

# Тест-Драйв

Октябрь 2018



Ferrari Monza • Infiniti Prototype 10 • Audi PB18 e-tron • Mercedes-Benz Vision EQ Silver Arrow • Opel GT X Experimental • Volvo 360c • BMW Vision iNEXT • Lamborghini Aventador SVJ • Hyundai Elantra • Fiat 500X • Toyota Corolla Touring Sports • Acura ILx • Kia Proceed • Seat Tarraco • Audi e-tron • Citroen DS 3 Crossback • Mercedes-Benz EQC • Mercedes-Benz GLE • Volvo V60 Cross Country • Peugeot Rifter • Mazda mx-5 • Audi A6 AVant • Aston Martin DBS Superleggera • Lexus UX • Ford Mondeo • Mazda 6 • Volkswagen Passat • Maserati Ghibli • Mercedes-Benz CLS • Porsche Panamera • Jeep Grand Cherokee • Land Rover Discovery • Volkswagen Touareg • BMW X4 • Jaguar F-Pace • Mercedes-Benz GLC Coupe • Cadillac Eldorado

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

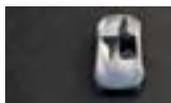
**Учредитель и издатель:** ООО «Информационно-издательский центр «АвтоФотоПродажа».

**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

**Концепт-кар  
INFINITI PROTOTYPE 10:**

современные технологии в классической оболочке



8

**Концепт-кар  
AUDI PB18 E-TRON:**

электрическая мощь



14

**Концепт-кар  
MERCEDES-BENZ VISION EQ SILVER ARROW:**  
электромобиль в ретро-стиле



18

**Концепт-кар  
OPEL GT X EXPERIMENTAL:**  
предвестник новой Corsa



24

**Концепт-кар  
VOLVO 360C:**  
альтернатива самолету



28

**Концепт-кар  
BMW VISION INEXT:**  
предвестник нового вседорожника



32

**Премьера  
LAMBORGHINI AVENTADOR SVJ:**  
самый быстрый и экстремальный



36

**Премьера  
HYUNDAI ELANTRA:**  
основательная модернизация



40

**Премьера  
FIAT 500X:**  
модернизация



44

**Премьера  
TOYOTA COROLLA TOURING SPORTS:**  
возвращение



48

**Премьера  
ACURA ILX:**  
повторное обновление



52

**Премьера  
KIA PROCEED:**  
смена образа



56

**Премьера  
SEAT TARRACO:**  
новый вседорожный флагман



62

**Премьера  
AUDI E-TRON:**  
старт «электрификации»



68

**Премьера  
CITROEN DS 3 CROSSBACK:**  
стильный и высокотехнологичный

**74****Премьера  
FERRARI MONZA:**  
возвращение к истокам**78****Премьера  
MERCEDES-BENZ EQC:**  
электрический первенец**84****Премьера  
MERCEDES-BENZ GLE:**  
большие перемены**90****Премьера  
VOLVO V60 CROSS COUNTRY:**  
во вседорожном стиле**96****Дебютант  
PEUGEOT RIFTER:**  
смена имени, но не имиджа**102****Дебютант  
MAZDA MX-5:**  
кабриолеты – в массы**108****Страницы истории  
AUDI A6 AVANT:**  
стильный универсал**114****Дебютант  
ASTON MARTIN DBS SUPERLEGGERA:**  
новый флагман марки**120****Дебютант  
LEXUS UX:**  
самый маленький в «семействе»**126****Сравнительный тест-драйв  
FORD MONDEO, MAZDA 6, VOLKSWAGEN  
PASSAT:** Классический D-класс**132****Сравнительный тест-драйв  
MASERATI GHIBLI, MERCEDES-BENZ CLS,  
PORSCHE PANAMERA:** Быстрые и практичные**138****Сравнительный тест-драйв  
JEEP GRAND CHEROKEE, LAND ROVER  
DISCOVERY, VOLKSWAGEN TOUAREG:**  
Для города и бездорожья**144****Сравнительный тест-драйв  
BMW X4, JAGUAR F-PACE, MERCEDES-BENZ  
GLC COUPE:** Вседорожники в стиле купе**150****Страницы истории  
CADILLAC ELDORADO:**  
роскошное купе по-американски

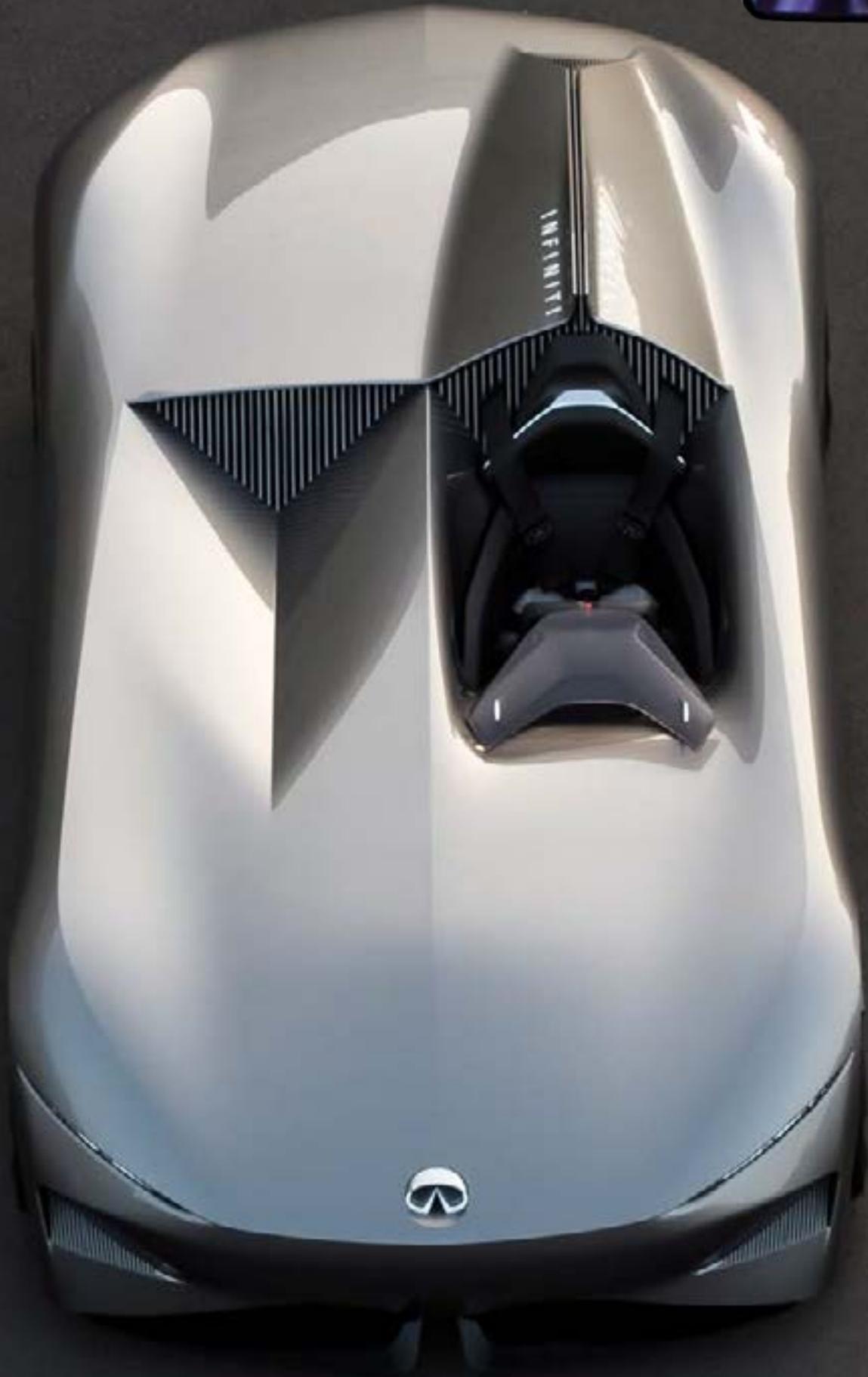
Редакция не всегда разделяет мнение автора. Редакция не несет ответственности за содержание рекламных объявлений. Согласно действующим в Издательстве правилам, ответственность за достоверность объявлений несет рекламодатель. Он самостоятельно отвечает за содержание предоставленных данных, за соблюдение 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.

# **Infiniti**

# **Prototype 10**

**современные технологии  
в классической оболочке**







**К 2021 году все модели Infiniti станут гибридами или электромобилями. Пока же японская марка готовится к полной «электрификации» с помощью стильных концепт-каров. В прошлом году на шоу классических автомобилей Concours d'Elegance показали электрический болид Infiniti Prototype 9, а теперь в Калифорнию привезли Prototype 10.**

Новый Infiniti Prototype 10 напоминает гоночные спортпрототипы 50-х годов. У него элегантный дизайн с очень длинным капотом и выраженным «носом». Вместе с тем, мож-

но заметить современные тоненькие светодиодные фары и аэродинамический обвес из углеволокна. Вместо лобового стекла – небольшой прозрачный козырек. Спереди и в боковинах можно увидеть впускные решетки, а надписи Infiniti на кузове получили диодную подсветку.

Как и положено гоночному автомобилю, Infiniti Prototype 10 является одноместным. Его кабина весьма спартанская. Руль выполнен в стиле болидов Формулы-1, а потому плоский сверху и снизу. Прямо на нем установлена цифровая панель приборов. За

сиденьем предусмотрен обтекатель, прячущий дугу безопасности, призванную спасти при переворачивании автомобиля.

Детали силовой установки электромобиля не разглашают. Скорее всего, Infiniti Prototype 10 получил 200-сильный электромотор и аккумуляторную батарею на 60 кВт·ч от флагманского Nissan Leaf.

Конечно, Infiniti Prototype 10 не станет серийным, но именно на нем показали черты будущего фирменного стиля, ведь это первая работа нового главного дизайнера марки Карима Хабиба.





**Audi P8**  
электр



**B18 e-tron**  
рическая мощь





**Audi в последние годы активно занимается электромобилями и совсем скоро даже представит свою первую серийную модель – электрический вседорожник. Пока же немецкая марка интригует публику новыми концепт-карами серии e-tron. Так, в Калифорнии на шоу ретро-автомобилей дебютировал новый Audi PB18.**

Audi PB18 e-tron достигает 4,53 м в длину, 2 м в ширину и всего 1,15 м в высоту при колесной базе в 2,7 м. Автомобиль сочетает в себе черты купе и универсала. У него длинный капот и высокая линия крыши, а задние стойки крыши имеют очень малый угол наклона. Широкая фальшрадиаторная решетка сочетается с узкими светодиодными фарами. Вместо зеркал заднего вида установлены камеры. Крылья автомобиля расширены, а боковины выполнены рельеф-

ными. Сзади обращают на себя внимание огромное выдвигаемое антикрыло и фонари на всю ширину кузова. В конструкции электромобиля широко использованы композитные материалы, поэтому его вес небольшой – 1550 кг.

Во внутренней отделке сочетаются кожа, алькантара и карбон. Руль выполнен в стиле болидов Формулы-1 – приплюснут сверху и снизу. На него вынесена кнопка запуска двигателя. Все клавиши в салоне являются сенсорными. Показания приборов выведены на экран, причем на него же может отображаться видео с передней камеры, снимающей дорогу. Автомобиль является одноместным, причем руль и сиденье могут сдвигаться в центр салона, что удобно, например, при езде по гоночному треку.

Audi PB18 e-tron оснащен тремя электромоторами – двумя на передней оси и одним

– на задней. Суммарно они развивают 680 л. с., но кратковременно доступны и 775 л. с. Максимальный крутящий момент достигает 830 Н·м. Разгон до 100 км/ч занимает чуть больше 2 с. По средствам управления электромоторами реализован полный привод с функцией векторизации тяги.

Электромобиль получил инновационную аккумуляторную батарею с твердым электролитом. При компактных размерах и малом весе она имеет емкость 95 кВт·ч и обеспечивает запас хода в 500 км. Заряжается батарея беспроводным способом всего за 15 минут.

Audi PB18 e-tron, конечно же, не будут выпускать, однако его аккумуляторная батарея вскоре может появиться на серийных электромобилях марки.







# Mercedes-Benz Vision EQ Silver Arrow



электромоби



**ль в ретро-стиле**



**В 30-е годы знаменитые «Серебряные стрелы» Mercedes-Benz доминировали на гоночных трассах Европы. Их характеристики до сих пор впечатляют. Например, рекордный Mercedes W125 в 1937 году развил 432,7 км/ч на обычном автобане и это достижение продержалось 80 лет. Дань памяти знаменитому болиду отдает концепт-кар Mercedes-Benz Vision EQ Silver Arrow.**

Новый Mercedes-Benz Vision EQ Silver Arrow действительно напоминает знаменитого предка. У 5,3-метрового автомобиля обтекаемый вытянутый силуэт с длинным капотом и выраженными колес-

ными арками. Вместо лобового стекла предусмотрен небольшой козырек, а за спинкой сиденья заметен огромный киль. В ретро-стиле выполнены и огромные спицованные колеса, а вот низкопрофильные шины размером 255/25 R24 спереди и 305/25 R26 сзади – уже современные. Также обращают на себя внимание передовая светодиодная оптика и подсветка порогов. Сзади предусмотрены два выдвинутых антикрыла. Кузов полностью выполнен из карбона.

Во внутренней отделке Mercedes-Benz Vision EQ Silver Arrow сочетаются кожа, замша и сосновое дерево. Руль выполнен

в стиле болидов Формулы-1 и снабжен жидкокристаллическим дисплеем. Еще один экран растянут на всю ширину передней панели и дополнен функцией виртуальной реальности. Спортивное сиденье дополнено функцией Airscarf: дефлекторы в подголовнике подают теплый воздух для обогрева шеи.

Мощность электрической силовой установки составляет 750 л. с. Аккумуляторная батарея емкостью 80 кВт·ч позволяет проехать 400 км без подзарядки. Вполне возможно, эти моторы и батареи появятся на серийных электромобилях Mercedes-Benz «семейства» EQ.





# Opel GT X E



**предвестник**

# Experimental



НОВОЙ Corsa



**Марка Opel переживает большие перемены. Переход под крыло концерна PSA Group сопровождается сменой всего модельного ряда. Первой моделью в новом стиле станет Opel Corsa пятого поколения. Предваряет ее концепт-кар Opel GT X Experimental.**

Новый Opel GT X Experimental достигает 4063 мм в длину, 1830 мм в ширину и 1528 мм в высоту при колесной базе в 2625 мм. Это вседорожный хэтчбэк с увеличенным клиренсом и защитными пластиковыми накладками в нижней части кузова. Трапецевидная решетка радиатора сочетается с узкими фарами – таким образом будет выглядеть

«лицо» всех будущих Opel. Оконную линию подчеркивает ярко-желтая вставка на кузове. У автомобиля отсутствуют зеркала заднего вида и дверные ручки. Расширенные «плечи» задних крыльев подчеркнуты Г-образными фонарями, а на крыше установлен спойлер. Интересно, что на порогах размещены диодные индикаторы заряда аккумуляторной батареи.

Двери Opel GT X Experimental выполнены распашными, а центральные стойки крыши отсутствуют, что облегчает посадку и высадку. Обод трехспицевого рулевого колеса очень тонкий и плоский снизу. Большую часть передней панели занимает огромный

дисплей, отведенный для комбинации приборов и мультимедийной системы. В салоне установлены четыре отдельных кресла, а в их подголовники вмонтированы динамики аудиосистемы. Крыша выполнена прозрачной.

Opel GT X Experimental оснащен электромотором, характеристики которого не разглашаются. Зато известно, что емкость аккумуляторной батареи – 50 кВт·ч. Кроме того, концепт-кар получил автопилот.

Новый Opel Corsa планируют представить в 2019 году. Ожидается, что у хэтчбэка будет электрическая версия.









# Volvo 360c





**альтернатива самолету**



В недалеком будущем беспилотные автомобили станут альтернативой общественному транспорту в дальних путешествиях. В Volvo даже рассматривают их как замену авиарейсам на расстояния до 300 км. Мол на машине быстрее, ведь в аэропорту много времени тратится на регистрацию, таможенный контроль и ожидание багажа. Именно для таких путешествий и создан концепт-кар Volvo 360с.

Новый Volvo 360с – небольшой однообъемный минивэн с весьма необычным дизайном. У него большая площадь остекления, а колеса разнесены по углам кузова. Двери поднимаются вверх, а сзади обращают на себя внимание два выраженных киля. Естественно, у автомобиля полностью светодиодная оптика. Интересно, что на кузов могут проецироваться изображения и надписи, позволяющие наладить коммуникацию с другими участниками дорожного движения.



В салоне отсутствуют какие-либо органы управления автомобилем, ведь он будет передвигаться исключительно в беспилотном режиме. Зато повсюду можно заметить различные ящички для поклажи. Окна выполняют роль дисплеев, так что в поездке можно посмотреть фильм или зайти в Интернет.

Внутри предусмотрены широкие возможности для трансформации. Например, для дружеской беседы можно развернуть диваны друг к другу и разложить посередине столик со специальной нишей для напитков. Если же предстоит ночная поездка, то можно разложить кровать, причем со специальным одеялом, фиксирующим тело подобно ремню безопасности.

Конечно, Volvo 360с не станет серийным, однако многие его идеи могут появиться на беспилотных автомобилях уже через 10-15 лет.



# BMW V

предвестник



# ision iNEXT

К НОВОГО ВСЕДОРОЖНИКА





**В скором будущем BMW представит целую новую линейку электромобилей. Специально для них готовят новую модульную платформу, позволяющую комбинировать разные электромоторы и батареи различной емкости. Одним из представителей этого «семейства» является электрический вседорожник BMW iNEXT. Пока представили его предсерийный концепт-кар.**

BMW Vision iNEXT – пятиместный вседорожник с весьма авангардным дизайном. Его внешний вид выдержан в стиле BMW i3, что особенно заметно при взгляде на автомобиль в профиль. Светодиодными

являются не только фары, но и подсветка широкой фальшрадиаторной решетки и порогов. Вместо зеркал заднего вида установлены камеры. Профиль подчеркивают 24-дюймовые колесные диски. Двери выполнены распашными, а их ручки сенсорные. На крыше установлен спойлер, а ширину кузова сзади подчеркивают тоненькие фонари.

В отделке салона сочетаются ткань, кожа и дерево. Салон оформлен в минималистском стиле. Рулевое колесо приплюснуто сверху и снизу. Внутри отсутствуют переключатели, зато установлены два экрана – цифровая панель приборов и сенсорный

дисплей мультимедийной системы. Педали являются сенсорными и интегрированными в пол. Интересно, что педаль тормоза обозначена значком «-», а акселератора – «+». Спереди установлены спортивные ковшеобразные сиденья.

Характеристики BMW Vision iNEXT не разглашают, но известно, что новая платформа подразумевает установку электромоторов мощностью 136 и 272 л. с., а также аккумуляторных батарей емкостью 60, 90 и 120 кВт·ч.

Новый BMW Vision iNEXT представят на Парижском автосалоне. Серийный электромобиль BMW появится в 2021 году.





# Lamborghini A



# Aventador SVJ

самый быстрый и экстремальный





**Lamborghini вернули себе титул самых быстрых на легендарном автодроме Нюрбургринг. Новый рекорд на сложной трассе установило заряженное купе Lamborghini Aventador SVJ: оно проехало круг за 6 минут 44,97 секунды. Это вершина развития Aventador, а обозначение SVJ говорит о преемственности поколений с легендарным Lamborghini Miura SV Jota 1971 года.**

Под капотом Lamborghini Aventador SVJ – знакомый 6,5-литровый V12, но его мощность выросла до 770 л. с., а максимальный крутящий момент – до 720 Н·м. Разгон до 100 км/ч занимает 2,8 с, а до 200 км/ч – 8,6 с. Максимальная скорость превышает 350 км/ч.

Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия переключает передачи быстрее, а система полного привода перенастроена. Стандартными являются управляемые задние колеса и более жесткие адаптивные амортизаторы. Карбоново-керамические тормоза позволяют останавливаться со 100 км/ч на отрезке в 30 м.

Lamborghini Aventador SVJ получил аэродинамический пакет, увеличивающий прижимную силу на 70%. У него новые обвес и заднее антикрыло с выраженным килем. К тому же, аэродинамические элементы активные – они способны менять угол атаки в зависимости от условий движения. Также заметны увеличенные воздухозаборники в

переднем бампере и боковинах и дополнительные отверстия на «носу». Обращают на себя внимание и две широких выхлопных трубы. К слову, весит купе 1525 кг, то есть на 50 кг меньше стандартного Aventador.

Во внутренней отделке преобладают карбон и алькантара. Показания приборов выведены на усовершенствованный дисплей, а вот навигационную систему с сенсорным экраном сделали бесплатной опцией (в целях экономии веса). Появилась и система телеметрии, осуществляющая мониторинг всех параметров автомобиля.

Новый Lamborghini Aventador SVJ выпускают ограниченной серией из 900 автомобилей. Стоимость купе составит 349 тыс. евро.





# Hyundai EL

**ОСНОВАТЕЛЬНАЯ МОДЕЛЬ**



*Тест-Драйв*

ПРЕМЬЕРА

# lantra

## ернизация





**Седан Hyundai Elantra известен с 1990 года, а сейчас выпускают уже шестое поколение модели. Представили его три года назад и теперь пришло время для планового обновления. Модернизация оказалась довольно серьезной и основательной.**

Дизайн Hyundai Elantra претерпел радикальные перемены. Решетка радиатора стала значительно крупнее, а треугольные фары выполнены в стиле водородного вседорожника Hyundai Nexo. В более дорогих версиях оптика полностью светодиодная. Новое «лицо» потребовало замены капота и передних крыльев. На выбор предлагают

колесные диски свежего дизайна диаметром от 15 до 17 дюймов. Крышка багажника также заменена, а в нее интегрирован спойлер. Крепление для номерного знака перенесено на задний бампер. Обращают на себя внимание и новые стреловидные фонари.

В салоне перемены не менее разительные. Hyundai Elantra получил новое трехспицевое рулевое колесо от модели i30 и свежие циферблаты приборов. На центральной панели заменили ряд переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля и установили более современный сенсорный дисплей с диагональю в 8 дюймов.

Стандартное оснащение теперь включает камеру заднего вида, а среди опций появились беспроводная зарядка для смартфонов и технология определения усталости водителя.

Как и прежде, Hyundai Elantra предлагают с бензиновыми атмосферными двигателями объемом 1,6 л (130 л. с.) и 2,0 л (150 л. с.). На некоторых рынках будет доступен 1,4-литровый 130-сильный турбомотор, а версия Sport получила 1,6-литровую 204-сильную «четверку» с турбонаддувом.

Новый Hyundai Elantra поступит в продажу с осени. Стоимость седана останется на прежнем уровне – от 17 тыс. долларов.







# Fiat 500X

МОДЕРНИЗАЦИЯ





**«Семейство» Fiat 500 сейчас является самым важным для итальянского автопроизводителя. Как известно, оно включает не только хэтчбэк, но и кабриолет, мини-вэн, электромобиль и даже вседорожник Fiat 500X. Последний известен с 2014 года, а теперь он пройдет плановое обновление.**

Новый Fiat 500X, конечно же, сохраняет неоклассический стиль в духе 50-х годов. В дизайне преобладают плавные раздутые поверхности. Узнать обновленную модель можно по более массивному переднему бамперу и увеличенным передним возду-

хозаборникам. Круглые фары теперь уже в базовой версии дополнены ходовыми огнями, а за доплату оптика может быть полностью светодиодной. Сзади обращают на себя внимание фонари в виде кольца с сердцевинкой в цвет кузова и новый бампер. Помимо стандартной версии есть и вариант Cross со вседорожным обвесом.

В салоне по-прежнему присутствуют вставки, имитирующие голый металл. Fiat 500X получил новое трехспицевое рулевое колесо и измененные приборы в отдельных колодцах. Также усовершенствована мультимедийная система UConnect с 7,0-дюй-

мовым сенсорным дисплеем. Отныне все 500X получили систему соблюдения полосы движения, а за доплату впервые доступна технология распознавания дорожных знаков.

Произошли перемены и в линейке двигателей. Fiat 500X получил новые бензиновые турбомоторы объемом 1,0 л (120 л. с.) и 1,3 л (150 л. с.), а мощность 2,0-литрового турбодизеля выросла до 150 л. с. Как и ранее, предложены варианты с передним или полным приводом.

Новый Fiat 500X поступит в продажу с осени. Стоимость вседорожника в Европе составит от 18 тыс. евро.







# Toyota Corolla Touring Sports

**возвращение**





Руководство Toyota недавно приняло очень важное решение. Отныне на европейском рынке Toyota Corolla будет доступна не только с кузовом седан, но и как хетчбэк и универсал. От названия «Auris» было решено отказаться. Весной, как известно был представлен хетчбэк, а теперь показали и универсал Toyota Corolla Touring Sports.

Новая Toyota Corolla построена на модульной платформе TNGA, как и гибрид Prius, и седан Camry. Колесная база увеличена до 2700 мм. Дизайн автомобиля стал более выразительным – с раскосыми фарами сложной формы и огромной решеткой радиатора. У лобового стекла и задних стоек увеличен угол наклона, а оконная линия стала выше. На крыше установлен маленький спойлер, а по краям кузова размещены стреловидные фонари. Оптика теперь может быть полностью светодиодной.

В салоне улучшены материалы отделки и появилась цифровая панель приборов с трехмерной графикой. Установлен и 8-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы Toyota Touch. Салон стал просторнее, чем у предшественника, а объем багажника Toyota Corolla Touring Sports вырос до 598 л. В перечне дополнительного оборудования впервые появились система проецирования данных на лобовое стекло и беспроводная зарядка для смартфонов.



Интересно, что ни хетчбэк, ни универсал Toyota Corolla не будут доступны с дизелями. Покупатели смогут выбрать 1,2-литровый 116-сильный бензиновый турбомотор и два типа гибридных установок: с 1,8-литровым двигателем (122 л. с.) и с 2,0-литровым (180 л. с.). Покупателям предложат новую

6-ступенчатую механическую трансмиссию или вариатор. Впервые за доплату доступны адаптивные амортизаторы.

Премьера Toyota Corolla Touring Sports состоится в октябре на Парижском автосалоне. Стоимость будет стартовать с отметки в 20 тыс. евро.



# Асига ILX

повторное обновление







**Седан Acura ILX представляет японскую марку в премиум-сегменте C-класса с 2012 года. Пока его преемник еще не ожидается, так что модель прошла уже вторую модернизацию. Причем, на этот раз обновление получилось весьма серьезным.**

Постепенно все модели Acura наделяют чертами нового фирменного стиля и ILX не стал исключением. Теперь у седана увеличенная пятиугольная решетка радиатора и новые узкие фары. Оптика является светодиодной уже в базовой версии. Кроме того, увеличены воздухозаборники в V-образном переднем бампере и заменен капот. Сзади

обращают на себя внимание новые фонари. Появилась и спортивная версия A-Spec с аэродинамическим обвесом, задним спойлером и 19-дюймовыми легкосплавными дисками вместо стандартных 17-дюймовых.

В салоне немного улучшили материалы отделки. На наклоненной центральной панели установлены два улучшенных сенсорных дисплея. Верхний 8-дюймовый выводит данные с навигационной системы. Нижний экран с диагональю 7 дюймов заменяет часть клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля. Седан Acura также получил новые передние сиденья, а в A-Spec предусмотрены спортивные кресла с улуч-

шенной боковой поддержкой.

Отныне все Acura ILX оснащены электроприводом водительского сиденья и адаптивным круиз-контролем, а также системами автоматического торможения и соблюдения полосы движения.

Как и прежде, седан Acura доступен только с одним двигателем – 2,4-литровой бензиновой «четверкой» мощностью 201 л. с. В паре с ней работает 8-ступенчатая роботизированная трансмиссия с двумя сцеплениями.

Новая Acura ILX поступит в продажу с октября. Стоимость седана не изменится – от 28 тыс. долларов в США.





# Kia Pr



**СМЕНА**

# oceed



# образа



**С момента своего появления Kia Proceed был трехдверной оспортивленной версией хэтчбэка Ceed. Однако теперь от такого варианта отказались, а Proceed превратили в спортивный универсал. Интересно, что продавать его будут параллельно с «обычным» универсалом Kia Ceed Sportswagon.**

Новый Kia Proceed достигает 4605 мм в длину и всего 1422 мм в высоту при колесной базе в 2650 мм. От «носа» до передних дверей он мало чем отличается от хэтчбэка. Однако если взглянуть на автомобиль в профиль, то заметно, что у него очень покатая форма крыши и большой угол наклона задних стоек. Фонари растянуты на всю ширину кузова, а заднее стекло сверху

прикрыто спойлером. Оптика за доплату может быть полностью светодиодной. Стандартными являются 17-дюймовые легкосплавные диски, а за доплату предложены 18-дюймовые колеса и аэродинамический обвес.

В отделке салона базового Kia Proceed присутствует алькантара, а в более дорогой версии GT есть и кожа. Универсал Kia также получил трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу. Приборы помещены в отдельные колодцы, а центральная увенчана 8,0-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Объем багажника составляет 594 л, то есть автомобиль получился довольно практичным. Пятая дверь может быть дополнена электропри-

водом с датчиком открытия.

Комплектация Kia Proceed богаче, чем у собратьев: парковочный автопилот, адаптивный круиз-контроль с полуавтономным режимом для пробок, системы автоматического замедления, соблюдения полосы движения и мониторинга «слепых» зон.

На выбор предложены бензиновые турбомоторы объемом 1,0 л (120 л. с.), 1,4 л (140 л. с.) и 1,6 л (204 л. с.), а также 1,6-литровый 136-сильный турбодизель. Доступны 6-ступенчатая механическая трансмиссия или 7-ступенчатый «робот» с двумя сцеплениями.

Новый Kia Proceed представят на Парижском автосалоне. Вскоре после премьеры он поступит в продажу по цене от 20 тыс. евро.





# Sea



# nt Tarraco

НОВЫЙ ВСЕДОРОЖНЫЙ ФЛАГМАН





**В последние годы Seat активно развивает внедорожную линейку. Уже появились компактные Seat Ateca и Arona, а теперь к ним присоединился среднеразмерный внедорожник Seat Tarraco, ставший новым флагманом марки.**

Новый Seat Tarraco достигает 4735 мм в длину при колесной базе в 2787 мм. Автомобиль создан на базе Volkswagen Tiguan Allspace и родство двух моделей заметно при взгляде на них в профиль с рельефными боковинами. А вот передняя часть у Tarraco особенная – с трапециевидной решеткой радиатора и раскосыми фарами. Фонари растянуты на всю ширину кузова, а пятая дверь сверху прикрыта

спойлером.

Компоновка салона у Seat Tarraco также своя, особенная. Рулевое колесо знакомо по младшему брату Ateca. В более дорогих версиях показания приборов выведены на 10,25-дюймовый дисплей, а на центральной панели установлен сенсорный экран мультимедийной системы с диагональю 8 дюймов. Есть и технология распознавания жестов. Внедорожник предложен в версиях на 5 и 7 мест.

Все Seat Tarraco оснащены системами автоматического торможения и соблюдения полосы движения, а за доплату предложены технологии распознавания дорожных знаков и полуавтономного движения.

Для внедорожника на выбор предложат бензиновые турбомоторы объемом 1,5 л (150 л. с.) и 2,0 л (190 л. с.), а также 2,0-литровые турбодизели мощностью 150 и 190 л. с. Позже также появится гибридная модификация. Можно будет выбрать 6-ступенчатую механическую трансмиссию или 7-ступенчатый «робот» с двумя сцеплениями, передним либо полным приводом. Среди опций есть адаптивные амортизаторы.

Новый Seat Tarraco презентуют на Парижском автосалоне. В продажу модель поступит с конца года по цене от 30 тыс. евро. Внедорожную линейку Seat продолжат расширять и вскоре также появится купеобразная модель.









# Audi e

старт «эл



# e-tron

«электрификации»





Еще лет десять назад электромобили были мелкосерийными моделями, то теперь они становятся все более массовыми. Ведущие мировые автопроизводители постепенно представляют серийные электрические модели. Совсем недавно дебютировал электромобиль Mercedes-Benz EQC, а теперь своего первенца e-tron представили и в Audi.

Новый Audi e-tron – вседорожник длиной 4902 мм при колесной базе в 2923 мм. У него традиционный для новых моделей немецкой марки граненый дизайн и поначалу ничего не выдает электрическую силовую установ-

ку. Даже широкая хромированная фальшрадиаторная решетка осталась. Стреловидные фары являются полностью светодиодными. Стандартными являются 20-дюймовые легкосплавные диски, а 21-дюймовые колеса предложены за доплату. Задние крылья вседорожника слегка расширены. Фонари растянуты на всю ширину кузова, а заднее стекло сверху прикрыто спойлером.

В салоне также заметны фамильные черты Audi. Так, четырехспицевое рулевое колесо позаимствовано у седана А8. Показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей с изменяемой конфигурацией.

На центральной панели установлены сразу два экрана: верхний 10,1-дюймовый – отведен для навигации и мультимедиа, а нижний 8,6-дюймовый – заменяет переключатели блока климат-контроля.

Передние сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем. Audi e-tron очень просторный внутри, а объем его багажника составляет 660 л.

Поначалу в продажу запустят самый дорогой вариант First Edition. Он получил кожаный салон, электропривод сидений с памятью настроек, Wi-Fi, камеры кругового обзора, парковочный автопилот и систему полуавтономного движения. За доплату зеркала заднего вида заменяют камерами.

Электромобиль Audi e-tron оснащен двумя асинхронными моторами – по одному на ось. В обычном режиме они развивают 355 л. с. и 560 Н·м, а в спортивном – 402 л. с. и 660 Н·м. Разгон до 100 км/ч занимает 5,5 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 200 км/ч. Можно буксировать и прицеп весом 1,8 тонны.

Литий-ионная аккумуляторная батарея емкостью 95 кВт·ч расположена в днище. Дальность пробега электромобиля – 450 км, а зарядить его на 80% можно будет всего за 30 минут с помощью специального устройства быстрой зарядки.

Также у Audi e-tron – очень эффективная система рекуперативного торможения, позволяющая восстановить до 30% заряда батареи. Кроме того, вседорожник получил пневмоподвеску с изменяемым клиренсом.

Новый Audi e-tron поступит в продажу с января. Флагманская версия First Edition будет стоить 86 700 долларов, но появятся и более доступные варианты по цене от 74 800 долларов. Позже также предложат менее мощные версии. А в скором будущем ожидается появление нескольких новых моделей «семейства» e-tron.









### Технические характеристики Audi e-tron

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4902/1938/1663
Колесная база, мм	2923
Объем багажника, л	660/1615
<b>Двигатель</b>	
Тип	Электрический (2)
Расположение	спереди, поперечно и в базе, продольно
Макс. мощность, л. с.	402
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	660
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	1-ст. автоматическая
<b>Ходовая</b>	
Передняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,5
Максимальная скорость, км/ч	200
Дальность пробега, км	450
Стоимость автомобиля (в США), долларов	74 800 – 86 700



# Citroen DS 3 Crossback

СТИЛЬНЫЙ И ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНЫЙ



**Citroen DS – самая выдающаяся модель французской марки, поэтому неудивительно, что именно в ее часть названа линейка более дорогих моделей. До недавнего времени ее открывал компактный хэтчбек В-класса DS 3, однако теперь на смену ему пришел вседорожник Citroen DS 3 Crossback.**

Новый Citroen DS 3 Crossback достигает 4118 мм в длину, 1791 мм в ширину и 1534 мм в высоту. Вседорожник выглядит весьма авангардно, а в его дизайне преобладают элегантные плавные формы. Огромная

решетка радиатора сочетается со светодиодными матричными фарами, повторяющими изгибы рельефного капота. Профиль подчеркивают характерные «плавники» в районе центральных стоек крыши. Открывается DS 3 Crossback со смартфона и при этом из кузова выдвигаются дверные ручки. У автомобиля выражены «плечи», а узкие фонари соединены серебристой вставкой. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером.

Во внутренней отделке использованы дорогие материалы вроде кожи Nappa или алькантары. Рулевое колесо выполнено

плоским снизу. Показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей и могут проецироваться на лобовое стекло. Центральная панель увенчана большим 10,3-дюймовым сенсорным экраном, а ниже расположены оригинальные ромбовидные переключатели аудиосистемы и климат-контроля.

Все DS 3 Crossback получили систему автоматического торможения, а за доплату предложены технология полуавтономного движения и парковочный автопилот. Кроме того, вседорожник можно персонализировать







с помощью двухцветной окраски и различного декора в салоне.

Citroen DS 3 Crossback будут поначалу оснащать бензиновыми трехцилиндровыми турбомоторами объемом 1,2 л и мощностью 100, 130 и 155 л. с. Немного позже появятся еще и 1,5-литровый 100-сильный турбодизель. Эти версии будут оснащать 6-ступенчатой механической или 8-ступенчатой

автоматической трансмиссией.

Особого упоминания заслуживает электромобиль DS 3 Crossback E-TENSE, который также поступит в продажу в скором времени. Его 136-сильный мотор позволяет разогнаться до 100 км/ч за 8,7 с и развивать 150 км/ч. Аккумуляторная батарея на 50 кВт·ч обеспечивает 300 км запаса хода, а подзарядить ее с помощью

«быстрого» устройства можно за полтора часа.

Официальная презентация DS 3 Crossback состоится на Парижском автосалоне. Продажи вседорожника стартуют в конце года по цене от 25 тыс. евро. Первое время его будут выпускать параллельно с предшественником DS 3.

### Технические характеристики Citroen DS3 Crossback

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4118/1791/1534
Колесная база, мм	2560
Объем багажника, л	500
<b>Двигатель</b>	
Тип	Электрический
Расположение	спереди, поперечно
Макс. мощность, л. с.	136
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	260
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	передний
Коробка передач	1-ст. автоматическая
<b>Ходовая</b>	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,7
Максимальная скорость, км/ч	150
Дальность пробега, км	300
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	25 000 – 40 000



# Ferrari Monza

возвращение к истокам





Ferrari



В 50-х годах славу Ferrari на гоночных трассах творили гоночные спортпрототипы. Самый легендарный из них – Ferrari 250 Testa Rossa, также стали известными Ferrari 750 и 860 Monza. Теперь итальянцы решили возродить знаменитые модели и представили трековый кабриолет Ferrari Monza.

Новый Ferrari Monza построен на базе купе 812 Superfast, но легче его (1500 кг), ведь кузов полностью выполнен из карбона. Его дизайн относит нас на 60 лет назад. У автомобиля очень длинный капот, а за сиденьями расположены обтекатели, прячущие дуги безопасности. Даже мягкая крыша отсутствует, а вместо лобового стекла – небольшой козырек. Двери поднимаются вверх, а на боковинах заметны вентиляционные отверстия. Впрочем, видны и современные черты. Широкая «пасть» решетки радиатора сочетается с узкими светодиодными фарами, а сзади на всю ширину кузова растянуты тоненькие фонари.



Ferrari Monza предложат в двух версиях – одноместной SP1 и двухместной SP2. Детали салона позаимствованы у того же Ferrari 812. В отделке использованы кожа и карбон. Трехспицевый руль плоский снизу, а желтый циферблат тахометра сочетается с двумя дисплеями. Спортивные сиденья в SP2 разделены высоким трансмиссионным тоннелем.

Под капотом кабриолета – 6,5-литровый атмосферный V12. Его мощность увеличили до 810 л. с., а максимальный крутящий момент равен 719 Н·м. С 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями разгон до 100 км/ч занимает 2,9 с, а до 200 км/ч – 7,9 с. Максимальная скорость превышает 300 км/ч. Естественно, у автомобиля адаптивные амортизаторы и карбоново-керамические тормоза.

Ferrari Monza – первый представитель новой линейки лимитированных моделей Icona. Всего выпустят только 200 кабриолетов по цене в 2,3 миллиона евро. Все покупатели получают в подарок эксклюзивные гоночные шлем, комбинезон перчатки и обувь.





### Технические характеристики Ferrari Monza

Тип кузова	кабриолет
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1500
Длина/ширина/высота, мм	4657/1996/1155
<b>Двигатель</b>	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	6496
Тип	Бензиновый
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V12
Количество клапанов/распредвалов, шт.	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	810 при 8500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	719 при 7000
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/92
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	Задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
<b>Ходовая</b>	
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, CST, F1-Trac
Размер шин	275/35 ZR20 спереди, 315/35 ZR20 сзади
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,9
Максимальная скорость, км/ч	300
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	2 300 000

# Mercedes-Benz

электри



# Mercedes EQC

Технический первенец







Все больше автопроизводителей в последнее время расширяют свой модельный ряд за счет электромобилей. В Mercedes-Benz вели разработки в этой сфере несколько десятилетий и даже выпустили мелкосерийный SLS AMG Electric Drive. И вот в линейке наконец появился первый массовый электромобиль Mercedes-Benz EQC.

Новый Mercedes-Benz EQC – вседорожник, достигающий 4760 мм в длину при колесной базе в 2873 мм. По размерам он сопоставим с Mercedes-Benz GLC и немного напоминает его в профиль благодаря аркообразной форме крыши и высокой оконной линии. Автомобиль выглядит не столь футуристично, как одноименный концепт-кар 2016 года. У него традиционная фальшрадиаторная решетка радиатора с большой трехлучевой звездой по центру и раскосые светодиодные фары. Очень необычно выглядят 19-дюймовые колесные диски с оптимизированной аэродинамикой. На крыше установлен спойлер, а тоненькие фонари растянуты на всю ширину кузова.



Во внутренней отделке сочетаются кожа и полированный алюминий, довольно много в салоне и черных лакированных поверхностей. На трехспицевом рулевом колесе предусмотрены сенсорные кнопки. Как и многих современных Mercedes-Benz, на передней панели установлены два 10,25-дюймовых дисплея – цифровая панель приборов и сенсорный экран мультимедийной системы. Спутниковая навигация отображает на карте станции зарядки электромобилей. Объем багажника равен 500 л.

Стандартное оснащение вседорожника включает 7 подушек безопасности, системы автоматического торможения и распознавания дорожных знаков, технологию полуавтономного движения. Климат-контроль дополнен дистанционным управлением со смартфона, позволяющий заблаговременно нагреть или охладить салон.

На каждой оси Mercedes-Benz EQC установлено по электромотору переменного тока, а суммарно они развивают 402 л. с. и обеспечивают 765 Н·м крутящего момента. Электромобиль весом 2425 кг разгоняется до 100 км/ч за 5,1 с, а его максимальная





скорость ограничена на отметке в 180 км/ч. Литий-ионная аккумуляторная батарея расположена в днище. Ее емкость – 80 кВт·ч, что обеспечивает дальность пробега в 450 км. Подзарядить электромобиль на 80%

можно за 40 минут с помощью специального «быстрого» устройства. Новый Mercedes-Benz EQC поступит в продажу с весны 2019 года. Интересно, что производить его будут не только в Германии,

но и в Китае, где наблюдается настоящий бум электромобилей. Цена вседорожника составит около 75 тыс. евро. Со временем появится целое «семейство» электромобилей EQC.

### Технические характеристики Mercedes-Benz EQC

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	2425
Длина/ширина/высота, мм	4760/1885/1623
Колесная база, мм	2873
Объем багажника, л	500
<b>Двигатель</b>	
Тип	Электрический (2)
Расположение	спереди, поперечно и в базе, продольно
Макс. мощность, л. с.	402
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	765
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	1-ст. автоматическая
<b>Ходовая</b>	
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
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,1
Максимальная скорость, км/ч	180
Дальность пробега, км	450
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	75 000

# Mercedes-Benz



# GLE большие перемены









**История вседорожников Mercedes-Benz начинается с 1979 года, когда был представлен знаменитый G-Class. В 1997 году у него появился младший брат ML-Class, который 2015 года переименовали в GLE. Теперь представили уже четвертое поколение модели, претерпевшее радикальные перемены.**

Новый Mercedes-Benz GLE построен на новой платформе MHA, а его колесная база прибавила сразу 80 мм (до 2995 мм). Улучшена и аэродинамика: коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,29.

По дизайну новичок стал больше похож на младшего брата GLC, то есть на смену граням пришли более плавные формы. Знакомая широкая решетка радиатора сочетается с крупными светодиодными фарами, а передний бампер декорирован хромом. Колесные арки выпуклые, а стреловидные фонари соединены хромированным молдингом. Также впервые вседорожнику предложен пакет AMG с аэродинамическим обвесом, 20-дюймовыми легкосплавными дичками (вместо стандартных 18-дюймовых) и особой решеткой радиатора.

Салон Mercedes-Benz GLE оформлен в духе всех современных Mercedes-Benz. На передней панели рядом расположены два 12,3-дюймовых дисплея: цифровая панель приборов и сенсорный экран мультимедийной системы. Благодаря такому решению кнопок и переключателей внутри стало меньше. Передние сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем.

На втором ряду место для ног увеличено на 69 мм, а пространство над головой – на 33 мм. Теперь можно выбрать трехместный диван или два отдельных сиденья с электроприводом. Кроме того, теперь есть возможность заказать третий ряд кресел. В пятиместной конфигурации объем багажника составляет 825 л, а со сложенными задними сиденьями – 2055 л.

На первых порах новый Mercedes-Benz GLE предложат только с 3,0-литровым турбированным V6 мощностью 367 л. с., дополненным 22-сильным электромотором. Гибридная установка позволила снизить расход топлива до 9,3 л/100 км в смешанном цикле. Позже появятся турбодизели объемом 2,0 л (190 л. с.) и 3,0 л (286 и 340 л. с.),





а также заряжаемый гибрид и мощная 4,0-литровая версия от AMG.

Все модификации оснащены 9-ступенчатой автоматической трансмиссией и новым подключаемым полным приводом. Есть возможность заказать вседорожный

пакет с понижающей передачей и блокировкой центральной муфты. Также в качестве опции доступны адаптивные амортизаторы и инновационная пневмоподвеска с возможностью отдельной регулировки каждого из колес.

Премьера Mercedes-Benz GLE нового поколения состоится в октябре на Парижском автосалоне. Продажи вседорожника стартуют в начале 2019 года по цене примерно от 60 тыс. евро. Со временем появятся и спортивный вариант GLE Coupe.

### Технические характеристики Mercedes-Benz GLE

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5-7
Колесная база, мм	2993
Объем багажника, л	825/2055
<b>Двигатель</b>	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	2999
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	367 при 6100
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	500 при 1600-4000
Тип вспомогательного двигателя	Электрический
Макс. мощность, л. с.	22
Макс. крутящий момент, Н•м	250
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	подключаемый полный
Коробка передач	9-ст. автоматическая
<b>Ходовая</b>	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Расход топлива, л/100 км смешанный цикл	9,3
Стоимость автомобиля в Европе, евро	60 000 – 85 000

# Volvo V60 Cross Country

во вседорожном стиле



С 90-х годов в модельном ряду Volvo присутствуют вседорожные универсалы линейки Cross Country. Шведская компания остается верной традициям и продолжает их выпускать, пусть у линейке уже есть и вседорожники. Поскольку совсем недавно представили новый Volvo V60, то теперь пришло время для его модификации повышенной проходимости.







С 90-х годов в модельном ряду Volvo присутствуют вседорожные универсалы линейки Cross Country. Шведская компания остается верной традициям и продолжает их выпускать, пусть у ли-

нейке уже есть и вседорожники. Поскольку совсем недавно представили новый Volvo V60, то теперь пришло время для его модификации повышенной проходимости.

Универсал Volvo V60 Cross Country заметно крупнее предшественника: достигает 4761 мм в длину при колесной базе в 2872 мм. Автомобиль построен на модульной платформе SPA, как и старший Volvo V90 Cross Country. Внешний вид также выдержан угловатом стиле собрата. У стоек крыши уменьшены углы наклона, а крылья стали больше расширенными. Появились и фирменные светодиодные фары с Т-образными ходовыми огнями. Как и прежде, фонари размещены в стойках крыши. Отличить Cross Country можно по защитному пластиковому обвесу, а дорожный просвет увеличен до 210 мм.

Салон V60 Cross Country выдержан в традиционном стиле Volvo и выделяется только особыми схемами отделки. Показания приборов выведены на дисплей и проецируются на лобовое стекло, а большую часть центральной панели занимает 9,5-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Универсал Volvo просторнее модели прошлого поколения, а объем его багажника вырос до 529 л в обычном состоянии и 1364 л – со сложенными задними сиденьями.

Начальная комплектация включает систему автоматического замедления с функцией распознавания пешеходов. Перечень опций дополнили Wi-Fi, камеры кругового обзора, технология полуавтономного движения и парковочный автопилот.

На первых порах Volvo V60 Cross Country получит на выбор только два 2,0-литровых двигателя с турбонаддувом. Бензиновая «четверка» развивает 254 л. с., а турбодизель – 190 л. с. Позже линейку моторов расширят и добавят 340-сильный заряжаемый гибрид.

Обе версии оснащены 8-ступенчатой автоматической трансмиссией и полным приводом. В качестве опций доступны адаптивные амортизаторы и задняя пневмоподвеска.

Новый Volvo V60 дебютирует на Парижском автосалоне. В продажу он поступит с конца года по цене примерно от 43 тыс. евро.





### Технические характеристики Volvo V60 Cross Country

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4761/1850/1502
Колесная база, мм	2872
Клиренс (дорожный просвет), мм	210
Объем багажника, л	529/1364
<b>Двигатель</b>	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1969
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	254 при 5500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	350 при 1800-4800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/55
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	Подключаемый полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
<b>Ходовая</b>	
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
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Максимальная скорость, км/ч	250
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	43 000 – 55 000

# Peugeot Rifter



**СМЕНА ИМЕНИ,**



**НО НЕ ИМИДЖА**



**Мини-вэн Peugeot Partner хорошо известен в наших краях. Модель выпускают с 1996 года и теперь пришло время для ее третьего поколения. Интересно, что на этот раз пассажирскую версию решили переименовать в Rifter, хотя коммерческий фургон будет по-прежнему продаваться под названием Partner.**

Новый Peugeot Rifter построен на современной модульной платформе EMP2, как и вседорожники Peugeot 3008 и 5008. Автомобиль предлагают в двух версиях – стан-

дартной (4403 мм в длину) и удлинненной (4753 мм). Ширина и высота в обоих вариантах одинаковые – 1848 и 1796 мм, соответственно.

Дизайн Peugeot Rifter стал солиднее и автомобиль теперь существенно отличается от собрата Citroen Berlingo. У мини-вэна очень высокий капот и фирменная трапециевидная решетка радиатора Peugeot. Крупные фары дополнены светодиодными ходовыми огнями, а в массивном переднем бампере находится широкий воздухозабор-

ник. Боковины профилированы, а колесные арки теперь серьезно расширены. Нижняя часть кузова прикрыта защитными пластиковыми накладками. Как и прежде, задние двери выполнены сдвижными. Фонари расположены в вертикальных задних стойках крыши. Впервые предложена дорогая версия GT Line с 17-дюймовыми легкосплавными дисками. Также можно выбрать вседорожный вариант с увеличенным клиренсом и полным приводом.

Внутри значительно улучшены материалы



отделки, можно выбрать даже двухцветный пластик. Компоновка салона очень необычная, по меркам автомобилей такого класса. Рулевое колесо автомобиля очень компактное, а комбинация приборов размещена непривычно высоко – на уровне глаз. Можно выбрать и систему проецирования данных на лобовое стекло.

Наклоненная центральная панель Peugeot Rifter увенчана 8,0-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Кнопок и переключателей здесь немного, хотя некоторые из них мелковаты. Интересно, что в версиях с автоматической трансмиссией вместо рычага установлен круглый селектор. Традиционно внутри достаточно много различных отделений для мелкой поклажи. Помимо двух перчаточных ящиков и карманов в дверях это полки под потолком, ящики под сиденьями и закрывающийся отсек в центральной консоли.

Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Посадка за рулем достаточно высокая, что вместе с тоненькими стойками крыши обеспечивает хорошую обзорность. Передние сиденья Peugeot Rifter несколько упругие, но в общем довольно удобные.

Конечно же, преимуществом мини-вэна является огромное внутреннее пространство. Пассажиры второго ряда не будут стеснены. К слову, есть возможность выбрать три отдельных сиденья, которые не только складываются, но и извлекаются. Удлиненный вариант является семиместным, хотя третий ряд кресел больше подойдет детям.

В пятиместной версии объем багажника составляет 775 л, а со сложенными задними сиденьями он возрастает до 1900 л. Погрузочная высота небольшая, а проем пятой



двери очень широкий.

Все Peugeot Rifter оснащены электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционером, 4 подушками безопасности и системой стабилизации. В самом дорогом варианте GT Line есть система доступа без ключа, климат-контроль, аудиосистема, связь Bluetooth, круиз-контроль, подогрев передних сидений, камера заднего вида, датчики света и дождя. Список

опций дополнили беспроводная зарядка для смартфонов, панорамная крыша, системы автоматического торможения, соблюдения полосы движения, мониторинга «слепых» зон, распознавания дорожных знаков и определения усталости водителя.

В общей сложности на выбор предлагают пять разных двигателей. Бензиновые трехцилиндровые турбомоторы объемом 1,2 л развивают 110 и 130 л. с. У них бодрый ха-





ракти, но они шумные и работают не очень плавно. Начальная модификация обладает максимальным крутящим моментом в 205 Н·м при 1750 об/мин. Разгон до 100 км/ч занимает 11,7 с, а максимальная скорость равна 169 км/ч. В городе мини-вэн расходует 6,7 л/100 км, а на трассе – 5,2 л/100 км.

Столь вместительному автомобилю больше подойдут тяговитые турбодизели. Новые «четверки» объемом 1,5 л развивают 75, 100 и 130 л. с. У самого мощного варианта в распоряжении щедрые 300 Н·м крутящего момента. К тому же, эти моторы работают тише, чем 1,6-литровые турбодизели пред-

шественника. Да и динамика очень неплохая – 10,4 с до 100 км/ч и максимальные 180 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 4,6 л/100 км, а в загородном – 4,2 л/100 км.

Самые мощные бензиновая и дизельная версии доступны с новой 8-ступенчатой автоматической трансмиссией, остальные варианты оснащают 6-ступенчатой «механикой».

Конечно же, ходовая Peugeot Rifter более ориентирована на комфорт. Энергоемкая подвеска без проблем справляется даже с глубокими выбоинами. При этом крены кузова в поворотах немного уменьшены.

Рулевое управление мини-вэна очень легкое и не самое информативное. Также существенно улучшена шумоизоляция салона и внутри стало тише. Особенно заметно, что дорожные неровности «глотаются» не столь громко, как ранее.

Несмотря на смену названия, Peugeot Rifter сохраняет имидж практичного и вместительного автомобиля. Мини-вэн уже поступил в продажу в Европе по цене от 20 750 евро. Впрочем, цена богато оснащенных версий может доходить и до 30 тыс. евро.



100





### Технические характеристики Peugeot Rifter

Тип кузова	Мини-вэн	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная/полная масса, кг	1462	1505
Длина/ширина/высота, мм	4403/1848/1796	
Колесная база, мм	2785	
Колея передняя/задняя, мм	1553/1567	
Клиренс (дорожный просвет), мм	140	
Объем багажника, л	775/1900	
Диаметр разворота, м	10,8	
<b>Двигатель</b>		
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1199	1499
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, поперечно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3	В ряд, 4
Количество клапанов/распределителей, шт.	12/2	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	110 при 5500	130 при 3750
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	205 при 1750	300 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/60	Дт/60
<b>Трансмиссия</b>		
Тип привода	передний	
Коробка передач	6-ст. механическая	8-ст. автоматическая
<b>Ходовая</b>		
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.	4-6	
Размер шин	205/65 R15	215/55 R17
<b>Эксплуатационные показатели</b>		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,7	10,4
Максимальная скорость, км/ч	169	180
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	6,7	4,6
загородный цикл	5,2	4,2
смешанный цикл	5,7	4,4
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	20 750 – 31 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

# Ma



# **Mazda MX-5**

**кабриолеты – в массы**





**Mazda MX-5 – самый популярный кабриолет в мире, ведь за почти три десятилетия выпущено свыше 1,1 млн. автомобилей четырех поколений. Именно эта модель возродила интерес к классическим заднеприводным двухместным кабриолетам, которые пользовались большой популярностью в 30-60-х годах прошлого века, ведь в качестве образца для подражания был выбран Lotus Elan**

**1962 года. Нынешнее поколение модели выпустили к ее 25-летию и теперь немного обновили.**

Дизайн Mazda MX-5 соответствует канонам класса. У кабриолета длинный низкий капот, короткие свесы кузова и сдвинутый назад салон. Внешние изменения минимальны. Широкая «пасть» решетки радиатора сочетается с узкими светодиодными фарами и новыми диагональными «противотуманками».

Штампованные линии на капоте напоминают японский иероглиф Колесные арки слегка раздуты, а стандартное оснащение включает 16-дюймовые легкосплавные диски. За спинками сидений предусмотрены дуги безопасности, спасающие при переворачивании. В крышку багажника интегрирован спойлер, а ширину «плеч» подчеркивают необычные продолговатые фонари.



Мягкая тканевая крыша по-прежнему складывается вручную. От ветра спасает выдвижной защитный экран.

В основе Mazda MX-5 лежит новая платформа, разработанная совместно с Fiat (ее также использует Fiat 124). Автомобиль очень компактный: длина равна 3915 мм, а колесная база – 2315 мм. начальная версия весит всего 1050 кг.

Конечно же, в салоне также господствует спортивный стиль. Передняя панель по форме напоминает крыло самолета, а вентиляционные дефлекторы похожи на сопла реактивных двигателей. Небольшое трехспицевое рулевое колесо обшито кожей во всех версиях, а на его ободе в районе хвата рук предусмотрены напльвы. На приборной панели центральное место занимает крупный тахометр в отдельном колодце. Справа от него – спидометр, а слева – экран, на который выведены показания бортового компьютера, датчиков уровня топлива и температуры двигателя.

К центральной панели сверху крепится 7-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Для навигации в меню предусмотрен круглый джойстик. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь немного: они крупные и удобные в пользовании. Как и прежде, у Mazda MX-5 нет перчаточного ящика, зато есть бокс в подлокотнике и ниши за сиденьями.

У рулевой колонки отныне изменяются и высота, и глубина. Спортивные сиденья с интегрированными подголовниками обла-





дают хорошей боковой поддержкой и при этом комфортабельные. В их спинках установлены дополнительные динамики аудиосистемы. Посадка за рулем низкая, а водителя и пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Объем багажника составляет 141 л.

Комплектация кабриолета расширена. Базовая версия получила электростеклоподъемники, кондиционер, магнитолу, 4 подушки безопасности и систему стабилизации DSC. В самом дорогом варианте GT Sport Nav+ добавлены кожаный салон, камера заднего вида, климат-контроль, спут-

никовая навигация и подогрев сидений. Также в этом случае предусмотрены системы автоматического торможения, слежения за «слепыми» зонами и соблюдения полосы движения.

Начальная Mazda MX-5 доступна с 1,5-литровой 131-сильной «четверкой», которая не претерпела изменений. А вот флагманский 2,0-литровый мотор стал мощнее – теперь развивает 181 л. с. при 7000 об/мин. Пиковый крутящий момент вырос до 205 Н•м и достигается при более низких 4000 об/мин. Хотя мотор по-прежнему «любит» высокие обороты. Облегченные поршни и новая

дроссельная заслонка позволяют ему быстрее раскручиваться до максимальных 7500 об/мин. У двигателя очень бодрый нрав, а резонатор в выхлопной системе обеспечивает надлежащее звуковое сопровождение. Разгон до 100 км/ч теперь занимает 6,5 с, а максимальная скорость составляет 220 км/ч. При этом автомобиль экономичный – 6,9 л/100 км в смешанном цикле. Этому добились благодаря системе глушения мотора при остановках.

Механическая 6-ступенчатая коробка переключения передач демонстрирует образцовую точность. Ход ее рычага корот-





кий, а педаль сцепления информативная. Для 2,0-литрового варианта доступен и 6-ступенчатый «автомат», хотя он не очень подходит к характеру автомобиля.

У Mazda MX-5 всегда была в приоритете управляемость. Мотор установлен низко и сдвинут немного назад, что позволило добиться равного распределения веса по осям и понизить центр тяжести. Легкий заднеприводной кабриолет очень послушный и

маневренный. Его рулевое управление хоть и получило электроусилитель, но остается очень острым (2,5 оборота от упора до упора), точным и с отличной обратной связью. Благодаря дифференциалу повышенного трения поворачиваемость близка к нейтральной. Впрочем, с отключенной системой стабилизации можно добиться легкого скольжения задней оси. Сцепление с дорогой хорошее, пусть шины и не слишком

широкие – 205/45 R17. Подвеска MX-5 не слишком жесткая, поэтому крены кузова в виражах ощутимы, но они небольшие. Педаль тормоза информативная, а усилие на ней легко дозировать.

Обновленный кабриолет Mazda MX-5 поступит в продажу с осени. Автомобиль сохраняет доступную цену – от 23 тыс. евро в Европе. Позже также появится освеженный купе-кабриолет Mazda MX-5 RF.

### Технические характеристики Mazda MX-5

Тип кузова	кабриолет
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1105
Длина/ширина/высота, мм	3915/1730/1235
Колесная база, мм	2315
Колея передняя/задняя, мм	1491/1496
Клиренс (дорожный просвет), мм	117
Объем багажника, л	141
Диаметр разворота, м	9,4
<b>Двигатель</b>	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1998
Тип	Бензиновый
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	181 при 7000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	205 при 4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	Задний
Коробка передач	6-ст. механическая
<b>Ходовая</b>	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC
Количество подушек безопасности, шт.	4
Размер шин	205/45 R17
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,5
Максимальная скорость, км/ч	220
Расход топлива, л/100 км	
- смешанный цикл	6,9
Стоимость автомобиля в Европе, евро	23 000 – 30 000
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

# Audi A6

СТИЛЬНЫЙ У



# 5 Avant

универсал





**Универсалы в последнее время проигрывают конкуренцию вседорожникам, но в Европе на них по-прежнему есть спрос. Особенно это касается крупных моделей премиум-сегмента. Так что неудивительно, что вслед за седаном Audi A6 пятого поколения последовал и универсал Avant.**

Новый Audi A6 Avant лишь немного больше предшественника – 4949 мм в длину при колесной базе в 2924 мм. В основе автомобиля лежит современная платформа MLB Evo, а потому в конструкции активно использованы не только легкие алюминиевые сплавы, но и магний. Это позволило снизить массу на 100 кг (до 1785 кг в начальной версии). Коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,25.

В дизайне на смену плавным формам пришли грани. Кроме того, у автомобиля стала выше оконная линия, а у задних стоек крыши больший угол наклона. Решетка радиатора увеличена в размерах, а фары стали более стреловидными. Они, кстати, являются светодиодными в базовой версии, а за доплату доступна лазерная матричная оптика. Крылья немного расширили. Начальное оснащение включает 17-дюймовые легосплавные диски, а за доплату доступны

колеса диаметром до 20 дюймов. На крыше установлен немаленький спойлер. Узкие фонари теперь соединены хромированным молдингом.

Внутри Audi A6 Avant передняя панель также стала более граненой, а четырехспицевое рулевое колесо стало крупнее. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов, причем доступны 30 разных ее цветов. В базовой версии установлены традиционные циферблаты приборов, а в более дорогих вариантах показания выведены на 12,3-дюймовый экран с изменяемой конфигурацией и могут проецироваться на лобовое стекло.

На центральной панели почти не осталось кнопок и переключателей. Теперь здесь расположены сразу два сенсорных дисплея. Верхний 10,1-дюймовый отведен для спутниковой навигации и камеры заднего вида, а нижний 8,6-дюймовый – заменяет переключатели блока климат-контроля. Мультимедийная система способна распознавать начертания слов пальцами.

Передние сиденья универсала широкие и мягкие, а также обладают хорошей боковой поддержкой. Они оснащены подогревом, а за доплату предложены электропривод, вентиляция и функция массажа. Водителя

и пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Установленный на нем подлокотник прячет бокс с беспроводной зарядкой для смартфонов.

На втором ряду стало на 17 мм больше места для ног, а запас над головой увеличен на 10 мм. Салон достаточно широкий для троих взрослых. Объем багажника остался на прежнем уровне – 565 л в обычном состоянии и 1680 л – со сложенными задними сиденьями. Пятая дверь оснащена электроприводом с функцией сенсорного открытия.

Начальный универсал Audi A6 оснащен системой доступа без ключа, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонным климат-контролем, аудиосистемой, датчиками света и дождя, люком в крыше, камерой заднего вида, спутниковой навигацией, адаптивным круиз-контролем. Также предусмотрены 8 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического торможения и соблюдения полосы движения. Среди опций теперь есть парковочный автопилот с дистанционным управлением, камеры кругового обзора, Wi-Fi, система ночного видения, технология полуавтономного движения. Также предусмотрены электропривод и обогрев руля,





четырёхзонный климат-контроль, 1020-ваттная аудиосистема.

Поначалу на выбор предложат только два турбодизеля. Оба они дополнены 48-вольтовой 16-сильной гибридной установкой. Базовой является 2,0-литровая 204-сильная «четверка». Однако крупному и тяжелому универсалу больше подходит 3,0-литровый турбодизель, предложенный в версиях мощностью 231 и 286 л. с. Преимущество более мощного варианта – огромные 620 Н·м крутящего момента, которые достигаются

при 2250 об/мин. Тяги более, чем достаточно, а «шестерка» вполне эластична, чтобы поддерживать 110 км/ч всего при 1500 об/мин. К тому же, мотор работает почти неслышно и очень плавно. Динамика не намного хуже, чем у бензиновой версии – 5,7 с до 100 км/ч. Зато расходует седан 6,5 л/100 км в городском цикле и 5,6 л/100 км – в загородном.

Вскоре палитру моторов расширят – добавят бензиновые турбомоторы объемом 3,0 и 4,0 л, а со временем можно ожидать и заряжаемый гибрид.

Начальная версия может быть с передним или полным приводом, а вот 3,0-литровый вариант по умолчанию полноприводной. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает плавно и довольно быстро.

Сцепление с дорогой одинаково хорошее у обеих модификаций. Универсал Audi значительно маневреннее предшественника, если заказать новую опцию – управляемые задние колеса. Они еще и диаметр разворота на метр уменьшили. Рулевое управление с электроусилителем стало





гораздо точнее и информативнее. Также автомобиль стал комфортнее: езда мягче даже в базовой версии, а за доплату предложены адаптивные амортизаторы и актив-

ная пневмоподвеска, позволяющие существенно повысить комфорт. В салоне очень тихо благодаря улучшенной шумоизоляции. Новый Audi A6 Avant уже поступил в про-

дажу в Европе по цене от 51,6 тыс. евро. Вскоре линейку также расширит универсал повышенной проходимости A6 Allroad Quattro.

### Технические характеристики Audi A6 Avant

Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1785	1965
Длина/ширина/высота, мм	4949/1886/1457	
Колесная база, мм	2924	
Колея передняя/задняя, мм	1630/1617	
Клиренс (дорожный просвет), мм	125	
Объем багажника мин/макс, л	565/1680	
Диаметр разворота, м	12,1	
<b>Двигатель</b>		
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1968	2967
Тип	Дизельный с турбонаддувом	
Расположение	спереди, продольно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	204 при 3750	286 при 3750
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	400 при 1750-3000	620 при 2250-3000
Топливо/емкость бака, л	Дт/63	
<b>Трансмиссия</b>		
Тип привода	передний	Постоянный полный
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	8-ст. автоматическая
<b>Ходовая</b>		
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	
Количество подушек безопасности, шт.	8	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	
Размер шин	225/55 R18	
<b>Эксплуатационные показатели</b>		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,3	5,7
Максимальная скорость, км/ч	241	250
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	5,3	6,5
загородный цикл	4,7	5,6
смешанный цикл	4,9	5,9
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	51 600 – 68 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	



# Aston Martin DBS Superleggera

новый флагман



# artin eggera

марки



**Купе Aston Martin DB11 обозначило перезапуск модельного ряда британской марки. Однако флагманом в линейке оно было недолго, ведь появился более мощный и быстрый Aston Martin DBS Superleggera – преемник Vanquish. Купе Aston Martin продолжает развитие заряженных версий DBS, ведущих свою родословную с 1967 года.**

Superleggera переводится с итальянского, как «суперлегкий». Действительно, за счет использования карбона новый Aston Martin DBS удалось облегчить на 72 кг, хотя автомобиль все равно достаточно тяжелый – 1693 кг. Правда, и размеры у него приличные

– 4712 мм в длину при колесной базе в 2805 мм.

Во многом Aston Martin DBS Superleggera схож внешне с DB11. У него элегантные обводы кузова и стремительный профиль с длинным капотом и высокой оконной линией. Вместе с тем, спереди бросаются в глаза огромная решетка радиатора и пара воздухозаборников по бокам. Дополнительные вентиляционные отверстия размещены на капоте и в боковинах. Каплевидные фары являются полностью светодиодными. У купе слегка расширены колесные арки, чтобы поместить 21-дюймовые легкосплавные диски. Новый аэродинамический пакет,

включающий обвес и спойлер, увеличил прижимную силу до 180 кг. Расширенные «плечи» подчеркнуты тоненькими С-образными фонарями, а из заднего бампера выглядывают четыре огромных выхлопных трубы.

Aston Martin ассоциируется не только со скоростью, но и с роскошью, а потому даже у заряженной модели салон не может быть спартанским. Перфорированная кожа в отделке сочетается с карбоном и алькантарой. Новое трехспицевое рулевое колесо компактное, а его обод плоский снизу. Показания приборов выведены на 12-дюймовый жидкокристаллический дисплей, причем центральное место занимает циферблат тахометра со спидометром внутри.

Центральная панель традиционно наклонена. Сверху на ней установлен 8-дюймовый дисплей мультимедийной системы Comand – результат сотрудничества Aston Martin и Mercedes-Benz. Навигация в меню осуществляется с помощью джойстика, который знаком по седану E-Class. Среди переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля заметны кнопки выбора режимов трансмиссии и большая клавиша запуска двигателя. Часть кнопок являются сенсорными.

Aston Martin DBS Superleggera получил новые спортивные сиденья. Они обеспечивают улучшенную боковую поддержку и при этом даже более комфортабельные, чем у DB11. Как рулевая колонка, так и передние кресла оснащены электроприводом регулировок. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Установленные на нем подстаканники прикрыты сдвижной крышкой, которую также можно дополнить электроприводом. Есть и бокс в подлокотнике.

Купе сохранило второй ряд, но задние сиденья рассчитаны на детей. Зато объем





багажника довольно приличный – 270 л. Его крышка дополнена электроприводом.

Комплектация Aston Martin DBS Superleggera включает систему бесключевого доступа, электропакет, двухзонный климат-контроль, 400-ваттную аудиосистему, связь Bluetooth, спутниковую навигацию, Wi-Fi, датчики дождя и света, камеры кругового обзора, адаптивный круиз-контроль и парковочный автопилот. Также предусмотрены 8 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. Список опций включает аудиосистему мощностью 1000 Вт, технологии автоматического замедления и соблюдения полосы движения.

Купе оснащено 5,2-литровым V12 с двумя турбинами от того же Aston Martin DB11, однако он существенно мощнее – 725 л. с. при 6500 об/мин. Максимальный крутящий момент достиг 900 Н·м и доступен всего при 1800 об/мин. Тяга просто огромная практически во всем диапазоне оборотов и обгон на трассе легко осуществляется без понижения передачи. Интересно, что для достижения подобных характеристик в моторе не пришлось менять детали – достаточно было перепрограммировать электронный блок управления. По характеру двигатель ближе к атмосферным V12 – быстро и равномерно раскручивается вплоть до максимальных





7000 об/мин. Следует отметить более сочный звук новой выхлопной системы, который становится громче после открытия перепускного клапана.

Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает плавно, а передачи переключаются довольно быстро. Разгон до 100 км/ч занимает 3,4 с, а до 100 км/ч – 6,4 с. Максимальная скорость составляет 340 км/ч. При этом средний расход топлива – 12,3 л/100 км. Такого результата добились благодаря системе отключения цилиндров.

Aston Martin DBS Superleggera получил дифференциал повышенного трения и систему векторизации тяги, помогающие уменьшить недостаточную поворачиваемость. Центр тяжести понижен на 15 мм, что также способствует улучшению управляемости. На извилистых дорогах автомобиль ведет себя увереннее, чем DB11. Рулевое управление с электроусилителем точное, но порой даже чересчур острое (особенно в режиме Sport). Новые шины Pirelli размером 265/35 ZR21 спереди и 305/30 ZR21 сзади обеспечивают

отличное сцепление с дорогой. Пружины подвески сделали на 15% жестче, хотя Aston Martin остается довольно комфортабельным, как и подобает автомобилям британской марки. Адаптивные амортизаторы являются частью стандартного оснащения, установлены и карбоново-керамические тормоза диаметром 410 мм спереди и 360 мм сзади.

Новый Aston Martin DBS Superleggera уже продается в Европе. Стоимость купе составляет 275 тыс. евро, а вскоре можно ожидать и кабриолет.





### Технические характеристики Aston Martin DBS Superleggera

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2+2
Снаряженная масса, кг	1693
Длина/ширина/высота, мм	4712/1968/1280
Колесная база, мм	2805
Колея передняя/задняя, мм	1665/1645
Клиренс (дорожный просвет), мм	120
Объем багажника мин/макс, л	270
Диаметр разворота, м	12,0
<b>Двигатель</b>	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	5204
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V12
Количество клапанов/распредвалов, шт	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	725 при 6500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	900 при 1800-5000
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/78
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	Задний
Коробка передач	8-ст. автоматическая
<b>Ходовая</b>	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC, Traction control, Launch control
Количество подушек безопасности, шт.	8
Размер шин	265/35 ZR21 спереди, 305/30 ZR21 сзади
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,4
Максимальная скорость, км/ч	340
Расход топлива, л/100 км:	
смешанный цикл	12,3
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	275 000
Периодичность техобслуживания, км	10 000

# Lexus UX



**самый маленький**



**ИЙ В «СЕМЕЙСТВЕ»**



**Долгое время автомобили Lexus отличались сдержанным и солидным внешним видом. Но теперь японская марка старается привлечь более молодых покупателей, а потому ее дизайн стал ярче и выразительнее. Появляются и новые модели в популярных сегментах. Так, на смену хэтчбэку С-класса Lexus CT200h приходит компактный вседорожник UX.**

Новый Lexus UX – первая модель марки, построенная на модульной платформе TNGA (ее также используют Toyota C-HR и Prius). Это самый маленький вседорожник Lexus: он достигает 4495 мм в длину, 1840 мм в ширину и 1520 мм в высоту при колесной

базе в 2640 мм.

Lexus UX привлекает оригинальным внешним дизайном с обилием граней и рубленых линий. Конечно же, присутствует и фирменная черта современных Lexus – широкая веретенообразная решетка радиатора. По бокам от нее размещены «жабры» воздухозаборников. Стреловидные фары являются светодиодными уже в базовой версии. У вседорожника подтянутый профиль с короткими свесами кузова, высокой клиновидной оконной линией и большим углом наклона задних стоек крыши. Также обращают на себя внимание рельефные боковины и выразительные колесные арки. Фонари растяну-

ты на всю ширину кузова, а небольшое заднее стекло сверху прикрыто спойлером. Вседорожник с пакетом F Sport узнается по более агрессивному переднему бамперу, аэродинамическому обвесу и 18-дюймовым дискам вместо стандартных 17-дюймовых.

Качество материалов внутренней отделки Lexus UX – на высоте. Интересно, что швы выполнены по традиционной японской технологии, которую используют при пошиве кимоно. Передняя панель рельефная, а трехспицевое рулевое колесо очень небольшое. В версии F Sport в отделке сочетаются двухцветная кожа и алюминий, а на педалях и порогах видны металлические накладки. Кроме того, в этом случае несколько иная графика цифровой панели приборов. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло.

Широкая центральная панель повернута к водителю, а сверху на ней установлены циферблат часов и дисплей мультимедийной системы (в зависимости от уровня оснащения его диагональ – 7,0 или 10,25 дюйма). Навигация в меню может осуществляться с помощью сенсорной панели, распознающей начертания букв пальцами. Переключатели блока климат-контроля напоминают клавиши пианино, а вот кнопки управления аудиосистемой расположены рядом с селектором трансмиссии.

По меркам вседорожников посадка за рулем в Lexus UX не очень высокая. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Передние сиденья комфортабельные и при этом неплохо удерживают спину. Предусмотрен и подогрев. Модификация F Sport подразумевает наличие спортивных кресел с улучшенной боковой поддержкой. На трансмиссионном тоннеле размещен подлокотник с боксом внутри.

На втором ряду на удивление щедрое пространство для ног, да и над головой достаточный запас для пассажиров сред-





него роста. Однако проем задних дверей слишком уж небольшой. К тому же, салон не очень широкий, а потому сзади удобнее двоим пассажирам. Багажник немаленький (484 л), однако погрузочная высота слишком большая. Пятая дверь может быть оснащена электроприводом с сенсором открытия.

Начальное оснащение Lexus UX включает систему доступа без ключа, двухзонный климат-контроль, аудиосистему с 6 динамиками, камеру заднего вида, связь Bluetooth, адаптивный круиз-контроль. Также предусмотрены 8 подушек безопасности, система стабилизации, технологии автоматического замедления, слежения за «слепыми» зонами, соблюдения полосы движения и распознавания дорожных знаков. В версии F Sport добавлены электропривод и вентиляция передних сидений, панорамная крыша, датчики света и дождя. Список опций включает обогрев рулевого колеса, парковочный автопилот, Wi-Fi, камеры кругового обзора и мощную 668-ваттную аудиосистему Mark Levinson.

На первых порах предложат на выбор две модификации, причем обе с 2,0-литровым атмосферным бензиновым двигателем с непосредственным впрыском топлива. В начальной версии он развивает 171 л. с., а





в гибридном варианте – 143 л. с., но зато дополнен сразу тремя электромоторами (суммарная мощность силовой установки – 180 л. с.). У бензиновой версии, а максимальный крутящий момент в 205 Н·м достигается при высоких 4800 об/мин. «Четверка» работает очень тихо и плавно, да и динамика неплохая. Разгон до 100 км/ч занимает 8,8 с, а максимальная скорость составляет 210 км/ч. Заявленный расход топлива – 7,3 л/100 км в смешанном цикле. Гибрид Lexus чуть медленнее (9,2 с до 100 км/ч), но

экономичнее – 4,3 л/100 км.

Lexus UX оснащен бесступенчатым вариатором, который хорошо настроен и держит низкие обороты. Полноприводной может быть только гибридная версия, ведь задние колеса вращает отдельный электромотор.

Конечно, с обеими ведущими осями автомобиль демонстрирует лучшее сцепление с дорогой. Кроме того, в этом случае предусмотрена система векторизации тяги, делающая Lexus UX более маневренным. К слову, диаметр разворота – всего 10,4 м.

Рулевое управление легкое, но не самое информативное. В версии F Sport оно немного острее и точнее. Кроме того, в этом варианте подвеска чуть жестче и предусмотрены адаптивные амортизаторы. В стандартном UX езда очень мягкая даже по дорогам плохого качества. Также у вседорожника отличная шумоизоляция, а потому даже при 150 км/ч внутри тихо.

Новый Lexus UX поступит в продажу с декабря. В США вседорожник будет стоить от 32 тыс. долларов.



## Технические характеристики Lexus UX

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1540
Длина/ширина/высота, мм	4495/1840/1520
Колесная база, мм	2640
Колея передняя/задняя, мм	1570/1570
Клиренс (дорожный просвет), мм	160
Объем багажника, л	484
Диаметр разворота, м	10,4
<b>Двигатель</b>	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1987
Тип	бензиновый
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	171 при 6800
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	205 при 4800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	передний
Коробка передач	вариатор
<b>Ходовая</b>	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, 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, VSC
Количество подушек безопасности, шт.	8
Размер шин	225/65 R17
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,8
Максимальная скорость, км/ч	210
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	7,3
Стоимость автомобиля в США, долларов	32 000 – 40 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

# Классический D-класс



## Ford Mondeo

Узкие фары  
Ford Mondeo - светодиодные



## Mazda 6

Широкая решетка радиатора  
Mazda 6 напоминает улыбку



## Volkswagen Passat

Фары Volkswagen Passat прикрыты  
хромированными «бровями»

На украинском рынке все большим спросом пользуются вседорожники и недорогие бюджетные модели. Классические седаны D-класса стали не столь популярны в последнее время, но все же находят своего покупателя. Их, как правило, выбирают за их вместительность и комфорт. Недавно на украинском рынке состоялось пополнение в этом сегменте – представлен обновленный Mazda 6. Мы решили проверить седан в сравнении с хорошо знакомыми Ford Mondeo и Volkswagen Passat.

Освеженный Mazda 6 сохраняет клиновидный профиль с длинным выпуклым капотом, ниспадающей линией крыши и приподнятой задней частью. Мускулов прибавляют раздутые передние крылья. Узнать автомобиль можно по увеличенной решетке радиатора в стиле вседорожника CX-5. Новые и узкие фары со светодиодной оптикой. В крышку багажника интегрирован заостренный спойлер, а ниже размещен хромированный молдинг. «Плечи» седана расширены, а в крышку багажника интегрирован спойлер. Освеженные фонари напоминают лепестки цветов.

Ford Mondeo пятой генерации, в отличие от соперников-седанов, предложен с пятидверным кузовом лифтбэк. Его дизайн стремительный и элегантный. У него аркообразная форма крыши и высокая оконная линия. Изящная хромированная решетка радиатора сочетается небольшим воздухозаборником в бампере и продолговатыми фарами. Оптика, кстати, полностью светодиодная и адаптивная. Боковины украшены штампованными линиями. В пятую дверь интегрирован немаленький заостренный спойлер, а крупные фонари по форме напоминают лепестки цветов.

Volkswagen Passat восьмого поколения выглядит узнаваемо и привлекает внимание строгим дизайном. Широкая решетка радиатора покрыта хромом, а продолговатые фонари сверху получили серебристые «брови». Предусмотрены и светодиодные ходовые огни. В бампере увеличен воздухозаборник. Боковины выполнены рельефными, а задние крылья расширены. Заметен и изящный изгиб оконной линии в районе задних стоек. «Корму» подчеркивают крупные фонари, а в бампер интегрированы прямоугольные наконечники выхлопных труб.

Passat несколько компактнее соперников: достигает 4767 мм в длину против 4871 мм у Mondeo и 4870 мм у Mazda 6. А вот колесная база самая большая у Ford – 2850 мм тогда, как у «шестерки» - 2830 мм, а вот у Volkswagen она самая маленькая – 2791 мм. Mondeo, правда, и потяжелее – 1564 кг тогда, как масса Passat – 1480 кг, а Mazda – 1532 кг.

В салоне Ford можно заметить черные лакированные поверхности и хромированные накладки. Многофункциональное четырехспицевое рулевое колесо декорировано



У Ford самая большая колесная база – 2850 мм



У Mazda динамичный профиль с длинным капотом и покатой формой крыши



Volkswagen компактнее соперников – 4767 мм в длину



**Крупные фонари Mondeo напоминают лепестки цветов**



**Фонари Mazda 6 соединены хромированным молдингом**



**В бампер Passat интегрированы прямоугольные наконечники выхлопных труб**

кожей. На приборной панели между спидометром и тахометром установлен большой цветной экран, на который не только выводятся данные бортового компьютера, но и дублируются показания мультимедийной системы. Наклоненная центральная панель увенчана 4-дюймовым дисплеем. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля немногочисленны, но и не слишком крупные. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету. Сиденья первого ряда комфортабельные и обладают неплохой боковой поддержкой. Кресло водителя оснащено электроприводом. Предусмотрена функция подогрева. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлены пара подстаканников и подлокотник с боксом внутри. Обзор назад несколько ограничен из-за слегка приподнятой «кормы».

Mazda 6 внутри пропитана спортивным духом, а в отделке преобладает кожа. У седана новая передняя панель, напоминающая крыло самолета. Трехспицевое рулевое колесо имеет небольшой диаметр, а в районе хвата рук на ободке предусмотрены напльвы. Циферблаты приборов новые и теперь не помещены в отдельные колодцы. По центру находится спидометр, слева от него – тахометр, а справа – указатель уровня топлива и усовершенствованный экран бортового компьютера. На центральной панели размещен новый 8,0-дюймовый экран навигационной системы. Он сенсорный, но навигация в меню может осуществляться и с помощью круглого джойстика. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля стало меньше, а еще они рациональнее расположены. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья получили электропривод регулировок и подогрев. Кресла отлично удерживают спину, хотя не самые мягкие. На центральном тоннеле установлен подлокотник с боксом внутри. Приподнятая «корма» несколько ограничивает обзор назад.

В Volkswagen преобладает прагматичный стиль. Пластик в отделке здесь немного лучше, чем в двух других автомобилях. Можно заметить черные лакированные вставки и накладки «под алюминий». Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей. Оригинально смотрятся дефлекторы вентиляционной системы, растянутые на всю ширину передней панели. Показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей. На центральной панели сверху установлены аналоговые часы и 8-дюймовый сенсорный экран. Переключатели здесь простые и понятные. Рулевая колонка в Passat также регулируется в двух плоскостях. Сиденья первого ряда довольно упругие, но зато хорошо удерживают спину. Они получили подогрев. Поскольку стояночный тормоз электромеханический, то это освобождает больше места для подлокотника с отделением внутри. В Passat также очень

хорошая обзорность во всех направлениях.

На втором ряду места для ног во всех трех автомобилях приблизительно одинаково. А вот пространство над головой в Mondeo и Passat несколько большее, чем в Mazda 6. Кроме того, их салон немного шире в районе плеч, поэтому трем пассажирам сзади просторнее. Преимущество Ford – очень большой багажник: его объем составляет 645 л тогда, как у Volkswagen – 586 л, а в Mazda – 480 л. Кроме того, в Mondeo можно сложить задние сиденья, что создаст 1446-литровый отсек.

Для сравнения выбраны версии моделей с приблизительно схожей ценой – Ford Mondeo 2,0 Titanium, Mazda 6 2,5 Style+ и Volkswagen Passat 1,8 Elegance Life. Все они оснащены системой доступа без ключа, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, разделным климат-контролем, датчиками света и дождя, подогревом лобового стекла, камерой заднего вида, круиз-контролем (Mazda и Volkswagen – адаптивным), аудиосистемой, связью Bluetooth, легкосплавными дисками и системой стабилизации. Mondeo также оснащен обогревом рулевого колеса, а «шестерка» – подогревом задних сидений. У Ford 7 подушек безопасности, а у Mazda и Volkswagen – по 6. Зато Passat получил технологии автоматического замедления и определения усталости водителя.

Под капотами автомобилей – бензиновые четырехцилиндровые двигатели с непосредственным впрыском топлива. Мотор Mondeo оснащен еще и турбонаддувом, что помогает с 2,0 л снимать 203 л. с. при 6000 об/мин. То есть, он наиболее мощный в тройке. Кроме того, «четверка» обладает еще и самым большим крутящим моментом – 300 Н·м при 1750 об/мин, - что делает ее очень тяговитой в среднем диапазоне оборотов. Она работает плавно, хотя и несколько шумновата при разгоне. Передатки в 6-ступенчатой трансмиссии с двумя сцеплениями переключаются молниеносно быстро. Ford разгоняется до 100 км/ч за 8,7 с и способен развить 232 км/ч. При этом в городском цикле он расходует 10,5 л/100 км, а в загородном – 5,7 л/100 км. Лифтбэк также можно выбрать с 1,5-литровым 165-сильным бензиновым турбомотором, и турбодизелями объемом 2,0 л (150 и 180 л. с.).

У Passat также в распоряжении турбомотор: его объем – 1,8 л, а мощность – 180 л. с. при 5100 об/мин. Он отличается бодрым характером и неплохо проявляет себя в среднем диапазоне оборотов. Максимальные 250 Н·м крутящего момента достигаются всего при 1250 об/мин. Двигатель работает тихо и плавно. Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями DSG демонстрирует очень быструю смену передач. Разгон до 100 км/ч занимает 7,9 с, а максимальная скорость – 230 км/ч. Volkswagen самый экономичный из трех автомобилей – 7,1 л/100 км в городе и



На приборной панели Ford находится немаленький дисплей



Передняя панель Mazda по форме напоминает крыло



На центральной панели сверху установлены аналоговые часы



**В Mondeo сзади довольно много места над головой и для ног**



**В Mazda 6 ограниченное пространство над головой сзади**



**В Passat щедрое пространство для ног сзади**

5,0 л/100 км – на трассе. Седан также предложен с бензиновыми турбомоторами объемом 1,4 л (150 л. с.) и 2,0 л (220 и 280 л. с.), а еще с 2,0-литровым 150-сильным турбодизелем.

Mazda 6 получил 2,5-литровый атмосферный двигатель мощностью 192 л. с. при 5700 об/мин. Он лучше проявляет себя на высоких оборотах, ведь при 3250 об/мин доступен приличный крутящий момент в 256 Н·м. «Четверка» отличается тишиной работы, хотя при этом у него бодрый характер. Седан разгоняется до 100 км/ч за 8,1 с и развивает 223 км/ч. Передачи в 6-ступенчатом «автомате» переключаются быстро и плавно. А благодаря системе глушения мотора при остановках расход топлива небольшой: 8,8 л/100 км в городском цикле и 5,4 л/100 км – на шоссе. «Шестерка» еще может быть оснащена 2,0-литровым 165-сильным бензиновым двигателем.

Ford Mondeo всегда отличался хорошей управляемостью и новое его поколение не стало исключением. Его руль точный и весьма информативный, несмотря на электроусилитель. Немаленький автомобиль хорошо маневрирует и имеет самый маленький в тройке диаметр разворота – 11,2 м против 11,7 м у Volkswagen и 12,0 м у Mazda. Подвеска несколько упругая. Впрочем, дискомфорт ощутим разве что на дорогах плохого качества. Сцепление с дорогой очень хорошее. Mondeo замедляется лучше соперников: тормозной путь со 100 км/ч равен 36,6 м.

Volkswagen демонстрирует уверенную и безопасную управляемость. Сцепление с дорогой у него на высоте, а низкий центр тяжести способствует лучшему поведению седана в виражах. Рулевое управление дополнено адаптивным электроусилителем: оно точное и наполняется тяжестью на больших скоростях, а еще довольно информативное. Подвеска несколько упругая, что особенно заметно на дорогах низкого качества. Зато кренится в поворотах Passat не очень сильно. Также следует отметить лучшую в тройке шумоизоляцию.

Mazda – пожалуй, самый интересный в управлении. Его руль – острый и приятно наполнен тяжестью, да и обратная связь у него неплохая. Недостаточная поворачиваемость редко дает о себе знать. Седан мало кренится в поворотах, хотя при этом слишком жестким его не назовешь. Серьезно дают о себе знать только глубокие выбоины. На скорости 130 км/ч становятся слышны шумы ветра и шин. Зато тормоза очень эффективные: замедление со 100 км/ч происходит на отрезке в 36,9 м.

Ford Mondeo 2,0 Titanium является самым доступным из трех седанов – 814 тыс. гривен. Его козырь – вместительный багажник. Mazda 6 2,5 Style+ стоит 870 тыс. гривен, а его преимуществами являются богатое оснащение и управляемость. Volkswagen Passat 1,8 Elegance Life несколько дороже – 895 тыс. гривен, он привлекает экономичностью.



Багажник Ford самый вместительный – 645 л

Объем багажника Mazda – 480 л

У Volkswagen в распоряжении – 586 л

### Технические характеристики

Модель	Ford Mondeo	Mazda 6	Volkswagen Passat
Тип кузова	лифтбэк	седан	седан
Количество дверей/мест, шт.	5/5	4/5	4/5
Снаряженная масса, кг	1564	1410	1480
Длина/ширина/высота, мм	4871/1852/1482	4870/1840/1450	4767/1832/1456
Колесная база, мм	2850	2830	2791
Колея передняя/задняя, мм	1593/1585	1595/1585	1584/1568
Клиренс (дорожный просвет), мм	150	165	145
Объем багажника мин/макс, л	645/1446	489	586
Диаметр разворота, м	11,2	12,0	11,7
<b>Двигатель</b>			
Рабочий объем, см3	1999	2488	1798
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Бензиновый	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	203 при 6000	192 при 5700	180 при 5100
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	300 при 1750	256 при 3250	250 при 1250-5000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/62	Аи-95/62	Аи-95/66
<b>Трансмиссия</b>			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	6-ст. автоматическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
<b>Ходовая</b>			
Передняя подвеска	Независимая типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт	7	6	6
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, BA, ESP	ABS, EBD, EBA, DSC	ABS, EBD, EBA, DSC
Размер шин	215/60 R16	225/55 R17	215/60 R16
<b>Эксплуатационные показатели</b>			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,7	8,1	7,8
Максимальная скорость, км/ч	232	223	232
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	10,5	8,8	7,1
загородный цикл	5,7	5,4	5,0
смешанный цикл	7,5	6,7	5,8
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	814 000	870 000	895 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

## Быстрые и практичные



### Maserati Ghibli

Maserati Ghibli привлекает широкой «пастью» решетки радиатора



### Mercedes-Benz CLS

Mercedes-Benz CLS – первая модель в новом фирменном стиле



### Porsche Panamera

Каплевидные фары роднят Porsche Panamera с 911

Купе премиум-сегмента мощные, быстрые и выглядят стильно, однако практичность – не их конек. У многих даже взрослые пассажиры на втором ряду не поместятся. Поэтому и сформировался класс «четырехдверных купе», одним из первых представителей которого стал Mercedes-Benz CLS. В Porsche пошли еще дальше и создали купе-хэтчбэк Panamera. Впрочем, присутствуют и традиционные спортивные седаны вроде Maserati Ghibli. Недавно на украинском рынке появился новый Mercedes-Benz CLS. Мы решили сравнить его с Maserati Ghibli и Porsche Panamera.

Maserati Ghibli недавно прошел небольшое обновление. У него изящный профиль с аркообразной линией крыши и длинным рельефным капотом. Широкая радиаторная решетка напоминает пасть, а в переднем бампере увеличен воздухозаборник. Новые и изогнутые фары, причем теперь они полностью светодиодные. Передние крылья выпуклые, а в боковинах с каждой стороны размещены по три небольших отверстия – как на классических Maserati. Оконная линия делает изящный изгиб в районе задних дверей. В крышку багажника интегрирован небольшой спойлер, а широкие «плечи» задних крыльев подчеркнуты тоненькими фонарями.

Mercedes-Benz CLS третьего поколения – первая модель марки в новом фирменном стиле. Его чертами являются широкая решетка радиатора с большой трехлучевой звездой и раскосые фары со светодиодной оптикой. А вот в профиль седан очень напоминает первый CLS: у него аркообразная форма крыши и высокая оконная линия. Колесные арки слегка выпуклые. Ширину задней части подчеркивают стреловидные фонари. Поскольку для сравнения выбрана версия от AMG, то предусмотрены спойлер на крышке багажника, аэродинамический обвес и четыре выхлопных трубы.

В отличие соперников, Porsche Panamera – пятидверный хэтчбэк. Porsche второго поколения привлекает стремительным дизайном с аркообразной формой крыши и высокой оконной линией. Каплевидные светодиодные фары и слегка вогнутый капот роднят Panamera с купе Porsche 911. В переднем бампере размещен широкий воздухозаборник. Боковины рельефные, а в передних крыльях предусмотрены вентиляционные отверстия. У задних стоек – большой угол наклона, а задние крылья серьезно расширены. Тоненькие фонари растянуты на всю ширину кузова.

Panamera несколько крупнее соперников – 5049 мм против 4988 мм – у CLS и 4971 мм у Ghibli. Вместе с тем, колесная база самая большая у Maserati – 2998 мм тогда, как у Porsche она составляет 2950 мм, а у Mercedes-Benz – 2939 мм. Ghibli и Panamera весят по 1870 кг, а CLS – 1980 кг.

Салон Maserati Ghibli декорирован кожей и полированным алюминием. Трехспицевое рулевое колесо небольшое, а на его ободке предусмотрены напльвы в районе хвата рук. Циферблаты спидометра и тахометра нахо-



**У Maserati самая большая колесная база – 2998 мм**



**Mercedes-Benz тяжелее соперников – 1980 кг**



**Porsche самый крупный в тройке – 5049 мм**



**В крышку багажника Ghibli интегрирован спойлер**



**Спойлер и четыре выхлопных трубы – черты версии CLS53 AMG**



**В отличие от соперников, Panamera – хетчбэк**

дятся в отдельных глубоких колодцах, а остальная информация выведена на цветной дисплей, установленный между приборами. Широкою центральную панель, как водится у Maserati, венчают аналоговые часы. Под ними - 8,4-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы Maserati Touch Control. А вот переключатели здесь несколько мелковаты, что затрудняет пользование ими на ощупь. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Передние сиденья несколько упругие, зато обеспечивают отличную боковую поддержку. Они оснащены электроприводом и подогревом. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель с двумя подлокотниками, прячущими охлаждаемый бокс. Обзорность неплохая во всех направлениях.

Во внутренней отделке Mercedes-Benz также преобладает кожа, есть и алюминиевые вставки. Передняя панель по форме напоминает морские волны. Обод трехспицевого рулевого колеса плоский снизу, а на рулевую колонку вынесен селектор трансмиссии. Подсветка салона осуществляется с помощью светодиодов, причем нажатием кнопки можно менять ее цвет. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей с изменяемой конфигурацией. Рядом установлен такой же 12,3-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Наклоненная центральная консоль украшена циферблатом часов. Для управления меню мультимедийной системы предусмотрена сенсорная панель, также есть и более традиционный джойстик. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного. Спортивные передние сиденья Mercedes-Benz CLS оснащены электроприводом регулировок и подогревом. Они самые комфортабельные, но при этом неплохо удерживают спину. Посадка низкая (от этого страдает обзорность), а разделяет кресла высокий трансмиссионный тоннель. Бокс в подлокотнике дополнен беспроводной зарядкой для смартфона.

В салоне Porsche Panamera также сочетаются кожа и полированный алюминий. Педали и пороги украшены металлическими накладками. Компактное трехспицевое рулевое колесо знакомо по Porsche 911. Из аналоговых циферблатов приборов остался только центральный тахометр, а по бокам его появились 7-дюймовые экраны. На левый выведены показания спидометра и датчика температуры двигателя, а на правый – указателя остатка топлива в баке и бортового компьютера. Центральная панель наклонена, а на ней расположен огромный 12,3-дюймовый дисплей мультимедийной системы PCM. Благодаря ему переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного. Причем клавиши сенсорные – срабатывают от легкого касания. Оригинально выглядит компактный селектор трансмиссии. Передние сиденья Porsche Panamera комфортабельные и наделены отличной боковой поддержкой. Они оснащены электроприводом регулировок и подогревом. Конечно, посадка за рулем очень низкая, а усиливает

впечатление высокий трансмиссионный тоннель. От этого, правда, страдает обзорность.

На втором ряду в Ghibli и CLS места для ног больше, чем в Panamera, а их салон шире в районе плеч. Porsche, кстати, предложен в четырехместном исполнении. В CLS пространство над головой меньше, чем у соперников. Зато у него самый вместительный багажник – 520 л против 500 у Maserati и 459 л – у Porsche.

Конечно, автомобили такого класса богато укомплектованы. Для сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – Maserati Ghibli S Q4, Mercedes-Benz CLS53 AMG 4Matic и Porsche Panamera 4S. Все они оснащены системой доступа без ключа, электропакетом, двухзонным климат-контролем, мощной аудиосистемой, датчиками дождя и света, связью Bluetooth, камерой заднего вида, литыми дисками, адаптивным круиз-контролем. У Mercedes-Benz – 9 подушек безопасности, у Porsche – 8, а у Maserati – 6. CLS также оснащен технологиями автоматического замедления, распознавания дорожных знаков и контроля полосы движения, а у Panamera есть электропривод пятой двери.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми двигателями с турбонаддувом. У Maserati Ghibli под капотом – 3,0-литровый V6, развивающий 430 л. с. при 5500 об/мин. Он обладает резвым характером и очень быстро раскручивается. Вместе с тем, он эластичный, ведь пиковые 580 Н·м крутящего момента доступны при 2250-4000 об/мин. С 8-ступенчатой автоматической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 4,7 с, а максимальная скорость – 286 км/ч. Специальный акустический синтезатор в выхлопной системе обеспечивает сочный звук двигателя. Правда «аппетит» самый большой в тройке: 14,1 л/100 км в городском цикле и 7,1 л/100 км – в загородном. У нас также можно выбрать 330-сильную версию этого мотора или 3,0-литровый 275-сильный турбодизель.

В отличие от соперников, Mercedes-Benz CLS53 AMG является гибридом. Его 3,0-литровая рядная «шестерка» с двойным турбонаддувом (один из компрессоров – электрический) развивает 435 л. с. и дополнена небольшим 22-сильным электромотором. Он же обеспечивает дополнительные 250 Н·м крутящего момента в дополнение к 520 Н·м бензинового мотора, которые достигаются при 1800 об/мин. Так что тяги у CLS побольше, чем у соперников. Разгон до 100 км/ч занимает 4,5 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Автоматическая 9-ступенчатая трансмиссия работает очень плавно. В городе расход топлива составляет 11,6 л/100 км, а на трассе – 7,2 л/100 км. В Украине также предлагают 367-сильную версию этого мотора и турбодизели объемом 2,0 л (245 л. с.) и 3,0 л (286 и 340 л. с.).

Porsche Panamera 4S получил турбированный 2,9-литровый V6 мощностью 440 л. с. при 5650 об/мин. «Шестерка» тяговита с низких оборотов, так как 550 Н·м крутящего



**Центральная панель Maserati украшена традиционными часами**



**Цифровая панель приборов Mercedes-Benz сгруппирована с дисплеем мультимедийной системы**



**Тахометр Porsche сочетается с двумя дисплеями**



**На втором ряду Ghibli довольно много места для ног и над головой**



**В CLS меньше всего места над головой**



**Сзади в Panamera – только два места**

момента доступны с 1750 об/мин. Вместе с тем она способна достичь высоких 6600 об/мин. Этот мотор очень эластичный и работает тихо. Динамика самая лучшая в тройке – 4,4 с до 100 км/ч. Максимальная скорость составляет 289 км/ч. Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями PDK работает очень быстро, пусть и не столь плавно, как традиционный «автомат». Porsche самый экономичный из трех автомобилей – 10,2 л/100 км в городском цикле и 6,8 л/100 км – на шоссе. В Украине также предложены бензиновые двигатели объемом 3,0 л (330 л. с.) и 4,0 л (550 л. с.) и 462-сильный гибридный вариант.

Все три автомобиля полноприводные, поэтому демонстрируют хорошее сцепление с дорогой, несмотря на немалую мощь. Maserati сохраняет заднеприводной уклон, чтобы добиться увлекательной управляемости. Седан на удивление маневренный, а с недостаточной поворачиваемостью отлично борется механический дифференциал повышенного трения. Рулевое управление – необычайно острое и точное, а благодаря гидроусилителю еще и очень информативное. Подвеска Ghibli довольно упругая, особенно если выбрать спортивный режим адаптивных амортизаторов. На больших скоростях в салоне очень тихо, ведь шумоизоляция отлично выполнена.

Mercedes-Benz традиционно ставит в главу угла комфорт. Езда очень мягкая, даже несмотря на 19-дюймовые диски с низкопрофильными шинами. Стандартными являются адаптивные амортизаторы, помогающие уменьшить крены кузова. Рулевое управление точное и наполнено тяжестью, хотя информативностью оно не отличается. Курсовая устойчивость на высоте так же, как и сцепление с дорогой. Шумоизоляция салона лучшая в тройке, на больших скоростях шум ветра и шин не слышны и в салоне тихо.

Porsche сочетает комфорт с отличной управляемостью. Porsche Panamera демонстрирует завидную маневренность и успешно маскирует свой вес. Система векторизации тяги и управляемые задние колеса позволяют существенно уменьшить недостаточную поворачиваемость. Рулевое управление радует своей остротой и информативностью. В поворотах адаптивные амортизаторы становятся жестче, что позволяет избежать больших кренов кузова. Хэтчбек не настолько мягкий, как CLS, но лучше в этом плане, чем Ghibli. Panamera способен легко поддерживать очень высокую скорость на автомагистрали без ущерба курсовой устойчивости. В салоне при этом тихо, ведь шумоизоляция не вызывает вопросов.

Mercedes-Benz CLS53 AMG 4Matic самый доступный в тройке – 2 884 000 гривен, еще одно его преимущество – вместительный багажник. Стоимость Maserati Ghibli S Q4 – 3 548 000 гривен, он привлекает просторным салоном. Porsche Panamera 4S самый дорогой – 3 936 000 гривен. Его сильные стороны – экономичность и динамика.



Объем багажника Maserati – 500 л

Багажник Mercedes-Benz самый вместительный – 520 л

У Porsche в распоряжении – 459 л

### Технические характеристики

Модель	Maserati Ghibli S	Mercedes-Benz CLS53 AMG	Porsche Panamera 4S
Тип кузова	седан	седан	хэтчбэк
Количество дверей/мест, шт.	4/5	4/5	5/4
Снаряженная масса, кг	1870	1980	1870
Длина/ширина/высота, мм	4971/1945/1461	4988/1890/1435	5049/1937/1423
Колесная база, мм	2998	2939	2950
Колея передняя/задняя, мм	1635/1653	1618/1618	1657/1639
Клиренс (дорожный просвет), мм	120	103	120
Объем багажника мин/макс, л	500	520	459/1304
Диаметр разворота, м	11,5	11,9	11,9
<b>Двигатель</b>			
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	2979	2999	2894
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	V6	V ряд, 6	V6
Количество клапанов/распределителей, шт.	24/4	24/2	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	430 при 5500	435 при 6100	440 при 5650
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	580 при 2250-4000	520 при 1800-5800	550 при 1750-5500
Тип вспомогательного двигателя	нет	Электрический	нет
Макс. мощность, л. с.	-	22	-
Макс. крутящий момент, Н•м	-	250	-
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/80	Аи-98/70	Аи-98/75
<b>Трансмиссия</b>			
Тип привода	Постоянный полный		
Коробка передач	8-ст. автоматическая	9-ст. автоматическая	8-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
<b>Ходовая</b>			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	9	8
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, PSM
Размер шин	235/50 R18 спереди, 275/45 R18 сзади	245/40 R19 спереди, 275/35 R19 сзади	265/45 ZR19 спереди 295/40 ZR19 сзади
<b>Эксплуатационные показатели</b>			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,7	4,5	4,4
Максимальная скорость, км/ч	286	250	289
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	14,1	11,6	10,2
загородный цикл	7,1	7,2	6,8
смешанный цикл	9,7	8,9	8,2
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	3 548 000	2 884 000	3 936 000
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

## Для города и бездорожья



### Jeep Grand Cherokee

«Зубастая» решетка радиатора – фирменная черта Jeep



### Land Rover Discovery

Узкая решетка радиатора и раскосые фары позволяют сразу узнать Land Rover Discovery



### Volkswagen Touareg

Огромная хромированная радиаторная решетка выделяет новый Volkswagen Touareg

Если первые вседорожники были больше ориентированы на сложное бездорожье, то теперь на первое место ставят поведение на асфальте. Особенно если речь идет о моделях премиум-сегмента. Оно и неудивительно, ведь согласно статистике, около двух третей владельцев вседорожников в мире не съезжают с асфальтовых дорог. Хотя некоторые дорогие вседорожники неплохо проявляют себя на бездорожье. Среди таких моделей – обновленный Jeep Grand Cherokee, радикально измененный Land Rover Discovery и новейший Volkswagen Touareg.

Нынешний Jeep Grand Cherokee известен с 2010 года и уже дважды проходил модернизацию. Дизайн сразу дает понять – перед нами настоящий Jeep. У вседорожника подтянутый атлетический профиль с короткими свесами кузова и большим углом наклона задних стоек крыши. Сохранены и знакомая решетка радиатора, и выпуклые колесные арки. Узкие фары теперь стали полностью светодиодными. В переднем бампере заметен широкий воздухозаборник. Традиционно в конструкции много хрома: помимо радиаторной решетки им декорированы дверные ручки, оконные рамки и накладки на порогах. Сзади заметны крупные фонари.

Land Rover Discovery четвертой генерации совершил настоящую революцию. Классический вседорожник отказался от рамы. Преобразился и дизайн автомобиля. Строгие прямые линии и углы ушли в прошлое, автомобиль теперь стремительный и обтекаемый, как и его младший брат Land Rover Discovery Sport. Увеличены углы наклона стоек крыши, а обводы кузова стали более плавными. Фирменная хромированная решетка радиатора сочетается с раскосыми фарами. Впрочем, сохранены некоторые фирменные черты Discovery – линия крыши с характерным изломом и ассиметричная пятая дверь. Заднее стекло сверху прикрыто спойлером, а изящные узкие фонари растянуты на крылья.

Новый Volkswagen Touareg третьего поколения стал гораздо ярче и выразительнее на вид – он практически не отличается от предсерийного концепт-кара. Его огромная хромированная решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами. К слову, оптика теперь светодиодная во всех версиях. Колесные арки стали более выпуклыми, а боковины теперь профилированы. Пороги украшены хромированными накладками. Расширенные «плечи» подчеркнуты узкими фонарями, а заднее стекло прикрыто небольшим спойлером.

Land Rover Discovery – самый большой в этой тройке: его длина достигает 4970 мм против 4878 мм у Volkswagen Touareg и 4822 мм – у Jeep Grand Cherokee. У Land Rover и самая большая колесная база – 2923 мм тогда, как у Jeep она достигает 2915 мм, а у Volkswagen – 2904 мм. Интересно, что при этом крупный британский вседорожник не тяжелее соперников: он весит 2230 кг, немецкий автомобиль – 2070 кг, а американский – 2279 кг.

В отделке салона Jeep Grand Cherokee преобладает кожа. Можно заметить сере-



**Grand Cherokee самый тяжелый в тройке – 2279 кг**



**Discovery ощутимо крупнее соперников – 4970 мм**



**Touareg самый компактный – 4878 мм**



**У Jeep сзади – крупные фонари**



**Ассиметричная пятая дверь – фирменная черта Land Rover**



**Расширенные «плечи» Volkswagen подчеркнуты узкими фонарями**

бристые алюминиевые вставки, присутствует и натуральное дерево. Трехспицевое рулевое колесо выдержано в спортивном стиле и дополнено обогревом обода. Показания спидометра выведены на 7-дюймовый жидкокристаллический дисплей, причем, водитель может конфигурировать его. А вот тахометр, указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя остались аналоговыми. Выпуклую центральную панель венчает 8,4-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Клавиши здесь – немногочисленные, а потому привыкание не занимает много времени. Очень необычно выглядит селектор трансмиссии. Передние кресла – мягкие и комфортабельные, они подойдут людям различной комплекции. Хотя немного больше боковой поддержки не помешало бы. Электропривод регулировок сидений и рулевой колонки у Grand Cherokee также есть. Кресла оснащены функциями подогрева и вентиляции. Центральный подлокотник прячет вместительный бокс, куда поместится нетбук.

В салоне Land Rover Discovery сочетаются ткань и пластик, хотя руль обшит кожей. Внутри много черных лакированных деталей. Стиль салона навеян моделями Range Rover, у них позаимствовали и мультимедийное рулевое колесо, и круглый селектор трансмиссии. Циферблаты спидометра и тахометра расположены в отдельных колодцах, а по центру расположен цветной экран бортового компьютера. Центральная панель серьезно наклонена, а сверху на ней установлен 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Благодаря ему клавиш здесь немного. Переключатели блока климат-контроля дополнены маленькими мониторчиками, показывающими выбранную температуру в салоне. У Land Rover два перчаточных ящика, а огромный бокс в переднем подлокотнике поместит четыре 10-дюймовых планшета. Сиденья первого ряда комфортабельные и обладают хорошей боковой поддержкой. Они оснащены подогревом. Высокая посадка способствует хорошей обзорности во всех направлениях.

Во внутренней отделке Volkswagen Touareg присутствуют многочисленные алюминиевые вставки, а подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Вентиляционные дефлекторы растянuty практически на всю ширину передней панели. Руль выполнен в традиционном стиле Volkswagen, а его обод – плоский снизу. Показания приборной панели выведены на 12-дюймовый жидкокристаллический дисплей с изменяемой конфигурацией. Широкая центральная панель повернута к водителю, а большую ее часть теперь занимает огромный 15-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Благодаря ему удалось отказаться от каких-либо клавиш. Передние сиденья широкие и комфортабельные. У них, а также у рулевой колонки, широкий диапазон регулировок. Предусмотрен и подогрев. На высокий трансмиссионный тоннель вынесены клавиши запуска двигателя и аварийной сигнализации, а также переключатели режимов езды. Есть здесь и подлокотник с боксом внутри.

Конечно, учитывая размеры вседорожни-

ков, на недостаток места на втором ряду грех жаловаться. Даже у людей ростом свыше 185 см над головой остается приличный запас места во всех трех автомобилях. Во всех трех автомобилях предусмотрена регулировка угла наклона спинок задних сидений, а в Land Rover и Volkswagen их еще можно сдвинуть назад на 160 мм. Кроме того, в британском автомобиле задние кресла обогреваются. Discovery может быть и семиместным, а в пятиместной конфигурации у него самый вместительный багажник – 1137 л против 810 л у Volkswagen и 457 л – у Jeep. Со сложенными задними сиденьями получается 2406, 1800 и 916 л, соответственно. Пятая дверь во всех трех автомобилях оснащена электроприводом.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – Jeep Grand Cherokee 3,0 D Overland, Land Rover Discovery 3,0 TD6 S и Volkswagen Touareg V6 TDI. Все они укомплектованы системой доступа без ключа, двухзонным климат-контролем, легкосплавными дисками, спутниковой навигацией, датчиками света и дождя, подогревом лобового стекла аудиосистемой, связью Bluetooth, камерой заднего вида, круиз-контролем, системами стабилизации, автоматического торможения и контроля давления в шинах. Grand Cherokee также получил люк в крыше, а Touareg – Wi-Fi. Land Rover оснащен 6 подушками безопасности, Volkswagen – 8, а Jeep – 10. У Touareg и Discovery также есть технология соблюдения полосы движения, а немецкий вседорожник укомплектован и системой определения усталости водителя.

Автомобили оснащены 3,0-литровыми турбодизелями. Под капотом Jeep Grand Cherokee – 3,0-литровый V6 производства итальянской компании VM Motori, принадлежащей Fiat Chrysler. Его мощность – 250 л. с. при 4000 об/мин, а максимальный крутящий момент в 550 Н•м доступен при 1800-2800 об/мин. Мотор эластичный, но на высоких оборотах становится чересчур громким. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия демонстрирует плавные, но не слишком быстрые, переключения передач. Вседорожник способен разогнаться до 100 км/ч за 8,2 с и достичь 202 км/ч. Расход топлива несколько выше, чем у конкурентов – 10,3 л/100 км в городе и 7,2 л/100 км на трассе. Также Jeep в Украине доступен с бензиновым 6,4-литровым V8 мощностью 470 л. с.

Land Rover Discovery сохранил под капотом знакомый по предшественнику 3,0-литровый V6 мощностью 250 л. с. Он обладает огромным максимальным крутящим моментом – 600 Н•м при 2000 об/мин. Discovery, может буксировать 3,5-тонный прицеп, да и запас тяги у него огромный. Неплохо настроена и 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия: она работает плавно, пусть и не слишком быстро. Вседорожник способен разогнаться до 100 км/ч за 8,1 с, а его максимальная скорость – 209 км/ч. Discovery весьма экономичный – 8,6 л/100 км в городе и 6,8 л/100 км – на трассе. В Украине также доступна 3,0-литровая 340-сильная бензиновая «шестерка» с компрессором.

Volkswagen получил проверенную турбодизельную «шестерку» мощностью 286 л. с.



**У Grand Cherokee дисплей сочетается с аналоговыми приборами**



**Циферблаты приборов Discovery помещены в отдельные колодцы**



**Цифровая приборная панель Touareg соседствует с огромным сенсорным экраном**



У задних сидений Jeep регулируется угол наклона спинки



Преимущество Land Rover – третий ряд сидений



Сиденья второго ряда Volkswagen оснащены горизонтальной регулировкой

Она столь же тягoviта тягoviта, как и мотор Discovery, ведь пиковый крутящий момент достигает 600 Н•м при 2250-3250 об/мин. Этот мотор работает настолько тихо и плавно, что порой трудно разобрать, что перед нами дизель. Разгон до 100 км/ч занимает 6,1 с, а предел Touareg – 235 км/ч. Способствует лучшей в тройке динамике и 8-ступенчатый «автомат», демонстрирующий очень быстрые реакции. При этом Touareg еще и самый экономичный: в городском цикле он расходует 8,1 л/100 км, а на шоссе – 6,2 л/100 км. Также в Украине вскоре появится 3,0-литровый 340-сильный бензиновый турбомотор.

У всех трех вседорожников полный привод постоянный. Jeep и Land Rover также получили раздаточную коробку с пониженным рядом трансмиссии и блокировку центрального дифференциала. На крутых склонах помогает система Hill descent control. Также в автомобилях можно изменять настройки трансмиссии в зависимости от типа дорожного покрытия. Land Rover может форсировать водные преграды глубиной 90 см, Volkswagen – 57 см, а Grand Cherokee – 51 см. У Discovery есть еще и пневмоподвеска, позволяющая увеличить клиренс до 283 мм.

На асфальте лучшую управляемость демонстрирует Touareg. На извилистых дорогах ощущается, что он легче соперников. Крены кузова на удивление небольшие. Но это не означает, что автомобиль теряет в комфорте – он мягче модели прошлого поколения, а потому ощущаются лишь действительно глубокие ямы. Руль вседорожника не самый информативный, хотя в спортивном режиме он наполняется тяжестью. У Volkswagen также лучшая в этой тройке шумоизоляция салона и хорошие тормоза.

Отказ от рамы улучшил поведение на дороге Land Rover. Он теперь увереннее чувствует себя в поворотах и кренится меньше. При этом комфорт езды также улучшен благодаря новой пневмоподвеске и измененной задней «многорычажке». Автомобиль буквально плывет по дороге и выбоины практически незаметны. Рулевое управление сделали точнее и острее (2,7 оборота от упора до упора). Также улучшена шумоизоляция и в салоне на большой скорости очень тихо.

Jeep делает ставку на плавность езды. Длинноходая подвеска очень тихо борется с выбоинами как на шоссе, так и на бездорожье. Большая колесная база Grand Cherokee способствует хорошей курсовой устойчивости. В городе немаленький вседорожник также неплохо себя проявляет – показывает завидную маневренность. Руль можно запросто крутить несколькими пальцами, а диаметр разворота у него самый маленький – 11,3 м (у Touareg – 11,9 м, а у Discovery – 12,3 м).

Jeep Grand Cherokee 3,0 D Overland самый доступный в тройке – 1 960 000 гривен и при этом он оснащен очень богато. Новый Volkswagen Touareg V6 TDI стоит 2 033 000 гривен, а его преимущества – динамика и экономичность. Land Rover Discovery 2,0 Sd4 SE самый дорогой в тройке – 2 282 000 гривен. При этом у него лучшая проходимость и просторный салон.



Объем багажника Grand Cherokee – 457 л

Багажник Discovery самый большой – 1137 л

Touareg обладает 810-литровым багажным отсеком

### Технические характеристики

Модель	Jeep Grand Cherokee	Land Rover Discovery	Volkswagen Touareg
Тип кузова	Универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5	5/7	5/5
Снаряженная масса, кг	2279	2230	2070
Длина/ширина/высота, мм	4822/1943/1781	4970/2073/1888	4878/1984/1717
Колесная база, мм	2915	2923	2904
Колея передняя/задняя, мм	1530/1530	1692/1687	1669/1685
Клиренс (дорожный просвет), мм	218	195-283	200
Объем багажника мин/макс, л	457/916	258/2406	810/1800
Диаметр разворота, м	11,3	12,3	11,9
<b>Двигатель</b>			
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	2987	2998	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	250 при 4000	250 при 4000	286 при 3250
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	550 при 1800-2800	600 при 1750	600 при 2250-3250
Топливо/емкость бака, л	Дт/89	Дт/100	Дт/90
<b>Трансмиссия</b>			
Тип привода	Постоянный полный		
Коробка передач	8-ст. автоматическая		
<b>Ходовая</b>			
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые		
Количество подушек безопасности, шт.	10	6	8
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, TPMS, Select Terrain	ABS, EBD, DSC, HDC, Terrain Response	ABS, EBD, ESP, TPMS
Размер шин	265/50 R20	255/60 R19	235/65 R18
<b>Эксплуатационные показатели</b>			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,2	8,1	6,1
Максимальная скорость, км/ч	202	209	235
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	10,3	8,6	8,1
загородный цикл	7,2	6,8	6,2
смешанный цикл	8,3	7,5	6,9
Стоимость тестируемого автомобиля гривен	1 960 000	2 282 000	2 033 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

## Вседорожники в стиле купе



### BMW X4

Фары BMW X4 являются светодиодными



### Jaguar F-Pace

Широкая решетка радиатора  
Jaguar F-Pace  
сочетается с раскосыми фарами



### Mercedes-Benz GLC Coupe

По центру решетки радиатора  
Mercedes-Benz GLC Coupe – большая  
трехлучевая звезда

**Спортивными вседорожниками со стремительным профилем, как у купе, уже никого не удивишь. На рынке постоянно появляются все новые модели, причем в разных ценовых категориях. Впрочем, больше всего их именно в премиум-сегменте. В Украине недавно появился новый BMW X4 второго поколения. Мы решили сравнить его с конкурентами Jaguar F-Pace и Mercedes-Benz GLC Coupe.**

Новый BMW X4 второй генерации радикально не изменился внешне. У него по-прежнему длинный капот, профилированные боковины и аркообразная форма крыши. Впрочем, отличить новый вседорожник от предшественника нетрудно. В частности, у него более широкие фары с полностью светодиодной оптикой. Увеличены в размерах и воздухозаборники в бампере, а задние крылья серьезно расширены. Пятая дверь дополнена заостренным спойлером, а по краям кузова размещены продолговатые фонари.

Jaguar F-Pace – вседорожный первенец британской марки. Он выдержан в фирменном стиле, а потому выглядит элегантно и весьма стремительно. У вседорожника большой угол наклона лобового стекла и задних стоек крыши, короткие свесы кузова, расширенные задние крылья. Широкая «пасть» решетки радиатора декорирована хромом и сочетается с хищными раскосыми фарами. Оптика вседорожника, кстати, светодиодная. В боковинах заметны стильные вентиляционные отверстия. На крыше установлен большой спойлер, а ширину задней части подчеркивают узкие фонари в стиле купе и кабриолета Jaguar F-Type.

В дизайне Mercedes-Benz GLC Coupe преобладают изящные и плавные формы, а капот и передние крылья позаимствованы у модели GLC. У автомобиля элегантная покатая линия крыши. Узор на решетке радиатора имитирует алмазную пыль. Крупные фары дополнены светодиодными ходовыми огнями. В переднем бампере установлен немаленький воздухозаборник. У боковых окон отсутствуют рамки. Задние крылья расширены, а пятая дверь украшена заостренным спойлером у нижней кромки стекла. Узкие фонари дополнены хромированными «бровями».

Автомобили примерно одинаковые по размерам: длина X4 достигает 4752 мм, а GLC Coupe и F-Pace – 4731 мм. Колесная база Jaguar равна 2874 мм, Mercedes-Benz – 2873 мм, а у BMW – 2864 мм. Британец несколько легче соперников – 1775 кг против 1785 кг у GLC Coupe и 1815 кг – у X4.

Отделку салона BMW X4 разбавляют многочисленные алюминиевые вставки. Подсветка светодиодная, причем можно выбирать из шести разных цветов. Внутри преобладают горизонтальные линии, а большинство деталей позаимствовано у родственного X3. Так, у него взяли и четырехспицевый руль. Приборной панелью служит жидкокристаллический дисплей,



**BMW тяжелее соперников – 1815 кг**



**Jaguar самый легкий в тройке – 1775 кг**



**Боковины Mercedes-Benz профилированы**



**В пятую дверь X4 интегрирован спойлер**



**Ширину задней части F-Пэсе подчеркивают узкие фонари**



**Фонари GLC Coupe прикрыты хромированными «бровями»**

причем его конфигурацию можно изменять. Центральная панель традиционно повернута к водителю, а сверху на ней установлен 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиш блоков аудиосистема и климат-контроля довольно много, хотя некоторые из них мелкие. Передние сиденья комфортабельные, но при этом у них хорошая боковая поддержка. Предусмотрен и их подогрев. Центральный подлокотник прячет вместительный бокс для мелкой поклажи. Обзор назад несколько ограничен из-за приподнятой «кормы».

В отличие от соперников, у Jaguar салон декорирован кожей, разбавленной алюминиевыми вставками. Трехспицевое рулевое колесо очень компактное, а на его ободке заметны наплывы в районе хвата рук. Оригинально выглядит круглый селектор трансмиссии, выдвигающийся при включении зажигания. Циферблаты спидометра и тахометра разделены цветным экраном бортового компьютера. Широкая центральная панель увенчана 8,0-дюймовым сенсорным экраном мультимедийной системы. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они удобно расположены. У рулевой колонки изменяются угол наклона и вылет. Передние кресла удобные и неплохо удерживают спину. Предусмотрена и функция их подогрева. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором размещены подстаканники и подлокотник с боксов внутри. Обзорность назад несколько лучше, чем у двух других автомобилей.

Салон Mercedes-Benz обшит искусственной кожей. Передняя панель выполнена обволакивающей. Трехспицевый руль позаимствован у Mercedes-Benz GLC, а на рулевую колонку вынесен селектор трансмиссии. Циферблаты спидометра и тахометра помещены в отдельные колодцы, а между ними расположен цветной экран бортового компьютера. Центральная панель серьезно наклонена, а сверху к ней прикреплен 7,0-дюймовый дисплей мультимедийной системы Comand. Для навигации в меню предусмотрен изогнутый джойстик. Клавиш блоков аудиосистемы и климатической установки немного, поэтому разобраться с ними несложно. Рулевая колонка GLC Coupe регулируется в двух плоскостях, а передние сиденья оснащены электроприводом регулировок и подогревом. Они мягкие и комфортабельные, но при этом неплохо удерживают спину. Два подлокотника прячут бокс для мелкой поклажи. Обзорность вперед и по сторонам хорошая благодаря высокой посадке и тоненьким стойкам крыши, а вот обзор назад не самый лучший.

На втором ряду пространство для ног приблизительно одинаковое во всех трех автомобилях, однако в BMW и Mercedes-Benz очень мало места над головой. Зато у GLC Coupe изменяется угол наклона спинки сидений. В немецких вседорожниках сзади комфортнее двоим пассажирам, а вот в F-Пэсе трое не будут стеснены. У Jaguar

также самый вместительный багажник: его объем – 650 л против 525 л у BMW и 500 л у Mercedes-Benz. Со сложенными задними сиденьями он возрастает до 1740, 1430 и 1205 л, соответственно. У X4 и GLC Coupe предусмотрен электропривод пятой двери.

Для объективности сравнения выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости – BMW X4 xDrive 20d, Jaguar F-Pace 2,0D Pure и Mercedes-Benz GLC220d Coupe 4Matic. Все они оснащены системой доступа без ключа, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонным климат-контролем, парктроником магнитолой с CD-проигрывателем, связью Bluetooth, легкосплавными дисками, круиз-контролем, системой стабилизации. Немецкие вседорожники оснащены датчиками света и дождя, камерой заднего вида, технологией автоматического торможения. У них также по 7 подушек безопасности, а у Jaguar – 6. Кроме того, GLC Coupe получил системы мониторинга «слепых» зон и определения усталости водителя.

Все три автомобиля оснащены турбодизельными двигателями. Мотор BMW X4 объемом 2,0 л самый мощный в тройке – развивает 190 л. с. при 4000 об/мин и обладает пиковым крутящим моментом в 400 Н·м при 1700 об/мин. Интересно, что этот дизель высокооборотистый – неплохо чувствует себя и при 4500 об/мин, хотя и становится довольно шумным. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия отличается быстротой реакций и работает плавно. X4 самый быстрый: разгоняется до 100 км/ч за 8 с и способен развить 213 км/ч. Немецкий вседорожник расходует 6,3 л/100 км в городском цикле и 5,3 л/100 км – в загородном. Он также доступен с бензиновыми турбомоторами объемом 2,0 л (184 и 245 л. с.) и 3,0 л (360 л. с.), турбодизелями объемом 3,0 л (265 и 326 л. с.).

«Четверка» Jaguar F-Pace имеет рабочий объем 2,0 л, а его мощность составляет 180 л. с. при 4000 об/мин. Приличный крутящий момент в 430 Н·м достигается при 1750 об/мин, поэтому двигатель достаточно тяговит. Но нужно учитывать, что на высоких оборотах мотор довольно громкий, а порой ощутимы и вибрации. Зато 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия работает без толчков. Разгон до 100 км/ч занимает 8,7 с, а максимальная скорость равна 208 км/ч. Вседорожник также самый экономичный: 6,2 л/100 км в городе и 4,7 л/100км – на шоссе. Также его можно выбрать с бензиновыми двигателями объемом 2,0 л (300 л. с.) и 3,0 л (380 л. с.), а также 3,0-литровым 300-сильным турбодизелем.

Под капотом Mercedes-Benz GLC220d Coupe – 2,1-литровый турбодизель. Он наименее мощный в тройке – 170 л. с. при 3800 об/мин. Пиковый крутящий момент – 400 Н·м всего при 1400 об/мин. Mercedes-Benz разгоняется до 100 км/ч за 8,3 с и развивает 210 км/ч. «Аппетит» умеренный: 6,2 л/100 км в городском цикле и 5,0 л/100 км



Центральная панель BMW немного повернута к водителю



Круглый джойстик трансмиссии Jaguar выдвигается из центральной панели



Приборы Mercedes-Benz помещены в отдельные колодцы



**На втором ряду X4 немного места над головой**



**Сзади в F-Пасе просторнее всего**



**В GLC Coupe сзади комфортнее двоим пассажирам**

– на трассе. Автоматическая 9-ступенчатая трансмиссия переключает передачи практически незаметно, хотя и не очень быстро. Сам турбодизель тихий и не беспокоит вибрациями. В Украине также предложена 204-сильная версия этого мотора и 3,0-литровый 258-сильный турбодизель, а также бензиновые двигатели объемом 2,0 л (211 и 245 л. с.) и 3,0 л (367 л. с.).

У X4 и GLC полный привод постоянный, а у F-Пасе – подключаемый. Автомобили рассчитаны преимущественно на легкое бездорожье. Mercedes-Benz и Jaguar получили технологии изменения настроек полного привода для разных типов дорожного покрытия. Клиренс BMW составляет 204 мм, Jaguar – 213 мм, а Mercedes-Benz – 180 мм.

BMW X4 демонстрирует хорошую управляемость. Его руль точный, информативный и приятно наполнен тяжестью. Система векторизации тяги борется с недостаточной поворачиваемостью. Низкий кузов на удивление мало кренится в поворотах, хотя при этом езда даже стала комфортнее, чем у предшественника. Это заслуга новой подвески на двойных поперечных рычагах. BMW демонстрируют хорошее сцепление с дорогой. Также у вседорожника неплохая шумоизоляция салона, что заметно на больших скоростях.

Jaguar также увлекательный в управлении. Заднеприводной уклон и задняя подвеска с интегральным рычагом способствует уверенному поведению на извилистых дорогах. С недостаточной поворачиваемостью успешно борется система векторизации тяги. Хотя нужно быть осторожным, так как задняя ось может сорваться в занос до подключения передних колес. Рулевое управление весьма острое, но обратной связи у него немного. Правда, нужно учитывать, что подвеска F-Пасе ощутимо жестче, чем у конкурентов. Зато этот вседорожник меньше всех кренится в поворотах.

Mercedes-Benz традиционно на первое место ставит комфорт. Большинство дорожных неровностей легко поглощаются длинноходной подвеской. При этом вседорожник не очень кренится в поворотах. Руль GLC Coupe приятно наполнен тяжестью, однако он не очень информативный в околонулевой зоне. Недостаточная поворачиваемость весьма редко дает о себе знать благодаря системе векторизации тяги. Кроме того, у автомобиля лучшая в тройке шумоизоляция, что особенно заметно по передвижению по автомагистрали на большой скорости.

BMW X4 xDrive 20d привлекает самой доступной ценой – 1 466 000 гривен. У него также лучшая в тройке динамика. Jaguar F-Пасе 2,0D Pure стоит 1 483 000 гривен, он отличается вместительным салоном и большим багажником. Mercedes-Benz GLC220d 4Matic Coupe дороже соперников – 1 633 000 гривен, а его сильная сторона – богатое оснащение.



Объем багажника BMW – 525 л

Багажник Jaguar самый большой – 650 л

У Mercedes-Benz в распоряжении 500 л

### Технические характеристики

Модель	BMW X4	Jaguar F-Pace	Mercedes-Benz GLC Coupe
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1815	1775	1785
Длина/ширина/высота, мм	4752/1918/1621	4731/2070/1652	4732/1890/1602
Колесная база, мм	2864	2874	2873
Колея передняя/задняя, мм	1620/1665	1641/1654	1620/1619
Клиренс (дорожный просвет), мм	204	213	180
Объем багажника мин/макс, л	525/1430	650/1740	500/1205
Диаметр разворота, м	11,9	11,9	11,8
<b>Двигатель</b>			
Рабочий объем, см3	1995	1999	2143
Тип	Дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распределителей, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	190 при 4000	180 при 4000	170 при 3000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	400 при 1750-2500	430 при 1750	400 при 1400-2800
Топливо/емкость бака, л	Дт/67	Дт/60	Дт/66
<b>Трансмиссия</b>			
Тип привода	Постоянный полный	Подключаемый полный	Постоянный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая	8-ст. автоматическая	9-ст. автоматическая
<b>Ходовая</b>			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые		
Количество подушек безопасности, шт.	7	6	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, DSC	ABS, EBD, ESP,
Размер шин	225/60 R18	235/60 R18	235/60 R18
<b>Эксплуатационные показатели</b>			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,0	8,7	8,3
Максимальная скорость, км/ч	213	208	210
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	6,3	6,2	6,2
загородный цикл	5,3	4,7	5,0
смешанный цикл	5,6	5,3	5,4
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 466 000	1 483 000	1 633 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

# Cadillac

роскошное купе



# Eldorado

по-американски



Первый Cadillac Eldorado 1953 года  
создали к 50-летию марки

**Салон всех Eldorado  
обшивали только кожей**



С момента основания в 1902 году компания Cadillac всегда специализировалась на дорогих представительских автомобилях. Конечно, они не были дешевыми, но зато воплощали в себе комфорт, качество и новейшие технологии. Воплощением этих качеств и своего рода имиджевой моделью долгое время был Cadillac Eldorado, празднующий свое 65-летие в этом году.

Идея создать роскошные купе и кабриолет появилась в руководства концерна General Motors в 1952 году. Cadillac тогда праздновал 50-летие и отметить это решили, выпустив эксклюзивную модель. Поскольку юбилей был «золотой», то и название подобрали соответствующее – Eldorado. Так именуют мифический город индейцев, в котором все строения выполнены из золота. Сначала увидел мир концептуальный кабриолет El Dorado Golden Anniversary, а год спустя появилась и серийная модель. Построили ее

**Президент Дуайт Эйзенхауэр в Cadillac  
Eldorado 1953 года**



**Cadillac Eldorado 1954 года**



**Cadillac Eldorado Seville 1956 года**



на платформе Cadillac Series 62, но она отличалась такими стилистическими новшествами, как панорамное лобовое стекло, хромированные «пули» на переднем бампере и рельефные боковины. Салон декорировали исключительно кожей. Eldorado получил целый набор современного оборудования – усилитель руля, электроприводы стеклоподъемников и мягкого верха. V8 объемом 5,4 л развивал 210 л. с. и работал в паре с 4-ступенчатой автоматической трансмиссией.

Конечно, такая модель не была дешевой: при цене в 7750 долларов она стоила почти вдвое больше стандартного Series 62. В 1953 году выпустили всего 532 кабриолета, но спрос на них оказался высоким и производство решили не сворачивать. Затем модель немного обновили – изменили ре-

**Cadillac Eldorado Biarritz 1957 года**



**Седан Cadillac Eldorado Brougham 1957 года вобрал в себя все последние достижения отрасли**



**Cadillac Eldorado Brougham 1959 года разработали и собирали специалисты кузовного ателье Pininfarina**



**Культовый Cadillac Eldorado 1959 года с метровыми плавниками**



**Купе Cadillac Eldorado Seville 1959 года**



шетку радиатора и увеличили «кили» на задних крыльях. К тому же, наряду с кабриолетом (его теперь называли Eldorado Biarritz) представили и купе Eldorado Seville. Уже в 1954 году удалось собрать свыше 2150 машин.

В неизменном виде Eldorado выпускали до 1957 года, а затем представили новое поколение модели. В духе времени изменился дизайн – автомобиль стал похож на звездолет. Наряду с купе и кабриолетом предложили огромный 5,7-метровый седан Eldorado Brougham. На то время при цене в 13 тыс. долларов он стоил больше, чем Rolls-Royce. И неудивительно, ведь Eldorado Brougham вобрал в себе все последние достижения отрасли.

Двери седана сделали распашными, а передние кресла автоматически сдвигались, чтобы облегчить доступ на второй ряд. Базовая комплектация пополнилась централь-

**Cadillac Eldorado начала 60-х обозначил переход к граненному стилю**



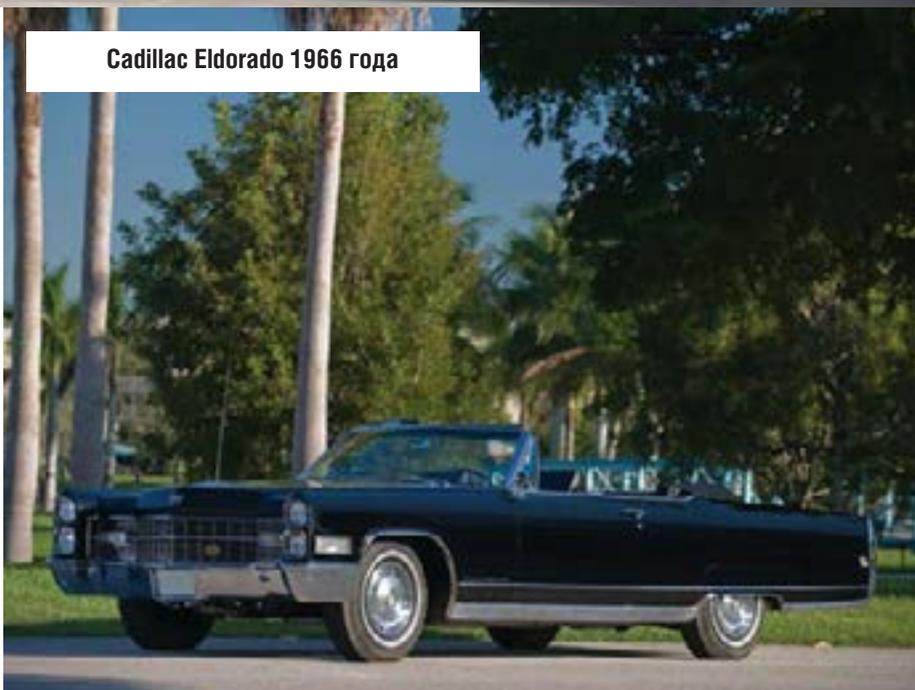
**Cadillac Eldorado 1964 года**



ным замком, электроприводом сидений с памятью на настройки, круиз-контролем и зеркалом заднего вида с функцией затемнения. Вместо подстаканников придумали оригинальные чашки с магнитами, которые крепились к железной крышке перчаточного ящика. А среди опций была даже пневматическая подвеска. И в наши дни такое оснащение не считается бедным. Под капотом Eldorado Brougham разместили 6,4-литровый 325-сильный V8 мощностью 325 л. с., позволявший достичь 192 км/ч. Всего за два года выпустили около 700 таких седанов, а среди их владельцев – Джон Кеннеди, шах Ирана и, конечно же, страстный любитель Cadillac Элвис Пресли.

Cadillac Eldorado 1959 года стал культовой моделью и обозначил высшую точку в развитии аэродинамики. Его задние «плавники» достигли невероятных размеров – 114 см в высоту. Сам автомобиль стал ниже и элегантнее. Интересно, что седан Eldorado Brougham разработали и собирали в специ-

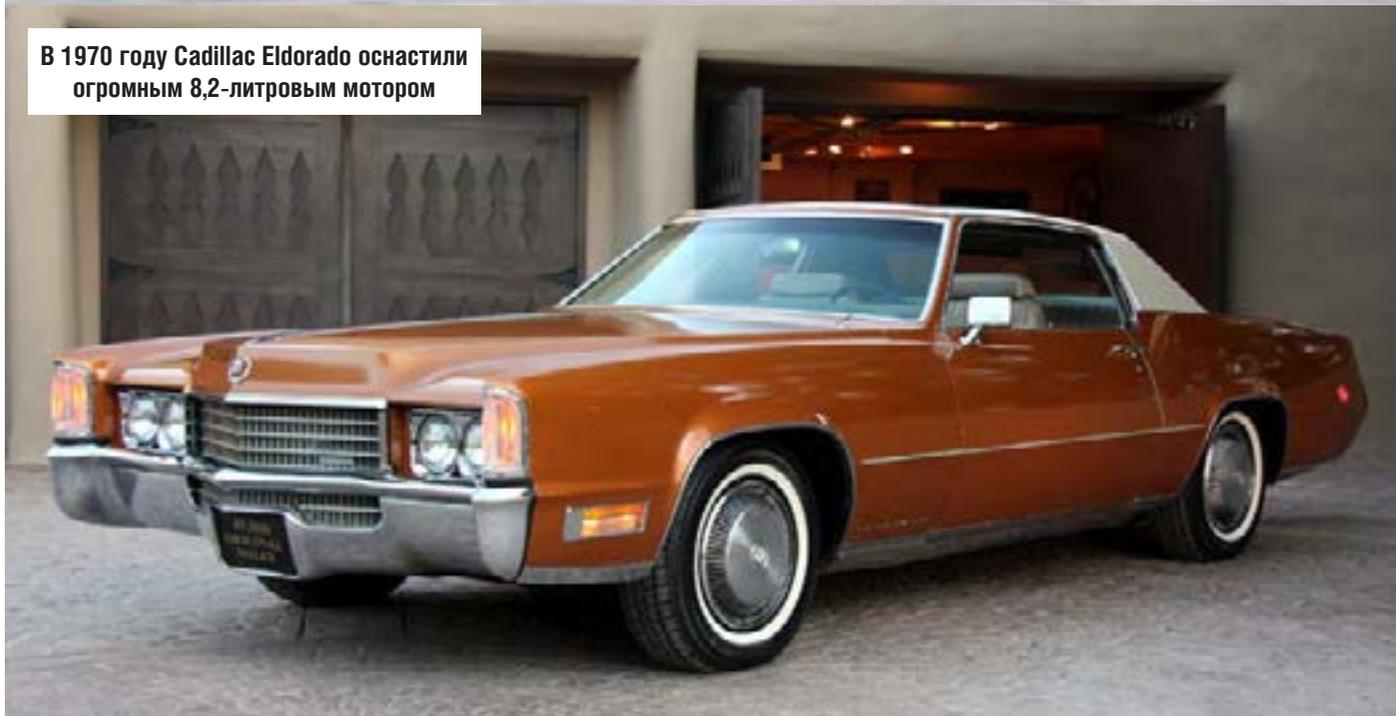
**Cadillac Eldorado 1966 года**



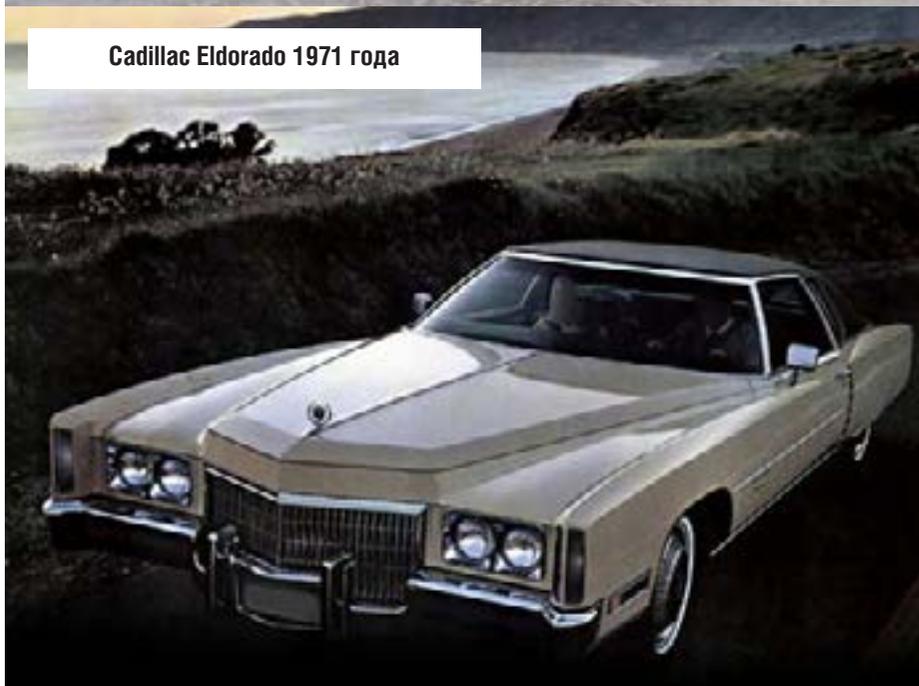
**Переднеприводный  
Cadillac Eldorado 1967 года**



**В 1970 году Cadillac Eldorado оснастили  
огромным 8,2-литровым мотором**



**Cadillac Eldorado 1971 года**



алисты кузовного ателье Pininfarina, а затем автомобили переправляли в США. Мощность «восьмерки» увеличили до 345 л. с. Среди дополнительного оборудования появилась система автоматического управления фарами. Она сама переключала свет с дальнего на ближний, чтобы не ослепить водителей встречных машин.

С 1961 года в господствовал новый дизайн – граненый. И это сразу отобразилось на внешнем виде нового Eldorado – появились строгие прямые линии и углы. «Кили» заметно уменьшились в размерах, а к 1964 году и вовсе исчезли. Зато появились «двухэтажные» фары. От купе и седана в Cadillac решили отказаться. С 1963 года за доплату предложили автоматический климат-контроль и новый 7,0-литровый 340-сильный двигатель.

Cadillac Eldorado 1967 года совершил настоящую сенсацию. Огромное 5,6-метровое купе выделялось благодаря выдвигаемым фарам, но главной его особенностью были не они, а передний привод. При этом от

фирменных «восьмерок» не отказались: даже базовый мотор имел объем 7,0 л, а вскоре за доплату предложили громадный 8,2-литровый V8 мощностью 400 л. с. На переднюю ось приходились внушительные 745 Н·м крутящего момента. Разгон до 100 км/ч занимал 9 с, а максимальная скорость составила 200 км/ч. Кстати, в списке опций для Eldorado появилась антиблокировочная система тормозов ABS.

Как ни странно, переход на передний привод положительно сказался на популярности модели: ежегодно продавали по 20-25 тыс. Eldorado. Поэтому не удивительно, что на модели 1971 года сохранили и компоновку, и 8,2-литровый двигатель. Вместе с тем автомобиль стал солиднее на вид благодаря строгой хромированной радиаторной решетке и узким боковым окошечкам. Наряду с купе снова предложили и кабриолет. Правда, после введения строгих экологических стандартов мощность упала вдвое – до 190 л. с. Впрочем, это не помешало выпустить в 1973 году 51 тыс. Eldorado – в сто раз больше, чем изначально планировали за два десятилетия до того. К слову, именно в этот год модель стала автомобилем безопасности в знаменитой гонке «500 миль Индианаполиса».

### Cadillac Eldorado 1973 года стал авто безопасности в гонке Инди-500



Топливный кризис середины 70-х привел к значительному подорожанию бензина, что заставило многих автопроизводителей пересмотреть линейку двигателей. Большие

и «прожорливые» моторы начали терять популярность. Поэтому для Cadillac Eldorado 1979 года разработали новые V8 объемом 5,7 и 6,0 л, а также 4,1-литровый V6. Эконо-

### Cadillac Eldorado 1976 года



Cadillac Eldorado 1979 года



Cadillac Eldorado Evolution I  
от Пьера Кардена



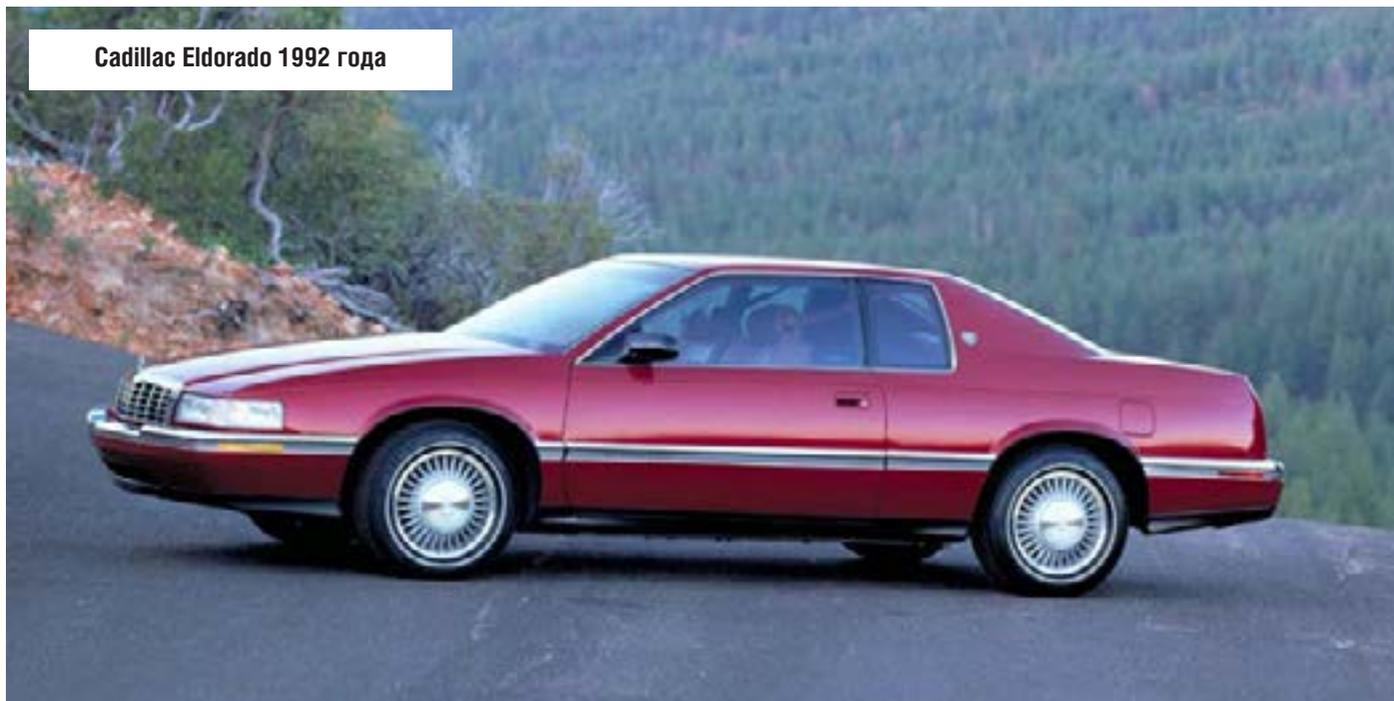
В 1986 году Cadillac Eldorado  
стал компактнее



мить топливо помогала система отключения цилиндров. А некоторые Eldorado оснастили даже турбодизелями. Сами купе и кабриолет стали меньше на полметра и, соответственно, легче. В салоне появилась цифровая приборная панель, а за доплату впервые предложили антипробуксовочная система Traction Monitoring System. Управляемость улучшила независимая подвеска всех колес. В 1984 году модель установила новый рекорд продаж – 77 806 автомобилей. Кстати, сотню машин выпустили в исполнении от известного модельера Пьера Кардена.

Cadillac Eldorado 1986 года стал еще компактнее – 4,8 м в длину, а от кабриолета окончательно отказались Зато новый 4,9-литровый инжекторный двигатель был довольно мощным (180 л. с.) и обеспечивал неплохую динамику – 8,2 с до 100 км/ч. К тому же,

**Cadillac Eldorado 1992 года**



купе получило подушки безопасности, CD-плеер и даже мобильный телефон в переднем подлокотнике. Однако большой популярности автомобиль не сыскал – масштабы производства упали до уровня начала 60-х годов.

Пытаясь исправить ситуацию, Cadillac в 1992 году представил новый Eldorado. Купе стало больше (5,1 м), комфортнее и гораз-

до серьезнее с виду. Свежий 4,6-литровый V8 Northstar мощностью 295 л. с. давал возможность разогнаться до 100 км/ч за 7 с и развивать 240 км/ч. Продажи улучшились, хоть и не намного. В таком виде автомобиль выпускали на протяжении десятилетия – до 2002 года. Затем руководство General Motors решило прекратить развитие модели. На смену ей со временем пришли сразу два

автомобиля – кабриолет с жестким складывающимся верхом Cadillac XLR и купе CTS.

Cadillac Eldorado начинал жизнь, как эксклюзивная лимитированная модель, но со временем стал весьма массовым роскошным купе. Именно на нем опробовали многие технологии, которые сейчас считаются обычными в автомобилях.

**Cadillac Eldorado финальной серии, 2002 год**



# COSMOLADY

ЖУРНАЛ ДЛЯ ЖЕНЩИН

№10 | октябрь | 2018 |

ГЛАВНЫЕ  
ТРЕНДЫ ОСЕНИ

7 КОЛЛЕКЦИЙ  
MILAN FASHION WEEK

МИЛА ВАВРИК  
И ЕЁ КРЫЛЬЯ

СПЕЦВЫПУСК

*Cosmo Lady Awards*



САМАЯ ЯРКАЯ ЦЕРЕМОНИЯ 2018

**ЗАПИТУЙТЕ У МІСЦЯХ РОЗПОВСЮДЖЕННЯ ПРЕСИ**  
[www.cosmolady.com.ua](http://www.cosmolady.com.ua) • [facebook.com/cosmolady.magazine](https://facebook.com/cosmolady.magazine)