений – достигает 5065 мм в длину при колесной базе в 2850 мм. Cadillac немного больше – 5144 мм



Cadillac самый легкий в тройке, но он весит 2649 кг



Infiniti крупнее соперников – 5340 мм в длину



Lexus наиболее компактный – 5065 мм в длину



Узкие фонари Escalade расположены по краям кузова



На крыше QX80 установлен спойлер



Особенность LX570 – крупные изогнутые фонари

и 2946 мм, соответственно. Но нужно отметить, что Escalade также предлагают в удлиненном на 50 см варианте ESV. Длина QX80 равна 5340 мм, а колесная база – 3075 мм.

В салоне Cadillac кожа сочетается с алькантарой, натуральным деревом и полированным алюминием. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Передняя панель выполнена V-образной. Селектор трансмиссии традиционно расположен на рулевой колонке. Показания приборов теперь выводятся на 12,3-дюймовый дисплей, причем водитель может изменять его конфигурацию. Дополнительно можно просматривать информацию с телефона и навигационной системы. Центральная панель увенчана 8-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы CUE. Интересно, что клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля также сенсорные. Как рулевая колонка, так и передние кресла, а также педальный узел оснащены электроприводом. Сиденья широкие и мягкие, а также оснащены подогревом и вентиляцией. Обогревается и обод руля. В широком центральном подлокотнике спрятан огромный бокс с функцией охлаждения.

Салон Infiniti декорирован кожей и деревом. Циферблаты приборов оптические, с нежно-синей подсветкой. Между спидометром и тахометром установлен цветной экран бортового компьютера, а по краям находятся указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя. Переключатели на центральной панели Infiniti QX80 покрыты хромом, а над ними разместили 8-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Установлен и традиционный циферблат часов. Правда, круиз-контроль регулируется сразу пятью различными кнопками, а клавиши электропривода зеркал разместили очень низко в дверных картах – на уровне коленей. Передние сиденья мягкие и комфортабельные. Они, как и рулевая колонка, оснащены электроприводом регулировок. Стандартными также являются функции вентиляции и подогрева, обогревается и обод руля. Посадка очень высокая, поэтому обзорность на удивление неплохая. На центральной консоли разместили подлокотник с огромным боксом, где находятся розетка и USB-порт.

Салон Lexus LX570 привлекает своей функциональностью. На приборной панели размещены сразу шесть циферблатов (также с оптической подсветкой) и экран бортового компьютера, но она не перегружена информацией, а все показания отлично считываются. Трехспицевое рулевое колесо имеет относительно небольшой диаметр и удобно ложится в руки. Центральная панель щедро декорирована полированным металлом. Сверху на ней размещен 12,3-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы, а под ним – циферблат часов. Навигация в меню осуществляется с помощью джойстика Remote Touch, напоминающего по форме компьютерную мышь. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и четко разграничены. Кресла первого ряда, пожалуй, самые мягкие в тройке, но немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Естественно, они оснащены электроприводом, подогревом и вентиляцией, электроника регулирует

и рулевую колонку. Между сиденьями здесь также установлен бокс с функцией охлаждения, но его размеры поменьше, чем у Escalade и QX80. Зато здесь есть беспроводная зарядка для смартфонов.

На трех рядах Escalade, QX80 и LX570 могут разместиться по 8 человек. Но при желании во всех трех вседорожниках диван второго ряда можно заменить двумя индивидуальными креслами с набором индивидуальных настроек. Предусмотрен и подогрев сидений, а в LX570 – еще и вентиляция. Во всех автомобилях пространство здесь очень щедрое и в запасе места для ног и над головой здесь нет недостатка. Даже люди ростом свыше 190 см не почувствуют себя стесненными. В Cadillac взрослые с комфортом разместятся и на третьем ряду, а вот в Lexus и Infiniti здесь комфортнее будет детям.

Объем багажника Cadillac достигает 430 л в семиместной конфигурации, 1461 л – в пятиместной и 2667 л – в двухместной. У Lexus он равен 455, 1217 и 2313 л, соответственно, а у Infiniti – 470, 1404 и 2693 л, соответственно. Естественно, все три автомобиля получили электропривод пятой двери.

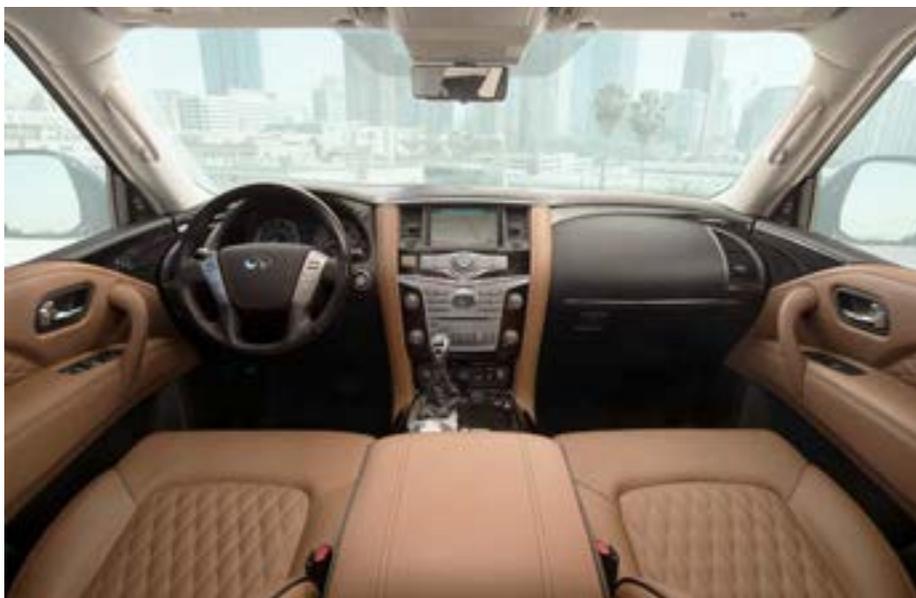
Конечно, вседорожники имеют внушительный список стандартного оснащения. В базовой комплектации предусмотрены система бесключевого доступа, отдельный климат-контроль (трехзонный в Cadillac, четырехзонный – в Lexus и Infiniti), электропакет, аудиосистема, камера заднего вида, связь Bluetooth, люк в крыше, спутниковая навигация, датчики освещения и дождя, круиз-контроль. Конечно, установлены система стабилизации, система контроля давления в шинах и набор подушек безопасности: у Escalade их 7, у QX80 – 6, а в LX570 – целых 10. Также у всех есть системы автоматического торможения, соблюдения полосы движения, слежения за «слепыми» зонами и контроля усталости водителя, а у Lexus – еще и технология распознавания дорожных знаков. Infiniti также получил камеры кругового обзора, а Lexus – монитор для задних пассажиров.

Большому автомобилю – большой двигатель. Под капотами вседорожников установлены огромные и мощные V8. «Американец» получил 6,2-литровый мотор из алюминиевого сплава с классическим нижним распредвалом и современным непосредственным впрыском топлива. Его мощность составляет 420 л. с. при 5700 об/мин. Огромный крутящий момент в 623 Н·м достигается при 4100 об/мин и обеспечивает отличные тяговые характеристики. Escalade может буксировать 3,7-тонный прицеп. Разгон до 100 км/ч занимает 6,7 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 180 км/ч. Экономить топливо помогает технология отключения цилиндров, но даже с ней в городском цикле расход составляет 18,0 л/100 км, а в загородном – 10,3 л/100 км. Зато Cadillac подойдет бензин Аи-92.

Infiniti оснастили 5,6-литровым V8, также с непосредственным впрыском топлива, мощностью 405 л. с. при 5800 об/мин. Пик крутящего момента в 560 Н·м доступен при 4000 об/мин. Двигатель отличается отзывчивостью и неплохой эластичностью, а еще очень тихий. Как и Lexus, этот вседорожник способен буксировать 3,8-тонный прицеп.



Клавиши на центральной панели Cadillac – сенсорные



У приборов Infiniti – синяя оптоволоконная подсветка



На центральной панели Lexus – большой 12,3-дюймовый сенсорный экран



В Escalade – обильное пространство как на втором, так и на третьем ряду



Места для ног и над головой в QX80 вполне хватает



В LX570 также достаточно места на втором ряду

Разгон до 100 км/ч занимает 7,5 с, а максимальная скорость составляет 210 км/ч. «Аппетит» в городском цикле у него самый большой – 20,6 л/100 км, зато на трассе он уменьшается до 11,0 л/100 км.

«Восьмерка» Lexus объемом 5,7 л имеет систему регулировки фаз газораспределения и развивает 367 л. с. при 5600 об/мин. В распоряжении 530 Н·м крутящего момента при 3200 об/мин, поэтому мотор очень тяговит на «низах». Под рукой всегда достаточный запас мощности, а двигатель работает чрезвычайно тихо и плавно. За 7,7 с вседорожник достигает 100 км/ч и способен развить 210 км/ч. LX570 под силу прицеп весом до 3,8 тонны, то есть можно буксировать даже скоростной катер или немаленький трейлер. В городе автомобиль расходует 20,2 л/100 км, а на трассе – 10,9 л/100 км.

У всех трех автомобилей – постоянный полный привод. Японские автомобили на бездорожье проявляют себя лучше, чем «американец». У них предусмотрены блокировка межосевого дифференциала и пониженный ряд трансмиссии. Они не пасуют на серьезном бездорожье и вполне могут преодолеть броды глубиной 60 см. Lexus получил отключаемые стабилизаторы поперечной устойчивости и технологию Crawl control: она ограничивает скорость на отметке в 10 км/ч и позволяет «проползти» сложный участок.

Escalade получил адаптивные амортизаторы, улучшающие поведение высокого автомобиля в виражах. Благодаря им крены кузова на удивление умеренные. Езда при этом остается комфортабельной, хотя серьезные ямы дают о себе знать, ведь у Cadillac 22-дюймовые колеса. Рулевое управление с электроусилителем очень легкое, но при этом не самое информативное. На больших скоростях в салоне тихо благодаря технологии активного подавления шумов.

QX80 легко справляется даже с серьезными дорожными неровностями. При этом автомобиль демонстрирует еще и на удивление хорошую управляемость. Помогает в этом и технология Hydraulic Body Motion Control. Амортизаторы правых и левых колес диагонально соединены между собой трубками. В поворотах рабочая жидкость по ним перетекает на колеса, которые находятся на внешнем радиусе. В такой способ изменяется жесткость амортизаторов и, соответственно, уменьшаются крены кузова.

LX570 – самый комфортабельный в тройке. Его руль очень легкий, а пневматическая подвеска обеспечивает невероятно плавную езду. Она настолько плавно поглощает все выбоины, что кажется, будто автомобиль парит над дорогой. Заслуживает похвалы и качественная шумоизоляция салона. К тому же, у автомобиля самый малый в этой тройке диаметр разворота – 11,8 м против 11,9 м у Escalade и 12,5 м у QX80. А это немало важно на городских улицах. Вседорожник обладает лучшими тормозами – для остановки со 100 км/ч нужно 36,3 м.

Cadillac Escalade стоит 3 752 500 гривен, он привлекает самым вместительным салоном. Infiniti QX80 самый доступный – 2 662 000 гривен, его преимущество – богатое оснащение. Цена Lexus LX570 – 3 531 500 гривен, его сильная сторона – комфорт.



Объем багажника Cadillac – 430-2667 л

Багажник Infiniti самый большой – 470-2693 л

У Lexus в распоряжении – 455-2313 л

Технические характеристики

Модель	Cadillac Escalade	Infiniti QX80	Lexus LX570
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/8		
Снаряженная/полная масса, кг	2649/3216	2800/3395	2660/3295
Длина/ширина/высота, мм	5144/2045/1890	5340/2030/1925	4991/1971/1920
Колесная база, мм	2946	3075	2850
Колея передняя/задняя, мм	1732/1702	1715/1725	1641/1636
Клиренс (дорожный просвет), мм	234	234	225
Объем багажника мин/макс, л	430/2667	470/2693	455/2313
Диаметр разворота, м	11,9	12,5	11,8
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	6199	5552	5700
Тип	Бензиновый		
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	V8		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	32/4	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	420 при 5600	405 при 5800	367 при 5600
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	623 при 4100	560 при 4000	530 при 3200
Топливо/емкость бака, л	Аи-92/117	Аи-95/100	Аи-95/96
Трансмиссия			
Тип привода	Постоянный полный		
Коробка передач	8-ст. автоматическая	7-ст. автоматическая	8-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости	Зависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые		
Количество подушек безопасности, шт.	7	6	10
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, StabiliTrak, TPMS	ABS, EBD, VDC, TPMS,	ABS, EBD, VSC, TPMS
Размер шин	285/45 R22	275/60 R20	275/50 R21
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,7	7,5	7,7
Максимальная скорость, км/ч	180	210	220
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	18,0	20,6	20,2
загородный цикл	10,3	11,0	10,9
смешанный цикл	14,5	14,5	14,4
Стоимость автомобиля в Украине, гривен	3 752 500	2 662 000	3 531 500
Первое техобслуживание км	10 000		
Периодичность техобслуживания км	10 000		

Недорогие авто с огоньком



Honda Civic Sport

Фары Honda Civic прикрыты черными «бровями»



Hyundai Elantra Sport

Широкая решетка радиатора Hyundai Elantra Sport дополнена парой воздухозаборников



Skoda Octavia

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

Как правило заряженные модели достаточно дорогие, ведь они оснащены мощными двигателями и доработанной ходовой. Впрочем, при желании можно найти «горячие» автомобили за вполне разумные деньги. Так, на украинском рынке можно найти относительно недорогие **Honda Civic Sport**, **Hyundai Elantra Sport** и **Skoda Octavia** с турбомоторами и приличными характеристиками.

Хэтчбек Honda Civic Sport, конечно, выглядит не так ярко, как 320-сильный Civic Type R, но тоже неплох. У него выраженный клиновидный профиль с увеличенными углами наклона стоек крыши и короткой приподнятой задней частью. Радиаторная решетка украшена широкой накладкой, которая образует оригинальные «брови» над продолговатыми фарами. Предусмотрены и светодиодные ходовые огни. Передний бампер выполнен V-образным. Мускулистые крылья теперь более выраженные, а боковины стали рельефными. Сзади расширенные «плечи» подчеркнуты узкими C-образными фонарями. Пятая дверь дополнена сразу двумя спойлерами: на верхней кромке и у основания стекла.

Седан Hyundai Elantra Sport сохраняет знакомый клиновидный профиль с аркообразной формой крыши и приподнятой задней частью. Широкая трапециевидная решетка радиатора декорирована хромом, а по бокам появились большие воздухозаборники. Узкие фары дополнены светодиодными ходовыми огнями, такого же типа оптика и в «противотуманках». Капот и боковины профилированы, а оконная линия отличается изгибом в районе задних стоек. Оснащение включает обвес и спойлер на крышке багажника. Ширину кузова подчеркивают продолговатые фонари.

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

Все три автомобиля – весьма большие, по меркам C-класса. Длина Honda достигает 4518 мм, Hyundai – 4570 мм, а Skoda – 4659 мм. У Civic Sport колесная база равна 2697 мм, у Elantra Sport – 2700 мм, а у Octavia – 2686 мм. Корейский автомобиль весит 1390 кг тогда, как «чех» - 1335 кг, а «японец» - 1348 кг.

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



Honda самая компактная – 4518 мм



Hyundai привлекает аркообразной формой крыши и обвесом



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



На пятой двери Civic – сразу два спойлера



Задний спойлер Elantra Sport довольно большой и интегрирован в крышку багажника



По краям кузова Octavia расположены квадратные фонари

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

Во внутренней отделке Hyundai Elantra Sport преобладает кожа, а развлекают ее многочисленные накладки «под карбон». На трехспицевом рулевом колесе кожа перфорирована в районе хвата рук, а обод руля плоский снизу. Циферблаты приборов украшены серебристыми ободками и получили нежно-синюю подсветку. Внутри спидометра установлен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре находится датчик температуры охлаждающей жидкости. По центру установлен цветной экран бортового компьютера. Широкая центральная панель немного повернута к водителю, а сверху на ней установлен 5,0-дюймовый сенсорный дисплей. Переключатели блоков аудиосистемы крупные и логично упорядочены. У рулевой колонки изменяются высоте и глубина, а у водительского сиденья есть электропривод. Кресла первого ряда комфортабельные и неплохо удерживают спину. К тому же, они оснащены подогревом, обогревается и руль. Подлокотник на трансмиссионном тоннеле прячет отделение для мелкой поклажи. Обзорность немного ограничена из-за приподнятой задней части.

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

тоотражателями. Предусмотрен и подлокотник с боксом. Обзорность очень хорошая во всех направлениях.

Учитывая размеры автомобилей, нетрудно догадаться, что на втором ряду места для ног у них более, чем достаточно. У Skoda также приличное пространство над головой, а вот в Honda и Hyundai рослые люди почувствуют его недостаток. Кроме того, салон Octavia – самый широкий в районе плеч, поэтому сзади здесь не тесно и троим пассажирам. Еще одно преимущество лифтбэка – огромный 590-литровый багажник против 420-литрового у Civic и 458-литрового у Elantra Sport. Со сложенными задними сиденьями у Skoda получается 1580-литровый отсек, а у Honda 1500-литровый.

Для объективного сравнения были выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости – Honda Civic 1,5 Sport, Hyundai Elantra Sport и Skoda Octavia 1,8 TSI Style New. Все они укомплектованы электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, климат-контролем, аудиосистемой, связью Bluetooth, системой стабилизации, легкосплавными дисками, круиз-контролем. Civic и Elantra также получили парктроник датчики дождя и света, а у Hyundai есть еще камера заднего вида и люк в крыше. Skoda же оснащена Wi-Fi. У японского и корейского автомобилей по 6 подушек безопасности, а у чешского 4.

Все три автомобиля укомплектованы бензиновыми четырехцилиндровыми турбомоторами. Двигатель Honda объемом 1,5 л развивает 182 л. с. Он очень бодрый и раскручивается до 6500 об/мин, что не типично для турбодвигателей. Вместе с тем, у него не так уж и много тяги, ведь максимальный крутящий момент равен 220 Н·м при 1700-5500 об/мин. Разгон до 100 км/ч занимает 8,2 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 200 км/ч. Мотор громкий, хотя вибраций у него немного. Зато бесступенчатый вариатор неплохо настроен и помогает экономить топливо. Хэтчбэк расходует 7,9 л/100 км в городском цикле и 5,0 л/100 км – в загородном. На данный момент это самый быстрый Civic на нашем рынке, ведь экстремальный Туре R официально не продается в Украине.

«Четверка» Hyundai объемом 1,6 л развивает 200 л. с. и является самой мощной в тройке. Двигатель работает плавно и не очень громкий. К тому же, у него больше всего тяги, ведь пиковый крутящий момент достигает 265 Н·м при 1500-4500 об/мин. Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями обеспечивает очень быструю смену передач без толчков. Седан довольно быстрый – разгоняется до 100 км/ч за 7,7 с и развивает 210 км/ч. А вот «аппетит» у него самый большой в тройке – 9,5 л/100 км в городе и 5,8 л/100 км – на трассе.

У Skoda под капотом прячется 1,8-литровый 180-сильный турбомотор. Он довольно тяговит на «низах», ведь максимальные



Приборная панель Honda разделена на три секции



Руль Hyundai плоский снизу



Циферблаты приборов Skoda выполнены в классическом стиле



Сзади в Civic немного места над головой



В Elantra Sport рослым пассажирам также тесновато сзади



В Octavia самое большое пространство на втором ряду

250 Н·м крутящего момента в распоряжении уже с 1250 об/мин. «Четверка» работает плавно, а ее звук приятный и не слишком громкий. Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия демонстрирует быструю смену передач. Хотя Octavia уступает соперникам по мощности, ее динамика лучшая в тройке: разгон до 100 км/ч осуществляется за 7,4 с, а максимальная скорость составляет 231 км/ч. К тому же, она и самая экономичная. В городском цикле автомобиль расходует 7,1 л/100 км, а на шоссе – 4,8 л/100 км. К слову, в Украине предложена и более мощная 230-сильная Octavia RS, но она и ощутимо дороже.

Honda Civic традиционно ставит на первое место управляемость и она у него самая лучшая из трех автомобилей. Хетчбэк маневренный и уверенно держит дорогу. Руль очень острый и делает всего 2,2 оборота от упора до упора. Он точный, хотя немного больше обратной связи ему не помешало бы. Недостаточная поворачиваемость практически незаметна благодаря технологии Agile Handling Assist, имитирующей дифференциал повышенного трения. Шумоизоляция салона улучшена, поэтому ветер почти не слышен, хотя на больших скоростях дают о себе знать шины.

В отличие от более дешевых Elantra, версия Sport получила многорычажную заднюю подвеску, а потому более увлекательна в управлении. Крены кузова в поворотах у нее несколько меньшие, но при этом езда остается довольно комфортабельной. Руль стал точнее, хотя обратной связи у него по-прежнему немного. К тому же, он очень легкий и его можно вращать несколькими пальцами. Хотя его остроту и тяжесть можно изменять нажатием кнопки. На больших скоростях дают о себе знать шумы шин и ветра, поэтому шумоизоляция не столь качественная, как у соперников.

Octavia демонстрирует уверенную управляемость. Его рулевое управление – более точное и информативное, чем у соперников. Лифтбэк хорошо маневрирует на малых скоростях: диаметр его разворота – 10,4 м против 10,6 м у Hyundai и 11,6 м – у Civic. Езда в Skoda мягче, чем в двух других авто, тем более, что у лифтбэка колеса меньшего диаметра – 16 дюймов. Сцепление с дорогой очень хорошее так же, как и курсовая устойчивость. Да и кренится Skoda на удивление мало. Кроме того, у него самая лучшая в этой тройке шумоизоляция, поэтому при 130 км/ч в салоне тихо. Автомобиль уверенно тормозит, а усилие на педали легко дозируется.

Hyundai Elantra Sport самый доступный из трех автомобилей – 702 тыс. гривен. Он также привлекает богатым оснащением. Цена Skoda Octavia 1,8 TSI Style New – 731 тыс. гривен, а его сильные стороны – экономичность и вместительный багажник. Honda Civic 1,5 Sport дороже соперников – 783 700 гривен, - но зато у него увлекательная управляемость.



Объем багажника Honda – 420 л

У Hyundai в распоряжении – 458 л

Багажник Skoda наиболее вместительный – 590 л

Технические характеристики

Модель	Honda Civic Sport	Hyundai Elantra Sport	Skoda Octavia
Тип кузова	хэтчбэк	седан	лифтбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5	4/5	5/5
Снаряженная масса, кг	1348	1390	1335
Длина/ширина/высота, мм	4518/1800/1434	4570/1800/1450	4659/1814/1461
Колесная база, мм	2697	2700	2686
Колея передняя/задняя, мм	1547/1535	1563/1572	1551/1520
Клиренс (дорожный просвет), мм	140	140	154
Объем багажника мин/макс, л	420/1500	458	590/1580
Диаметр разворота, м	11,6	10,6	10,4
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1498	1591	1798
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	182 при 6000	200 при 6000	180 при 5100
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	220 при 170-5500	265 при 1500-4500	250 при 1250-5000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/46	Аи-95/53	Аи-95/50
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	вариатор	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт	6	6	4
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VSA	ABS, EBD, VSM	ABS, EBD, ESP
Размер шин	235/45 R17	225/45 R17	205/55 R16
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч	8,2	7,7	7,4
Максимальная скорость, км/ч	200	210	231
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	7,9	9,5	7,1
загородный цикл	5,0	5,8	4,8
смешанный цикл	6,1	7,2	5,7
Стоимость тестируемого автомобиля (в Украине), гривен	783 700	702 000	731 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Семь мест за разумные деньги



Hyundai Santa Fe

Передняя часть Hyundai Santa Fe выглядит нестандартно



Land Rover Discovery Sport

Хромированная решетка радиатора и раскосые фары – черты Land Rover Discovery Sport



Skoda Kodiaq

Продолговатые фары Skoda Kodiaq сочетаются с треугольными «противотуманками»

Большинство семиместных вседорожников довольно-таки крупные. Однако потребность в третьем ряде сидений возникает далеко не всегда. Впрочем, есть относительно небольшие по размерам семиместные вседорожники с экономичными дизельными двигателями. Среди них – новичок на украинском рынке Hyundai Santa Fe четвертого поколения, а также Land Rover Discovery Sport и Skoda Kodiaq. Именно о них и пойдет речь в сравнительном тест-драйве.

Новый Hyundai Santa Fe радикально изменился и выглядит очень необычно. У него широкая трапециевидная решетка радиатора и «двухэтажная» оптика. Сверху установлены узкие ходовые огни, а снизу – крупные фары. Оптика является полностью светодиодной. У вседорожника серьезно расширены колесные арки, а боковины стали более профилированными. Вместе с тем, у задних стоек крыши уменьшен угол наклона. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а по краям кузова сзади размещены продолговатые фонари, соединенные хромированным молдингом.

Land Rover Discovery Sport пришел на смену модели Freelander. Он выглядит гораздо элегантнее предшественника и своими плавными линиями скорее напоминает Range Rover Evoque. В духе Evoque выполнена и передняя часть: узкая хромированная решетка радиатора сочетается с раскосыми фарами. В массивном переднем бампере заметны широкий воздухозаборник и металлическая пластина защита днища. Колесные арки расширены, а в крыльях установлены вентиляционные отверстия. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а большие фонари с прозрачными колпаками растянуты на крылья.

Skoda Kodiaq – первый семиместный вседорожник чешской марки и первая модель в новом фирменном стиле. В его внешнем виде преобладают рубленые линии и углы. Широкая решетка радиатора напоминает улыбку, а по ее центру – «клюв» с логотипом Skoda. Продолговатые фары расположены отдельно от небольших «противотуманок». В бампере заметен немаленький воздухозаборник. Капот и боковины выполнены профилированными, а колесные арки расширены. Пятая дверь выполнена рельефной. Ширину задней части подчеркивают стреловидные фонари.

Land Rover несколько компактнее своих конкурентов: его длина равна 4599 мм против 4691 мм у Skoda и 4770 мм у Hyundai. Kodiaq обладает самой большой колесной базой – 2791 мм тогда, как у Santa Fe – 2765 мм, а у Discovery Sport – 2741 мм. Чешский вседорожник самый легкий: он весит 1740 кг, британский автомобиль – 1775 кг, а корейский – 1830 кг.

В салоне Hyundai Santa Fe передняя панель выполнена обволакивающей. Обод рулевого колеса обшит кожей, а на нем предусмотрены наплывы в районе хвата рук. На панели приборов сочетаются большой дисплей спидометра и циферблаты тахометра,



Hyundai самый крупный в тройке – 4770 мм



Land Rover несколько меньше соперников – 4599 мм



Skoda наиболее легкий из трех вседорожников – 1740 кг



Фонари Santa Fe соединены хромированной накладкой



Фонари Discovery Sport растянуты на крылья



Пятая дверь Kodiaq – рельефная

указателей уровня топлива и температуры двигателя. Рельефная центральная панель увенчана 7,0-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и четко разделены друг от друга. Тут же установлены и клавиши подогрева сидений. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету. Передние сиденья мягкие и комфортабельные, у них неплохая боковая поддержка. Они, как и руль, оснащены подогревом. Высокая посадка и тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность. Бокс в центральном подлокотнике прячет беспроводную зарядку для смартфонов.

Отделка салона Land Rover Discovery Sport щедро дополнена алюминиевыми деталями. Рулевое колесо довольно-таки большое, а его обод обшит кожей. Круглый селектор трансмиссии выдвигается из центральной консоли. Циферблаты спидометра и тахометра помещены в отдельные колодцы, а разделяет их цветной экран бортового компьютера. Нежно-синяя подсветка приятна для глаз. Наклоненную центральную панель венчает 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и рационально упорядочены, а потому удобные в пользовании. Вместительный перчаточный ящик сочетается с узкой нишей сверху. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья – широкие и комфортабельные, а еще неплохо удерживают спину. Предусмотрена функция подогрева кресел. Высокая посадка и тоненькие стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность. В подлокотнике предусмотрен бокс с охлаждением и обогревом.

В салоне Skoda Kodiaq преобладает строгий стиль, а в отделке присутствуют кожа и алькантара. На передней панели заметны черные лакированные накладки. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по Skoda Superb. Внутри спидометра установлен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру находится цветной дисплей бортового компьютера. На широкой центральной панели установлен 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и не требуют длительного привыкания. У вседорожника сразу два перчаточных ящика и приличных размеров бокс в подлокотнике с беспроводной зарядкой для смартфонов. У рулевой колонки изменяются высота и глубина, довольно широкий диапазон регулировок и у водительского кресла. Передние кресла несколько упругие, но зато отлично удерживают спину. Под водительским сиденьем размещена ниша со светоотражающим жилетом. Высокая посадка за рулем и не очень толстые стойки крыши обеспечивают неплохую обзорность во всех направлениях.

На втором ряду автомобилей места для ног и над головой вполне достаточно. У всех трех вседорожников сиденья оснащены

горизонтальной регулировкой и изменяемым углом наклона спинок. Салон Hyundai и Skoda несколько шире, чем у Land Rover, поэтому троим пассажирам комфортнее. Третий ряд Santa Fe способен поместить взрослых пассажиров небольшого роста, а вот в Kodiaq и Discovery Sport там места немного и комфортнее детям.

В семиместном исполнении объем багажника составляет 130 л у Hyundai, 195 л у Land Rover и 270 л у Skoda. В пятиместной конфигурации салона он возрастает до 625, 689 и 720 л, соответственно, а в двухместной – до 2081, 1698 и 2065 л, соответственно. Пятая дверь Kodiaq снабжена электроприводом.

Для сравнения выбраны версии моделей с одинаковой стоимостью - Hyundai Santa Fe 2,2D Superior, Land Rover Discovery Sport 2,2 TD4 S и Skoda Kodiaq 2,0 TDI Style. Все они оснащены системой бесключевого доступа, электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, аудиосистемой, связью Bluetooth, легкосплавными дисками, системами стабилизации и контроля давления в шинах. У Hyundai и Skoda установлен двухзонный климат-контроль, а у Land Rover – кондиционер. Santa Fe и Kodiaq также получили парктроник, круиз-контроль, датчики света и дождя, а у корейского вседорожника есть еще и камера заднего вида. У Skoda и Land Rover – по 7 подушек безопасности, а у Hyundai – 6. Кроме того, Kodiaq и Discovery Sport оснащены системами автоматического торможения и соблюдения полосы движения.

Все три автомобиля оснащены четырехцилиндровыми турбодизелями. Под капотом Santa Fe – 2,2-литровый двигатель с самой высокой в тройке мощностью – 200 л. с. при 3800 об/мин. Он и наиболее тяговит, ведь максимальный крутящий момент достигает 440 Н·м при 1750 об/мин. Правда, при резком разгоне двигатель довольно громкий. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает плавно, но не очень быстро. Hyundai демонстрирует лучшую в тройке динамику: разгоняется до 100 км/ч за 9,4 с и способен развить 203 км/ч. В городском цикле он расходует 7,3 л/100 км, а в загородном – 5,4 л/100 км. В Украине также доступен вариант с 2,4-литровым 188-сильным бензиновым мотором.

Турбодизель Land Rover имеет рабочий объем 2,0 л и его мощность меньше – 150 л. с. при 3500 об/мин. Приличный крутящий момент в 380 Н·м достигается при 1750 об/мин, поэтому двигатель достаточно тяговит. Но нужно учитывать, что на высоких оборотах ощутимы вибрации, хотя при этом мотор не шумный. А вот 9-ступенчатый «автомат» работает плавно. Discovery Sport разгоняется до 100 км/ч за 10,9 с и способен развить 190 км/ч. В городе он расходует 7,3 л/100 км, а за городом – 5,9 л/100 км. Автомобиль у нас также можно выбрать со 190-сильной версией этого турбодизеля или 2,0-литровой 240-сильной бензиновой «четверкой».

Skoda также оснастили 2,0-литровым турбодизелем мощностью 150 л. с. Он эла-



Показания спидометра в Hyundai выведены на дисплей



Круглый селектор трансмиссии Land Rover выдвигается из центральной консоли



Отделка салона Skoda разбавлена черными лакированными вставками



В Santa Fe – самый просторный третий ряд кресел



Третий ряд сидений Discovery Sport рассчитан на детей



На втором ряду Kodiaq просторно, а вот третий ряд – тесный

стичен, но менее тяговит, чем моторы соперников. Пиковый крутящий момент достигает 340 Н·м и доступен с 1750 об/мин. Двигатель работает на удивление тихо и плавно, и даже при резком разгоне не слишком громкий. Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует очень быстрые переключения передач. Разгон до 100 км/ч занимает 10,2 с, а максимальная скорость составляет 194 км/ч. При этом расход топлива самый маленький – 6,8 л/100 км в городском цикле и 5,2 л/100 км – в на трассе. У нас также доступны бензиновые турбомоторы объемом 1,4 л (150 л. с.) и 2,0 л (180 л. с.).

У всех трех автомобилей полный привод подключаемый, а в Hyundai можно принудительно подключить заднюю ось, заблокировав муфту. Предусмотрена и система помощи на крутом спуске. Land Rover увереннее чувствует себя на бездорожье, да и клиренс у него побольше – 212 мм.

Hyundai Santa Fe – самый комфортабельный в тройке. Его подвеска довольно мягкая, но крены в виражах относительно небольшие. При этом в поворотах вседорожник неплохо себя чувствует, и валким его уж точно не назовешь. Рулевое управление вполне точное, однако, обратной связи далеко не всегда хватает. Сцепление с дорогой и курсовая устойчивость – на высоте. У вседорожника улучшена шумоизоляция, а потому при езде по шоссе внутри стало тише.

Land Rover Discovery Sport отличается неплохой маневренностью в городских условиях. Рулевое управление с электроусилителем легкое, но точное и на удивление информативное. Сцепление с дорогой на высоте, а недостаточная поворачиваемость проявляется редко и только на больших скоростях. Многорычажная задняя подвеска Discovery Sport способствует более уверенному прохождению виражей. Крены в поворотах не слишком большие, но такого результата добились благодаря достаточно упругой подвеске. Выбоины на дороге довольно ощутимы. Зато шумоизоляция салона очень хорошая.

Подвеска Skoda Kodiaq также довольно упругая, зато автомобиль уверенно чувствует себя в виражах и не кренится. На асфальте полный привод обеспечивает отличное сцепление, а система векторизации тяги XDS+ помогает побороть недостаточную поворачиваемость. Руль чересчур легкий, хотя довольно точный и очень даже информативный. Шумоизоляция салона качественно выполнена, а потому на скорости 130 км/ч в салоне тихо.

Skoda Kodiaq 2,0 TDI Style самый доступный в тройке – 1 041 520 гривен, что отчасти продиктовано украинской сборкой. Он также привлекает экономичностью и большим багажником. Land Rover Discovery Sport 2,2 TD4 S стоит 1 244 900 гривен, а его преимущество – проходимость. Цена Hyundai Santa Fe 2,2D Superior 1 247 200 гривен, а его сильная сторона – богатое оснащение.



Объем багажника Hyundai – 130-2081 л

У Land Rover в распоряжении 195-1698 л

Багажник Skoda самый вместительный – 270-2065 л

Технические характеристики

Модель	Hyundai Santa Fe	Land Rover Discovery Sport	Skoda Kodiaq
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/7		
Снаряженная масса, кг	1830	1775	1740
Длина/ширина/высота, мм	4770/1890/1680	4599/1894/1724	4697/1882/1676
Колесная база, мм	2780	2741	2791
Колея передняя/задняя, мм	1618/1621	1621/1630	1586/1576
Клиренс (дорожный просвет), мм	185	212	187
Объем багажника мин/макс, л	130/2081	195/1698	270/2065
Диаметр разворота, м	10,9	11,6	11,6
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	2199	1999	1968
Тип	Дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	200 при 3800	150 при 3500	150 при 3500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	440 при 1750-2500	380 при 1750	340 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Дт/62	Дт/65	Дт/52
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный		
Коробка передач	8-ст. автоматическая	9-ст. автоматическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	7	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, HDC	ABS, EBD, DSC, HDC	ABS, EBD, ESP, HDC
Размер шин	235/60 R18	235/65 R17	215/65 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,4	10,9	10,2
Максимальная скорость, км/ч	203	190	194
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	7,3	7,3	6,8
загородный цикл	5,4	5,9	5,2
смешанный цикл	6,1	6,6	5,7
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 247 200	1 244 900	1 041 520
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Городские вседорожники премиум-класса



BMW X2

Разделенная решетка радиатора и высокий капот выделяют новый BMW X2



Mercedes-Benz GLA

Широкая решетка радиатора Mercedes-Benz GLA украшена трехлучевой звездой



Volvo XC40

Светодиодные фары Volvo XC40 украшены T-образными ходовыми огнями

Спрос на компактные вседорожники в наши дни постоянно растет. Они популярны благодаря увеличенному клиренсу и наличию полного привода. Причем, далеко не все подобные модели можно назвать доступными, ведь среди них есть и представители премиум-сегмента. Недавно на украинском рынке появились небольшие вседорожники BMW X2 и Volvo XC40. Мы решили проверить, как они проявят себя против старожилы Mercedes-Benz GLA.

Новый BMW X2 позиционируют, как более спортивную альтернативу модели X1. Его дизайн довольно мускулистый и «подкачанный» - с короткими свесами кузова, высокими капотом и оконной линией. Фирменная разделенная пополам решетка радиатора сочетается с огромным воздухозаборником в бампере. Колесные арки серьезно расширены, а оконная линия делает изгиб в районе задних стоек. Небольшое заднее стекло сверху прикрыто спойлером, а серьезно выраженные «плечи» подчеркнуты продолговатыми фарами.

Mercedes-Benz GLA недавно прошел обновление. Вседорожник похож на приподнятый хетчбэк, хотя и довольно атлетичный на вид. Широкая решетка радиатора украшенная по центру большой трехлучевой звездой. Крупные фары дополнены светодиодными ходовыми огнями. У вседорожника высокая оконная линия, а капот и боковины слегка профилированы. Предусмотрен и защитный пластиковый обвес. Панорамное заднее стекло сверху прикрыто спойлером. Фонари соединены хромированным молдингом.

Volvo XC40 обозначил возвращение к традиционному угловатому дизайну марки. Хотя сохранены и черты современного стиля, основоположником которого считается старший брат XC90. Фирменная перечеркнутая решетка радиатора сочетается с полностью светодиодными фарами, дополненными Т-образными ходовыми огнями. В профиль XC40 получился подтянутым благодаря коротким свесам. Нижняя часть кузова прикрыта защитными пластиковыми накладками, а на боковинах красуются шведские флаги. Обращают на себя внимание широкие треугольные задние стойки, а в них установлены знакомые L-образные фонари.

Mercedes-Benz и Volvo достигают 4425 мм в длину и немного крупнее у BMW X2 (4360 мм). Их колесная база также одинаковая (2700 мм) тогда, как у BMW она равна 2670 мм. XC40 самый тяжелый в тройке – весит 1698 кг. Масса GLA – 1595 кг, а X2 – 1675 кг.

Внутри BMW X2 преобладают горизонтальные линии, а в отделке много серебристых алюминиевых деталей. Компактное трехспицевое рулевое колесо обшито кожей, а сиденья декорированы тканью. Циферблаты приборов украшены серебристыми ободками. Внутри спидометра установлен указатель остатка топлива в баке, а в тахо-



BMW компактнее соперников – 4360 мм



Mercedes-Benz выглядит весьма атлетично



Volvo самый тяжелый в тройке – 1698 кг



Расширенные плечи X2 подчеркнуты продолговатыми фонарями



Фонари GLA соединены хромированной накладкой



L-образные фонари XC40 размещены в стойках крыши

метре – датчик температуры двигателя. По центру находится цветной экран бортового компьютера. Центральная панель X2 традиционно повернута к водителю. На ней установлен 6,5-дюймовый дисплей мультимедийной системы iDrive. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика. Переключателей блоков аудиосистемы и климатической установки немного: они разделены друг от друга и рационально упорядочены. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Кресла первого ряда довольно упругие, но обладают лучшей в тройке боковой поддержкой. Они оснащены подогревом. Посадка низкая, от чего страдает обзорность. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлен подлокотник с боксом внутри.

У Mercedes-Benz GLA отделка салона также тканевая, а кожей обшиты трехспицевое рулевое колесо и селектор трансмиссии. Зато внутри довольно много серебристых вставок «под алюминий». Круглые дефлекторы вентиляционной системы напоминают сопла реактивных двигателей. Циферблаты приборов немного освежены. Они размещены в двух отдельных колодцах, а разделяет их цветной дисплей бортового компьютера. К центральной панели сверху прикреплен 8,0-дюймовый дисплей мультимедийной системы Comand. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика. Кнопок блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь достаточно много и некоторые из них чересчур мелкие. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Сиденья первого ряда обладают неплохой боковой поддержкой и при этом мягкие. Есть и функция подогрева. Посадка в GLA несколько выше, чем у соперников, что способствует хорошей обзорности вперед и по сторонам. А вот заднее стекло не очень большое.

В салоне Volvo XC40 господствует лаконичный шведский стиль. Отделку разбавляют вставки «под алюминий», а небольшое рулевое колесо обшито кожей. Очень необычно выглядит компактный селектор трансмиссии. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей с изменяемой конфигурацией. Центральная панель немного повернута к водителю. Большую ее часть занимает большой 9,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Благодаря ему тут осталось совсем немного клавиш блока аудиосистемы и ни одного переключателя климат-контроля. Также следует отметить продуманные отделения для мелкой поклажи: большой «бардачок», огромные карманы в дверях и выдвижные ящики под передними креслами. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние сиденья Volvo XC40 мягкие и комфортабельные, но при этом неплохо удерживают спину. Из-за толстых стоек серьезно ограничен обзор назад. Оригинально выполнен

бокс в центральном подлокотнике – он съемный, чтобы его было удобно чистить.

На втором ряду места для ног BMW несколько больше, чем у соперников, пусть он и самый компактный. Зато у Mercedes-Benz и особенно Volvo ощутимо больший запас над головой. К тому же, у шведского вседорожника салон самый широкий, а потому трюм комфортнее. Объем багажника X2 равен 470 л, у GLA – 421 л, а у XC40 – 460 л. Со сложенными креслами второго ряда он возрастает до 1355, 1235 и 1336 л, соответственно. Пятая дверь BMW оснащена электроприводом.

Для сравнения выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости – BMW X2 xDrive20d, Mercedes-Benz GLA220d 4Matic и Volvo XC40 D4 Momentum. Все они оснащены системой доступа без ключа, электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом и зеркал заднего вида, аудиосистемой, датчиками света и дождя, легкосплавными дисками, связью Bluetooth, круиз-контролем, парктроником и системой стабилизации. X2 оснащен кондиционером, а два других автомобиля – климат-контролем. Зато BMW также есть камера заднего вида. Volvo получил 8 подушек безопасности, Mercedes-Benz – 7, а BMW – 6. XC40 и GLA220d укомплектованы системами автоматического торможения и слежения за усталостью водителя, а у шведского хэтчбека есть еще технология соблюдения полосы движения.

Для сравнения выбраны версии с четырехцилиндровыми турбодизелями. Мотор BMW развивает 190 л. с. при 4000 об/мин, а его максимальный крутящий момент равен 400 Н·м при 1750-2500 об/мин. Интересно, что этот дизель высокооборотистый – неплохо чувствует себя и при 4500 об/мин, хотя и становится довольно шумным. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает плавно и довольно быстро. Разгон до 100 км/ч занимает 7,7 с, а максимальная скорость составляет 221 км/ч. X2 самый экономичный в тройке – 5,4 л/100 км в городском цикле и 4,5 л/100 км – в загородном. Также в Украине предложена 231-сильная версия этого двигателя, есть и бензиновые турбомотора объемом 1,5 л (140 л. с.) и 2,0 л (192 л. с.).

Турбодизель Mercedes-Benz при объеме 2,1 л развивает 177 л. с. при 3600 об/мин и обладает крутящим моментом в 350 Н·м при 1400-3400 об/мин. Мотор демонстрирует эластичность, а тяги у него более, чем достаточно. Эта «четверка» самая тихая и плавная. Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует очень быструю смену передач. Динамика практически такая же, как и у BMW: разгон до 100 км/ч занимает 7,7 с, а максимальная скорость – 218 км/ч. Расход топлива составляет 5,9 л/100 км в городе и 4,4 л/100 км – на трассе. Также для GLA в Украине доступны 136-сильная версия этого мотора и бензиновые 2,0-литровые тур-



Центральная панель BMW повернута к водителю



Приборы Mercedes-Benz помещены в отдельные колодцы



Показания приборов Volvo выведены на дисплей



У X2 сзади комфортнее двоим пассажирам



Места для ног сзади в GLA меньше, чем у соперников



В XC40 сзади больше всего места над головой

бодвигатели на 184 и 225 л. с.

Двигатель Volvo XC40 объемом 2,0 л развивает 190 л. с., как и турбодизель X2, да и пиковый крутящий момент у него такой же – 400 Н·м при 1750 об/мин. Правда, порой турбодизель довольно громкий – особенно если его раскручивать. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия переключает передачи практически незаметно и довольно быстро. Разгон до 100 км/ч занимает 7,9 с, а максимальная скорость равна 210 км/ч. Расход топлива при этом немного больше, чем у соперников – 6,1 л/100 км в городском цикле и 4,9 л/100 км – на шоссе. В Украине также предложен 2,0-литровый бензиновый турбомотор мощностью 254 л. с.

У всех трех автомобилей полный привод – подключаемый. Преимущество Volvo – высокий (211 мм) дорожный просвет. У X2 он равен 182 мм, а в Mercedes-Benz – 204 мм. К тому же, у шведского автомобиля есть система помощи на крутом спуске.

BMW X2 ставит на первое место управляемость. У него хорошее сцепление с дорогой, а недостаточная поворачиваемость не слишком выражена. Руль точный и наполнен тяжестью на больших скоростях, но не самый информативный. Центр тяжести у нового X2 низкий, а подвеску сделали достаточно жесткой. Зато управляемость – почти на уровне хэтчбэков и крены кузова в поворотах очень небольшие. Да и диаметр разворота самый маленький – 11,3 м против 11,4 м у XC40 и 11,8 м у GLA. Шумоизоляция салона неплохая, но на больших скоростях шины все же слышны.

Mercedes-Benz GLA более ориентирован на комфорт. Подвеска мягкая и, к тому же, при обновлении увеличили ее рабочий ход. Большинство дорожных неровностей неощутимы. Ходовая неплохо настроена, поэтому крены кузова в поворотах небольшие. К сцеплению с дорогой вопросов нет, как и к курсовой устойчивости. Рулевое управление точное и приятно наполнено тяжестью, да и обратной связи вполне достаточно. На больших скоростях в салоне тихо, а шуму ветра и шин не дают о себе знать.

Volvo XC40 демонстрирует неплохую управляемость и отличное сцепление с дорогой. Мягкая и длинноходная подвеска легко поглощает большинство неровностей, но при этом вседорожник очень мало кренится в поворотах. Рулевое управление точное и наполнено тяжестью, но обратной связи ему не хватает. Недостаточная поворачиваемость нечасто дает о себе знать. Шумоизоляция хорошо выполнена, а потому на больших скоростях шуму ветра и шин едва слышны.

Mercedes-Benz GLA220d 4Matic привлекает самой низкой ценой – 1 136 000 гривен. BMW X2 xDrive20d стоит 1 218 000 гривен и у него самый вместительный багажник и наименьший расход топлива. Volvo XC40 D4 Momentum несколько дороже – 1 332 800 гривен. Его преимущество – богатое оснащение по безопасности.



Багажник BMW самый вместительный – 470 л

Объем багажника Mercedes-Benz – 421 л

У Volvo в распоряжении 460 л

Технические характеристики

Модель	BMW X2	Mercedes-Benz GLA250	Volvo XC40
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт	5/5		
Снаряженная масса, кг	1675	1595	1698
Длина/ширина/высота, мм	4360/1824/1526	4425/1804/1494	4425/1863/1652
Колесная база, мм	2670	2700	2702
Колея передняя/задняя, мм	1563/1562	1569/1560	1601/1626
Клиренс (дорожный просвет), мм	182	204	211
Объем багажника мин/макс, л	470/1355	421/1235	460/1336
Диаметр разворота, м	11,3	11,8	11,4
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1995	2143	1969
Тип	дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	190 при 4000	177 при 3600	190 при 4000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	400 при 1750-2500	350 при 1400-3400	400 при 1750-2500
Топливо/емкость бака, л	Дт/51	Дт/50	Дт/55
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный		
Коробка передач	8-ст. автоматическая	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		
Количество подушек безопасности, шт.	6	7	8
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	225/55 R17	215/60 R17	235/60 R18
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,7	7,7	7,9
Максимальная скорость, км/ч	221	218	210
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	5,4	5,9	6,1
загородный цикл	4,5	4,4	4,9
смешанный цикл	4,8	5,0	5,3
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 218 000	1 136 000	1 332 800
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		



Lotus: брима



Индские лезкоатлеты



Lotus MkIII 1951 года



Lotus MkVI 1952 года



Lotus 7 принес известность молодой компании



Lotus 11 1956 года



Lotus Elite 1957 года



Первый болид Формулы-1 Lotus 18 1960 года



Британская автопромышленность славится небольшими мелкосерийными производителями. Многим из них удалось добиться успеха и даже бросить вызов мировым автогигантам. Одна из таких компаний – Lotus, празднующая в этом году 70-летие.

Lotus – творение Энтони Колина Брюса Чепмена. С ранних лет он увлекался автомобилями, особенно любительскими гонками – триалом. Поступив в Лондонский университет, он вместе с другом решил открыть автомастерскую, где модифицировал серийные автомобили для этих соревнований. Но через год бизнес обанкротился, а из всего имущества остался лишь старенький Austin 7. Именно он и послужил основой для первой собственной модели Чепмена – Mk1.

Колин собрал его в 1948 году в возрасте 20 лет. Он установил на деревянную раму новый кузов из алюминиевых сплавов, повысил мощность двигателя и доработал подвеску. Уже в первых двух гонках автомобиль одержал победы в своем классе. За Mk1 последовал MkII с фарами, которые поворачивались вместе с передними колесами. Его Чепмэн построил после того, как вернулся из армии – он отслужил в Королевских ВВС. Там он изучил аэродинамику и способы уменьшить вес транспортного средства.

Следующим творением конструктора стал MkIII для Формулы с 750-кубовыми двигателями. На протяжении нескольких следующих лет Чепмен продолжал поштучно собирать гоночные автомобили MkIV и MkV. Постепенно начали поступать заказы на них и он решил официально зарегистрировать фирму. В 1952 году появилась Lotus Engineering

Lotus 25 принес первый чемпионский титул в Формуле-1



Companу. Собрав опыт, накопленный во время создания предыдущих моделей, Колин Чепмен создал первый серийный MkVI – автомобиль, который годился и для триала, и для повседневного использования.

Это был легкий кабриолет с открытыми колесами, оснащенный 1,5-литровым двигателем Ford. За простоту и аскетичность Чепмен называл его мотоциклом с четырьмя колесами, ведь у него не было ни дверей, ни тента. Уже в первой гонке MkVI обогнал заводской Porsche. На него посыпались заказы, но предприятие не в силах было выполнить их из-за очень высоких налогов на производство. И тогда Колин Чепмен решил продавать автомобили разобранными – по принципу kit car, в виде набора запчастей. Покупателям предстояло собрать

Lotus самим. Результат не заставил себя долго ждать: за четыре года продали свыше сотни MkVI.

Но по-настоящему культовым стал не этот родстер, а его наследник MkVII. Автомобиль весил всего 416 кг – в полной мере воплощал лозунг Чепмена Performance through weight (Динамика благодаря малому весу). На выбор предлагали двигатели Ford, BMC и Coventry Climax мощностью от 37 до 85 л. с. Самая мощная версия разогналась до 100 км/ч за 5 с и достигала 160 км/ч. MkVII вскоре переименовали в Super Seven и выпускали на протяжении двух десятков лет. Затем лицензию на производство выкупил Caterham, который продает эти автомобили и поныне. В Super Seven появились последователи – Donkevert, Irmsher, Panoz.

Но на этом конструктор не остановился и решил создать модель для более серьезных гонок. В 1956 году был представлен Lotus 11. Авиационный инженер Френк Костин создал для него сверхобтекаемый кузов. Автомобиль весом 410 кг с 1,1-литровым 85-сильным двигателем разогнался до 230 км/ч! Для Ле-Мана его оснастили более мощным 1,5-литровым мотором и дисковыми тормозами. Результат – победа в классе и седьмое место в общем зачете. И это учитывая тот факт, что соревноваться приходилось с Ferrari, Jaguar и Aston Martin мощностью 250-300 л. с. Lotus 11 оказался очень популярным среди начинающих гонщиков, всего продали 270 родстеров.

После первых успехов Колин Чепмен задумался над проектированием более се-

Lotus Elan 1962 года



Lotus Ford Cortina 1963 года



Lotus Elan +2 1967 года



Lotus Europa 1968 года



Победоносный болид Lotus 49 1968 года
впервые в мире получил антикрыло



рьезных дорожных моделей. Первой из них стал Elite 1957 года Стараниями Фрэнка Костина аэродинамический коэффициент Сх довели до 0,29, что является прекрасным результатом и для современных автомобилей. Однако Elite даже не тестировали в аэродинамической трубе, не говоря уже о компьютерном моделировании. Купе получилось не только обтекаемым, но и невероятно красивым и элегантным. Для снижения веса кузов изготовили из стекловолна. Это первый такой автомобиль в Европе и второй в мире – после Chevrolet Corvette. Масса составила 644 кг, а потому мотора мощностью 75 л. с. хватало, чтобы разогнаться до 100 км/ч за 11 с и достигать 190 км/ч. Elite оснастили независимой подвеской и дисковыми тормозами всех колес – прогрессивное решение по тем временам так, как даже не все Ferrari были ими оснащены. За шесть лет количество выпущенных автомобилей перевалило за тысячу.

За Elite последовал Lotus Elan, ставший эталоном классического британского кабриолета. Для улучшения аэродинамики его впервые в Европе оснастили выдвижными фарами. Стеклопластиковый кузов установили на легкую стальную раму. Впервые Lotus оснастили двигателем собственной конструкции – 1,6-литровой «четверкой» Twin cam с двумя распредвалами в головке блока мощностью 115 л. с. От Elite досталась и дисковые тормоза, и независимая подвеска. Вскоре появилось купе Elan, а затем – и четырехместный Elan +2. Мощность двигателя довели до 126 л. с. Спринт до 100 км/ч занимал 6,2 с, а максимальная скорость – 195 км/ч. Удачный дизайн и хорошая техника позволили Elan стать первой коммерчески успешной моделью Lotus – по миру разошлись 17 тыс. автомобилей.

Затем Колин Чепмен решил попробовать свои силы и в Формуле-1. Уже в 1960 году Стирлинг Мосс принес команде первую победу в Королеве автоспорта. И не где-нибудь, а на самой сложной трассе в Монте-Карло. По-настоящему удачные времена наступили через год, когда объем двигателя ограничили 1,5 литрами и мощность болидов упала. К тому же, был представлен революционный Lotus 25 – первый болид с кузовом типа монокок. Такое решение опять-таки продиктовано желанием снизить вес и улучшить аэродинамику автомобиля. Сезон 1963 стал для Lotus триумфальным: Джим Кларк выиграл семь Гран-при и стал чемпионом. В 1965 году повторил свое достижение, а также занял первое место в американской гонке Индии-500.

Дальнейшей эволюцией модели 25 стал Lotus 49, который проектировали специально под новый 3,0-литровый двигатель (их разрешили с 1966 года). Ford Cosworth DFV V8 стал самым успешным двигателем в истории Формулы-1 – на его счету 155 побед в 262 гонках. Чепмен заказал этот мотор у конструкторов Майка Костина (брата Фрэнка) и Кейта Данворта, это первый двигатель Формулы-1 с четырьмя клапанами на цилиндр. V8 в Lotus 49 был частью несущей конструкции: к нему крепились элементы подвески и коробка передач. Мощность двигателя достигала 415 л. с., чего вполне хватало для превосходства на гоночных трассах. К тому

же, в 1968 году на нем применили еще новшество – Lotus 49 стал пионером применения передних и задних антикрыльев. Пилоты британской компании Джим Кларк и Грэхем Хилл устроили феерическую борьбу за чемпионство, но после трагической гибели Кларка в гонке Формулы-2 у Хилла не осталось конкурентов, и он легко обеспечил себе первое место.

Не забыли и о кузовных гонках. В Lotus взялись за доработку семейного Ford Cortina. Двигатель от Elan позволял достигать 170 км/ч и разогнаться до 100 км/ч за 9,9 с. Ему не было равных в гонках Touring в 1963-1966 годах, а 1000 выпущенных Lotus Cortina раскупили очень быстро.

Наследником Lotus Elite стала модель Eurora 1966 года – первый массовый среднеразмерный автомобиль в мире (выпущено 9300 штук). Поначалу его оснащали 82-сильным двигателем Renault. Этой мощности хватало купе весом 686 кг, но затем мотор заменили 126-сильным Twin cam. Время разгона до 100 км/ч сократилось до 7,2 с, а максимальная скорость выросла до 204 км/ч.

В Формуле-1 тем временем продолжались эксперименты. Вслед за монококом и антикрыльями Lotus постарался привести в Королеву автоспорта полный привод и газовые турбины. Опытные модели не были успешными, но многие их решения применили на Lotus 72, который подготовили к 1970 году. Ему было суждено стать прототипом всех современных болидов. Чепмен первым применил клиновидный дизайн с расположенными по бокам радиаторами. Для снижения неподрессоренных масс тормозные диски расположили внутри кузова. Новой звездой Йохану Риндту не было равных в чемпионате, но на тренировке перед Гран-при Италии он рискнул проехать по скоростной трассе в Монце без антикрыльев. Lotus попал в тяжелейшую аварию, а пилот погиб на месте. Тем не менее, его отрыв от преследователей был столь большим, что Риндт стал чемпионом посмертно – это единственный подобный случай в Формуле-1. Погибшего гонщика сменил молодой Эмерсон Фиттипальди, который победил в 1972 году и вместе с Рони Петерсоном добыл Кубок конструкторов 1973 года.

Однако настоящий переворот в Формуле-1

Lotus 79 принес в Формулу-1 технологию граунд-эффекта



Клиновидный Lotus 72 1970 года



Газотурбинный Lotus 56 1971 года



Купе Lotus Elan Sprint 1971 года



Lotus Elite 1974 года



Lotus Esprit 1976 года



Для Джеймса Бонда Lotus Esprit переделали в подводную лодку



Lotus Eclat 1979 года



Talbot Sunbeam Lotus 1979 года



Lotus Esprit Turbo 1980 года



Lotus Esprit 1987 года



Lotus Esprit второго поколения появился в 1989 году



Lotus Carlton - заряженный вариант Opel Omega



Lotus Elan 1992 года



Lotus Elise 1995 года



Lotus GT1 1996 года



Lotus 340R, 1999 год



Lotus Elise 2002 года



Lotus Exige 2004 года



Lotus Europa 2007 года



Lotus Evora 2009 года



Концепт Lotus Esprit 2010 года



произошел в 1978 году, когда появился Lotus 78 – первый автомобиль с граунд-эффектом. В его днище проделали туннели для воздуха. Они создавали 906 кг прижимной силы и фактически присасывали болид к земле: он ехал по траектории, как по рельсам. В 1978 году Марио Андретти одержал шесть побед и стал чемпионом мира. Но триумф снова стал омрачен трагедией в Монце – попал в аварию Рони Петерсон. Казалось бы, его травмы были не слишком серьезными, но на следующий день пилот внезапно умер от заражения крови.

Середина 70-х – время расцвета Lotus, тогда представили целое семейство новых моделей. Все они были оснащены 2,0-литровым 160-сильным двигателем 907 – первым в мире серийным мотором с четырьмя

клапанами на цилиндр. Среди них – второе поколение купе Elite и хэтчбек Eclat. Но самым известным стало купе Esprit. Его история началась в 1972 году, когда знаменитый итальянский дизайнер Джорджетто Джуджаро спроектировал оригинальный концепт Silver Car. Через пять лет он эволюционировал в серийную модель. Среднемоторный Esprit порадовал всех клиновидным дизайном с выдвигаемыми фарами. Его высота составляла всего 1111 мм. Автомобиль демонстрировал неплохую динамику (7,0 с до 100 км/ч) и приличную максимальную скорость – 220 км/ч.

Популяризации автомобиля способствовал фильм о Джеймсе Бонде «Шпион, который меня любил». Там Esprit мог трансформироваться в подводную лодку и стрелять

торпедами. Однако многие посчитали купе недостаточно мощным, поэтому в 1981 году его оснастили 2,2-литровым турбомотором мощностью 210 л. с. Спринт до 100 км/ч занимал 5,6 с, а максимальная скорость выросла до 245 км/ч, что позволило соревноваться с итальянскими и немецкими спорткупе. К тому же, Turbo Esprit стал первым в мире автомобилем с активной подвеской.

Lotus нередко выполняли и заказы других компаний. Так, сотрудничество с французским подразделением Chrysler Sunbeam привело к появлению модели Talbot – чемпиона мира по ралли 1980 года. Решили помочь и бывшему вице-президенту General Motors Джону де Лореану в создании купе De Lorean с дверями типа «крыло чайки».

Lotus Exige 2012 года



Болид Lotus-Renault 2012 года



Но завершилось все страшным скандалом. Де Лореана поймали с наркотиками полицейские. От поднятой шумихи пострадал и Колин Чепмен, ему еще припомнили смерти Йохана Риндта и Рони Петерсона. Сердце конструктора не выдержало, и 16 декабря 1982 года он скончался в возрасте всего 54 лет.

После смерти основателя в Lotus наступили тяжелые времена. Но и в них находилось место небольшим триумфам. Так, именно в британской команде одержал свои первые победы в Формуле-1 знаменитый бразилец Айртон Сенна. Помочь Lotus взялся концерн General Motors, выкупивший компанию. Были выделены деньги на создание нового переднеприводного родстера Elan II и второго поколения Esprit. Купе оснастили 264-сильным турбомотором (позже мощность довели до 280 и даже 300 л. с.). Для европейского подразделения General Motors создали седан Carlton – заряженный Opel Omega с 377-сильной турбированной «шестеркой».

В начале 90-х годов руководство General Motors отказалось от Lotus и компания пошла

по рукам. Компанию начало лихорадить, и в 1995 году она прекратила участие в Формуле-1. Сначала ее выкупил итальянский бизнесмен, владелец Bugatti, Романо Артиоли. Но вскоре новый владелец обанкротился. Стабильность пришла в 1996 году, когда британскую фирму купил малазийский концерн Proton. Она начала понемногу возрождаться. Сначала появился Esprit V8 с 3,5-литровым турбодвигателем мощностью 355 л. с. Он был способен достигать 100 км/ч за 4,6 с и разгоняться до 280 км/ч. В базовом оснащении появились кожаный салон, кондиционер, электростеклоподъемники, центральный замок и ABS.

Настоящим залогом успеха стал компактный родстер Elise. Проектировать его начали еще при Романо Артиоли и назвали в честь внучки бизнесмена. Он в полной мере соответствовал концепции Колина Чепмена. Автомобиль весом 720 кг оснастили 1,8-литровой «четверкой» Toyota. Вскоре появилась его экстремальная 190-сильная версия Exige и оригинальный 340R с открытыми колесами. Lotus даже попробовал вернуться в

Ле-Ман с Elise GT1 мощностью 450 л. с. В 24-часовой гонке он не отличился, зато занял второе место на родине в Сильверстоуне. Кстати, именно на базе Lotus Elise создали первый Tesla Roadster.

В 2000-х Lotus переживал фактически вторую молодость. Как в лучшие времена, модельный ряд был на удивление широк. Помимо Elise и Exige второго поколения представили 200-сильное купе Evora. Настоящим преемником Esprit стало купе Lotus Evora с 3,5-литровым V6 от Toyota Camry, развивающим до 430 л. с. Сам Esprit также пытались возродить и даже подготовили концепт-кар, но средств на серийную модель не хватило. Команда Lotus вернулась в гонки GT и даже некоторое время присутствовала в Формуле-1.

Сейчас Lotus является частью китайского концерна Geely и готовит ряд новых моделей. Автомобили будут использовать двигатели и гибридные установки Volvo. Впрочем, даже сейчас марка остается верной заветам Колина Чепмена и первый ее вседорожник обещают сделать самым легким в классе.

Lotus Evora Sport 2016 года



COSMOLADY

Ж У Р Н А Ж Е Н Щ И Н

№ 1, сентябрь 2018

ТЕМА
НОМЕРА
**БЫТЬ НА
ВЫСОТЕ**

**КАК РЫБА
В ВОДЕ**

ОКСАНА
ПОЛОНЕЦ,
**ВЫШИВКА —
НЕИССЯКАЕМЫЙ
ИСТОЧНИК
ВДХНОВЕНИЯ**

ПОЛИНА
ГНЕДЬКО
**СКУЛЬПТУРИРОВАНИЕ
ЛИЦА ПО МЕТОДУ
БЬЮТИФИКАЦИИ**

СВЕТЛАНА
КИЦАК
**ПЛАСТИЧЕСКАЯ
ХИРУРГИЯ —
ЭТО НАСТОЯЩЕЕ
ИСКУССТВО**

**ИСТОРИЯ
ОДНОЙ КОРОНЫ!**

**ГОЛЛИВУДСКИЙ ШИК
АННЫ ВАСИЛЬЕВОЙ**



**НАГОРОДЖЕННА
ЛАУРЕАТИВ
ВЕРЕСЕНЬ 2018**

facebook.com/cosmolady.magazine

