

Тест-Драйв

Декабрь 2018



Lamborghini SC18 • Citroen C1 • Dodge Super Charger • Volkswagen Tarok • Holden Time Attack • Audi R8 • BMW 8 Series Convertible • Mitsubishi L200
• Volkswagen Tayron • Toyota Corolla • Range Rover Evoque • Cadillac XT4 • Mercedes-Benz A-Class Sedan • Fiat 500X • Kia K900 • Citroen Berlingo •
Acura ILX • Audi A1 • Lincoln MKC • BMW X5 • Lamborghini Aventador SVJ • Suzuki Jimny • Alfa Romeo Stelvio • Infiniti QX50 • Mercedes-Benz GLC • Kia
Rio • Peugeot 208 • Skoda Fabia • Hyundai Tucson • Mazda CX-5 • Nissan Qashqai • Ford Focus • Kia Ceed • Volkswagen Golf •

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 **Автосалон**
АВТОСАЛОН В ЛОС-АНДЖЕЛЕСЕ-2018:
новый уровень



16 **Тест-драйв**
CITROEN C1:
стильно и недорого



24 **Концепт-кар**
DODGE SUPER CHARGER:
дань классике



28 **Концепт-кар**
VOLKSWAGEN TAROK:
предвестник нового пикапа



32 **Концепт-кар**
HOLDEN TIME ATTACK:
виртуальный болид будущего



36 **Премьера**
AUDI R8:
обновление с прибавкой в мощности



40 **Премьера**
BMW 8 SERIES CONVERTIBLE:
расширение линейки



46 **Премьера**
MITSUBISHI L200:
модернизация к юбилею



52 **Премьера**
VOLKSWAGEN TAYRON:
яркий собрат Tiguan



58 **Премьера**
TOYOTA COROLLA:
пополнение в линейке



62 **Премьера**
LAMBORGHINI SC18:
по индивидуальному заказу



68 **Премьера**
RANGE ROVER EVOQUE:
дубль два



74 **Дебютант**
CADILLAC XT4:
в молодежном стиле



80 **Дебютант**
MERCEDES-BENZ A-CLASS SEDAN:
расширение линейки



86 **Дебютант**
FIAT 500X:
в ретро-стиле



94

**Дебютант
KIA K900:**
новый флагман



102

**Дебютант
CITROEN BERLINGO:**
преображение



110

**Дебютант
ACURA ILX:**
самый доступны в линейке



116

**Дебютант
AUDI A1:**
вторая глава



122

**Дебютант
LINCOLN MKC:**
в ретро-стиле



128

**Дебютант
BMW X5:**
подарок к юбилею



136

**Дебютант
LAMBORGHINI AVENTADOR SVJ:**
самый быстрый бык



144

**Дебютант
SUZUKI JIMNY:**
верность традициям



152

**Сравнительный тест-драйв
ALFA ROMEO STELVIO, INFINITI QX50 И
MERCEDES-BENZ GLC:** сравнение премиальных
вседорожников



158

**Сравнительный тест-драйв
KIA RIO, PEUGEOT 208, SKODA FABIA:**
многоликий В-класс



164

**Сравнительный тест-драйв
HYUNDAI TUCSON, MAZDA CX-5 И NISSAN
QASHQAI:** сравнение небольших вседорожников



170

**Сравнительный тест-драйв
FORD FOCUS, KIA CEED И VOLKSWAGEN GOLF:**
новичок против завсегдаев С-класса



176

**Страницы истории
RENAULT:**
пионеры автомобилестроения

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.



Автосалон в Лос-Анджелесе-2018: новый уровень

Автосалон в Лос-Анджелесе впервые открыл двери в 1907 году и является ровесником знаменитого Детройтского автошоу. Впрочем, он долгое время пребывал в его тени и только в последние годы в Калифорнии стали показывать больше новинок.

Нынешнее автошоу в Лос-Анджелесе проходит с 27 ноября по 9 декабря. Оно вышло на новый уровень и почти сравнялось с Детройтом по количеству мировых и североамериканских премьер. Их насчитали свыше 60. Традиционно новые модели показали в первые два дня, отведенные для

прессы и специалистов отрасли. Их даже выделили в отдельное событие и назвали AutoMobility.

Разместились участники в павильонах площадью 70 тыс. кв. м. Лос-Анджелесский автосалон 2018 года несколько отличался от предыдущих выставок. Если раньше в Калифорнии делали упор на спортивные купе и кабриолеты, модели премиум-класса, то теперь пальму первенства среди премьер перехватили вседорожники. Причем, большинство из них нельзя назвать дорожными и роскошными.

Вместе с тем, без любимых голливудской

богемой элитных авто не обошлось. В Лос-Анджелесе представили новый Porsche 911 и освеженный Mercedes-AMG GT. Также среди новинок оказались трендовые гибриды и электромобили.

Конечно же, автошоу в Лос-Анджелесе немислимо без насыщенной шоу-программы, но в нынешнем году она была менее масштабной – свой отпечаток наложили катастрофические пожары в Калифорнии. Тем не менее, выставка не обошлась без развлекательных мероприятий.

Audi

В 2020 году линейку электромобилей Audi расширит новый e-tron GT, а пока в Лос-Анджелесе показали его предсерийный вариант. Лифтбэк достигает 4,96 м в длину при колесной базе в 2,9 м и в профиль немного напоминает Audi A7 Sportback. Крупная фальшрадиаторная решетка сочетается с раскосыми светодиодными фарами с активной матрицей, а крылья расширены. Салон декорирован кожей, алькантарой и дорогим сукном. Приборной панелью служит дисплей, еще один экран отведен мультимедийной системе. Переключатели блока климат-контроля являются сенсорными. Объем заднего багажника равен 450 л, а переднего – 100 л. На каждой оси установлено по электромотору, а общая их мощность – 590 л. с. Разгон до 100 км/ч занимает 3,5 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 240 км/ч. Запас хода Audi e-tron GT составляет 400 км, а зарядить батарею на 80% можно всего за 20 минут.



Audi e-tron GT





BMW X7

BMW

Новый BMW X7 стал флагманом вседорожной линейки немецкой марки. Он достигает 5151 мм в длину при колесной базе в 3105 мм и по дизайну напоминает младших братьев. Хотя у его задних стоек крыши меньший угол наклона, решетка радиатора больше, а светодиодные фары более узкие. Салон декорирован кожей, деревом и алюминием, а показания приборов выведены на дисплей. Можно будет выбрать версии на 6 и 7 мест, причем кресла второго ряда оснащены горизонтальной регулировкой. Начальное оснащение BMW X7 включает электропривод передних сидений, четырехзонный климат-контроль, адаптивный круиз-контролем и систему автоматического торможения. Для BMW X7 бензиновые турбомоторы объемом 3,0 л (340 л. с.) и 4,4 л (462 л. с.), а также 3,0-литровые турбодизели мощностью 265 и 400 л. с. Стандартными являются 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия, полный привод, адаптивные амортизаторы и пневмоподвеска. Цена BMW X7 – от 100 тыс. евро.



Honda

Вседорожник Honda Passport является пятиместным младшим братом модели Pilot и займет нишу между ним и CR-V. Дизайн Passport выдержан в духе Pilot – два автомобиля очень похожи. У новичка такой же силуэт и профилированные боковины. Черная решетка радиатора образует «брови» над продолговатыми светодиодными фарами. Стандартными являются 20-дюймовые легкосплавные диски. В салоне появилась цифровая панель приборов, хотя указатели уровня топлива и температуры двигателя остались аналоговыми. Также установлен 8,0-дюймовый сенсорный дисплей. У всех Passport есть камера заднего вида, 215-ваттная аудиосистема, трехзонный климат-контроль, адаптивный круиз-контроль, технологии автоматического торможения и соблюдения полосы движения. Под капотом прячется 3,5-литровый 280-сильный V6, работающий в паре с 9-ступенчатой автоматической трансмиссией. Полный привод дополнен системой векторизации тяги. Стоимость Honda Passport стартует с 30 тыс. долларов.



Honda Passport





Hyundai Palisade

Hyundai

Новый Hyundai Palisade – большой восьмиместный вседорожник, пришедший на смену модели ix55/Veracruz. Автомобиль достигает 4980 мм в длину, а его колесная база равна 2900 мм. У Palisade мускулистый дизайн с расширенными колесными арками, а вот широкая решетка радиатора и «двух-

этажные» фары выдержаны в стиле младшего Hyundai Santa Fe. В салоне в более дорогих версиях предусмотрены цифровая панель приборов и 10,9-дюймовый сенсорный дисплей. На втором ряду установлены отдельные сиденья, а у кресел третьего ряда регулируется угол наклона спинки. Базовое оснащение включает получили системы полуавтономного движения, автоматиче-

ского торможения и определения усталости водителя. Единственный доступный двигатель – 3,8-литровый бензиновый V6 мощностью 292 л. с. В паре с ним работает 8-ступенчатый «автомат», а привод может быть передним или полным. Цена Hyundai Palisade в США – от 32 тыс. долларов.





Jeep

У Jeep Wrangler появился собрат с кузовом пикап – Gladiator. У него такой же ретро-дизайн с выраженными крыльями, и «зубастой» решеткой радиатора. Круглые фары – светодиодные. Крыша и двери выполнены съемными. Пока представили только четырехдверный вариант. Пикап Jeep Gladiator

может перевозить до 725 кг грузов и буксировать 3,5-тонный прицеп. В салоне приборы помещены в отдельные колодцы, а на центральной панели установлен 8,4-дюймовый сенсорный дисплей. Начальное оснащение включает систему доступа без ключа, камеру заднего вида и датчик дождя. На первых порах Jeep Gladiator предложат исключительно с 3,6-литровым 285-сильным

бензиновым V6, но через год появится еще и 3,0-литровый турбодизель мощностью 260 л. с. Можно выбрать 6-ступенчатую механическую или 8-ступенчатую автоматическую трансмиссию, обязательным является полный привод с понижающей передачей. В версии Rubicon увеличен клиренс и предусмотрены всесезонные шины. Цены стартуют с отметки в 30 тыс. долларов.

Jeep Gladiator





Kia Soul



Kia

В Лос-Анджелесе дебютировал новый Kia Soul третьего поколения. Хетчбэк подрос до 4,19 м в длину при колесной базе в 2,6 м, но сохранил знакомый двухобъемный профиль с вертикальными задними стойками крыши. А вот передняя часть изменена – узкие светодиодные фары сочетаются с огромным воздухозаборником. Появились спортивная версия с обвесом и всесезонный вариант X-Line. В салоне установили руль с плоским ободом снизу и большой 10,25-дюймовый сенсорный экран. Среди опций теперь есть мощная 640-ваттная аудиосистема и технология проецирования данных на лобовое стекло. Новый Kia Soul будут комплектовать бензиновыми двигателями объемом 1,6 л (201 л. с.) и 2,0 л (150 л. с.). Особняком стоит электромобиль Kia Soul EV, также показанный на автошоу. Его оснастили электромотором мощностью 204 л. с. и литий-ионной аккумуляторной батареей на 64 кВт·ч, обеспечивающей запас хода в 385 км. Он также получил цифровую панель приборов.



Lincoln

Новый Lincoln Aviator удивил не только размерами, но и неоклассическим дизайном. Он практически не отличается внешне от предсерийного концепт-кара и похож на старшего брата Navigator. Хромированная прямоугольная решетка радиатора сочетается с раскосыми светодиодными фарами. Боковины профилированы, а фонари растянуты на всю ширину кузова. Салон выдержан в авиационном стиле, а наряду с кожей и деревом в отделке присутствует гофрированный алюминий. Показания приборов выведены на экран и проецируются на лобовое стекло. Наклоненную центральную панель венчает 10-дюймовый сенсорный дисплей. Будут доступны варианты на 6 и 7 мест, причем сиденья второго ряда получили горизонтальную регулировку. Открыть автомобиль можно с помощью смартфона, базовое оснащение также включает Wi-Fi, парковочный автопилот и систему полуавтономного движения. На выбор предлагают 3,0-литровый турбированный V6 мощностью 400 л. с. или 450-сильную гибридную установку. Обязательным является 10-ступенчатый «автомат», а привод может быть задним или полным. Aviator будет стоить от 60 тыс. долларов.



ALL NEW MAZDA3



Mazda 3



Mazda

Новая Mazda 3 четвертого поколения дебютировала в кузовах седан и хэтчбек. Модель построена на новой платформе, а ее колесная база увеличена до 2725 мм. Дизайн серьезно изменился, хотя широкая решетка радиатора в виде улыбки и узкие фары сохранены. Автомобили стали выразительнее на вид, причем особенно выделяется пятидверная модель с изогнутыми задними стойками крыши. Оптика теперь может быть светодиодной. В салоне передняя панель стала более выпуклой, а данные могут проецироваться и на лобовое стекло. Также установлен 8,8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Среди дополнительного оборудования появились светодиодные фары, системы полуавтономного движения, определения усталости водителя и сканирования перекрестков. Mazda 3 получит доработанные бензиновые двигатели объемом 1,5, 2,0 и 2,5 л, а также новый 1,8-литровый турбодизель. В качестве опции предложат полный привод. Автомобиль будет стоить от 20 тыс. долларов.





Mercedes-Benz

На автосалоне представили освеженные купе и кабриолет Mercedes-AMG GT. Внешние изменения минимальны (модель уже раз обновляли) и сводятся к новым светодиодным фарам и фонарям. В салоне же заменили рулевое колесо и установили цифровую панель приборов. Также появился новый 10,25-дюймовый дисплей мульти-

медийной системы. Mercedes-AMG GT, как и прежде, доступен только с 4,0-литровыми V8 с двойным турбонаддувом: теперь предлагают версии на 470, 550 и 585 л. с. Флагманским и самым мощным теперь является трековый Mercedes-AMG GT Pro. Он также получил карбоново-керамические тормоза, особые пружины подвески и адаптивные амортизаторы. Узнать его можно по антикрылу и обвесу из углеволокна.



Mercedes-AMG GT Pro

2019 MAXIMA

Nissan

Nissan к автошоу в Лос-Анджелесе подготовили обновленные версии двух своих моделей – седана Maxima и вседорожника Murano. Оба автомобиля получили новую V-образную решетку радиатора и освеженные раскосые фары со стреловидными ходовыми огнями. Также заменены фонари автомобилей. В салоне установлен улучшенный 8,0-дюймовый сенсорный дисплей и предложены новые схемы отделки. Оба автомобиля оснащены 3,5-литровым бензиновым V6 и бесступенчатым вариатором. Этот двигатель развивает 260 л. с. в Murano и 300 л. с. – в Maxima.



Nissan Maxima

MURANO



2019 MURANO



Nissan Murano





Porsche 911

Porsche

В Лос-Анджелесе дебютировал Porsche 911 нового поколения (заводское обозначение – 992). Купе стало немного крупнее, но сохранило свой характерный дизайн с изгибом крыши и круглыми светодиодными фарами. Отличить автомобиль можно по увеличенным воздухозаборникам в перед-

нем бампере и фонарям на всю ширину кузова. В салоне появилась цифровая панель приборов с графикой в ретро-стиле. Дисплей мультимедийной системы стал крупнее – 10,9 дюйма. Отныне все Porsche 911 будут оснащать только турбомоторами. Первыми дебютировали 3,0-литровые версии – 385-сильная Carrera и 450-сильная Carrera S, а также их полноприводные варианты. С

новой 8-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями более мощный 911 разгоняется до 100 км/ч за 3,7 с и развивает 308 км/ч. Базовый Porsche 911 получил систему автоматического торможения, а среди опций появилась технология Wet Mode: автомобиль может распознавать мокрую дорогу и переходить в специальный дождевой режим. Цена Porsche 911 – от 120 тыс. евро.





Toyota Prius

Toyota

На автошоу показали обновленный гибрид Toyota Prius. Хэтчбэк теперь выглядит более сдержано благодаря новым продолговатым фарам и L-образным фонарям. Оптика светодиодная уже в базовой версии. Кроме

того, изменены решетка радиатора и бамперы. В салоне в более дорогих версиях установлен крупный 11,6-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Все Toyota Prius отныне оснащены адаптивным круиз-контролем, системами автоматического торможения и соблюдения поло-

сы движения. Впервые дебютировала полноприводная модификация с отдельным электромотором, вращающим задние колеса. Это одна из наиболее экономичных полноприводных моделей – Prius расходует 4,7 л/100 км в смешанном цикле.





СТИЛЬНО И НЕДОРОГО

Citroen C1



Citroen C1 представляет французскую марку в А-классе с 2005 года и уже выпущено свыше миллиона этих машин. В 2014 году дебютировало второе поколение модели, однако только недавно его начали продавать в Украине. Ранее мы уже познакомились с трехдверной версией модели для европейского рынка, а теперь нам выпала возможность испытать пятидверный вариант уже для нашей страны.

Новый Citroen C1 выделяется из потока автомобилей благодаря своему яркому и неординарному дизайну. Особенно необычно смотрится передняя часть с характерной «двухэтажной» оптикой. Круглые фары головного света сочетаются с узкими габаритными огнями и указателями поворотов. В хромированную решетку радиатора интегрирован логотип Citroen. Передний бампер дополнен тоненькими светодиодными «противотуманками». Во флагманской вер-

сии предусмотрены 15-дюймовые легкосплавные диски. Пятая дверь практически полностью прозрачная, а сверху ее прикрывает небольшой спойлер. По краям кузова сзади находятся крупные фонари.

Как и ранее, Citroen C1 – одна из трех моделей А-класса, совместно созданных концернами PSA Peugeot Citroen и Toyota (его собратья – в Peugeot 107 и Toyota Aygo). Платформа перешла от предшественника, поэтому колесная база осталась прежней









– 2340 мм. Длина при этом увеличена до 3466 мм. Ширина составляет 1615 мм, а высота – 1460 мм. Компактный автомобиль очень легкий – 860 кг.

В более дорогих версиях Citroen C1 компактный трехспицевый руль обшит кожей, а внутреннюю отделку разбавляют черные лакированные детали. Ткань дополнена также с яркими вставками. Большую часть приборной панели занимает большой спидометр с ярко-оранжевой подсветкой. Внутри его – экран, на который выведены показания бортового компьютера и указателя остатка топлива в баке. Слева размещен оригинальный узкий тахометр, а справа – индикатор переключения передачи.

На узкой центральной панели сверху установлен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Ее меню простое, а функция Mirror Link позволяет отображать меню подключенного мобильного телефона. Вообще, клавиш здесь совсем немного. Они крупные и удобные в пользовании на ощупь. Стильно выглядит треугольный блок климат-контроля с дисплеем температуры внутри. Ниже находятся разъемы USB и Aux, а также 12-вольтовая розетка и пара подстаканников. Для мелкой поклажи в салоне предусмотрены ниша в центральной консоли, перчаточный ящик и карманы в дверях.

Рулевая колонка Citroen C1 регулируется по углу наклона, причем вместе с комбинацией приборов. Можно изменить и высоту водительского сиденья. Передние кресла с интегрированными подголовниками мягкие и при этом весьма неплохо удерживают спину. Они также дополнены подогревом. Тоненькие стойки крыши обеспечивают неплохую обзорность во всех направлениях, хотя салонное зеркало слишком уж маленькое.

Citroen C1 является четырехместным автомобилем, так как его второй ряд рассчитан на два места. Пассажиры ростом выше 180 см почувствуют недостаток места над головой, хотя в общем пространство сзади неплохое, по меркам А-класса. Также следует отметить, что задние стекла не опускаются, а ткрываются в сторону. Объем багажника составляет 180 л в обычном состоянии и 780 л – со сложенными (в соотношении 50:50) задними креслами. Погрузочный проем достаточно широкий, а вот порог пятой двери высоковат.

Самая дорогая комплектация Shine включает систему доступа без ключа, электро-стеклоподъемники, климат-контроль, датчик света, аудиосистему, связь Bluetooth, камеру заднего вида и круиз-контроль с ограничителем скорости. Также предусмотрены 6

подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического замедления и наблюдения полосы движения.

Новый Citroen C1 в Украине предлагают только с 1,0-литровым трехцилиндровым бензиновым двигателем, хотя в Европе есть и 1,2-литровая версия. Мотор развивает 68 л. с. при 6000 об/мин, а максимальный крутящий момент составляет 95 Н·м и доступен при высоких 4300 об/мин. На малых оборотах двигатель не слишком тяговит, поэтому его необходимо постоянно раскручивать. Впрочем, он быстро набирает обороты, хотя при этом становится громким. А вот вибрации практически незаметны. Хэтчбэк разгоняется до 100 км/ч за 15,9 с и способен развить 157 км/ч. Заявленный расход топлива составляет 5,0 л/100 км в городском цикле и 3,8 л/100 км – в загородном. Реально в городе даже в пробках было отмечено не более 6,5-6,7 л/100 км.

Роботизированная 5-ступенчатая трансмиссия – не самое сильное место автомобиля. На малых скоростях переключения в автоматическом режиме происходят с толчками. Если же выбрать ручной режим, то ситуация гораздо лучше и коробка переключения передач работает более плавно. Есть и подрулевые лепестки.







Citroen C1 является достаточно комфортабельным автомобилем. Мягкая подвеска легко справляется с большинством дорожных неровностей. Крены кузова в поворотах ощутимы, но они небольшие. Руль можно вращать несколькими пальцами, а вот обратной связи хотелось бы побольше. Компактный хэтчбэк уверенно маневрирует в городских условиях, а диаметр его разворота – всего 9,6 м. По меркам А-класса, у

автомобиля неплохая шумоизоляция салона и даже при 110 км/ч внутри тихо. Тормоза также хорошо себя проявляют и уверенно замедляют C1.

Новый Citroen C1 второго поколения в Украине стоит от 337 тыс. гривен за базовый трехдверный вариант. Пятидверная версия Shine обойдется в 371 тыс. гривен, то есть также недорого.

Технические характеристики Citroen C1

Тип кузова	хэтчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная/полная масса, кг	860/1240
Длина/ширина/высота, мм	3466/1615/1460
Колесная база, мм	2340
Колея передняя/задняя, мм	1425/1420
Клиренс (дорожный просвет), мм	120
Объем багажника, л	180/780
Диаметр разворота, м	9,6
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	998
Тип	Бензиновый
Расположение	Спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	68 при 6000
Макс. крутящий момент, Н • м при об/мин	95 при 4300
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/35
Трансмиссия	
Тип привода	Передний
Коробка передач	5-ступенчатая роботизированная
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Полузависимая пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	барабанные
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	165/60 R15
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	15,9
Максимальная скорость, км/ч	157
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	5,0
загородный цикл	3,8
смешанный цикл	4,2
Стоимость автомобиля в Украине, гривен	371 300
Периодичность техобслуживания, км	20 000



Dodge Super Charger

дань классике





В этом году свое 50-летие празднует один из самых культовых американских автомобилей – Dodge Charger 1968 года. Это было не первое поколение модели, но именно оно очень ценится коллекционерами. Чтобы отметить юбилей, к автошоу SEMA в Dodge подготовили концепт-кар Super Charger.

В основе автомобиля лежит Dodge Charger 1968 года. Его серьезно доработали и даже немного изменили пропорции. Так, заднюю ось сместили назад, что укоротило свес и увеличило колесную базу на 50 мм (до 3022 мм). Впрочем, автомобиль сохраняет характерный вытянутый силуэт. Однако

передние фары теперь светодиодные, причем позаимствовали их у современного Dodge Charger. Новый и стеклопластиковый капот с воздухозаборником. Кроме того, кузов занижен и расширены колесные арки, чтобы вместить 20-дюймовые передние и 21-дюймовые задние легкосплавные диски. Сзади появился заостренный спойлер.

В отделке салона сочетаются кожа и алькантара. У Dodge Super Charger новые циферблаты приборов, а руль и спортивные кресла позаимствовали у Dodge Viper. Появился и трубчатый каркас безопасности. Рядом с ним появилась кнопка запуска

двигателя.

К слову, мотор у Dodge Super Charger также особенный. Классический 7,0-литровый V8 Hemi 60-х дополнили механическим нагнетателем, что подняло его мощность до 1000 л. с. А 6-ступенчатую механическую коробку переключения передач взяли у Dodge Challenger SRT Hellcat. Кстати, Super Charger с английского переводится, как «механический нагнетатель»

У купе Dodge также особая выхлопная система, созданная под заказ. Кроме того, доработана подвеска и установлены современные тормоза Brembo.







Volkswagen

Tarok: предвестник

НОВОГО ПИКАПА





Volkswagen продолжает расширять внедорожную линейку. В 2020 году запланировано появление более компактного пикапа – младшего брата Amarok. Предваряет его концепт-кар Volkswagen Tarok, представленный на автошоу в Сан-Паулу.

Впрочем, новый Volkswagen Tarok не такой уже и компактный – достигает около 5 м в длину. Хотя следует отметить важное отличие от Amarok – у автомобиля нет рамы. В его основе лежит платформа MQB, а большинство агрегатов позаимствовали у Volkswagen Tiguan Allspace. Грузоподъемность автомо-

биля – около тонны.

Пикап Volkswagen отличается атлетичным дизайном с выраженными колесными арками, высоким капотом и массивными бамперами. Широкая решетка радиатора получила светодиодную подсветку. Передний бампер скошен снизу для увеличения угла





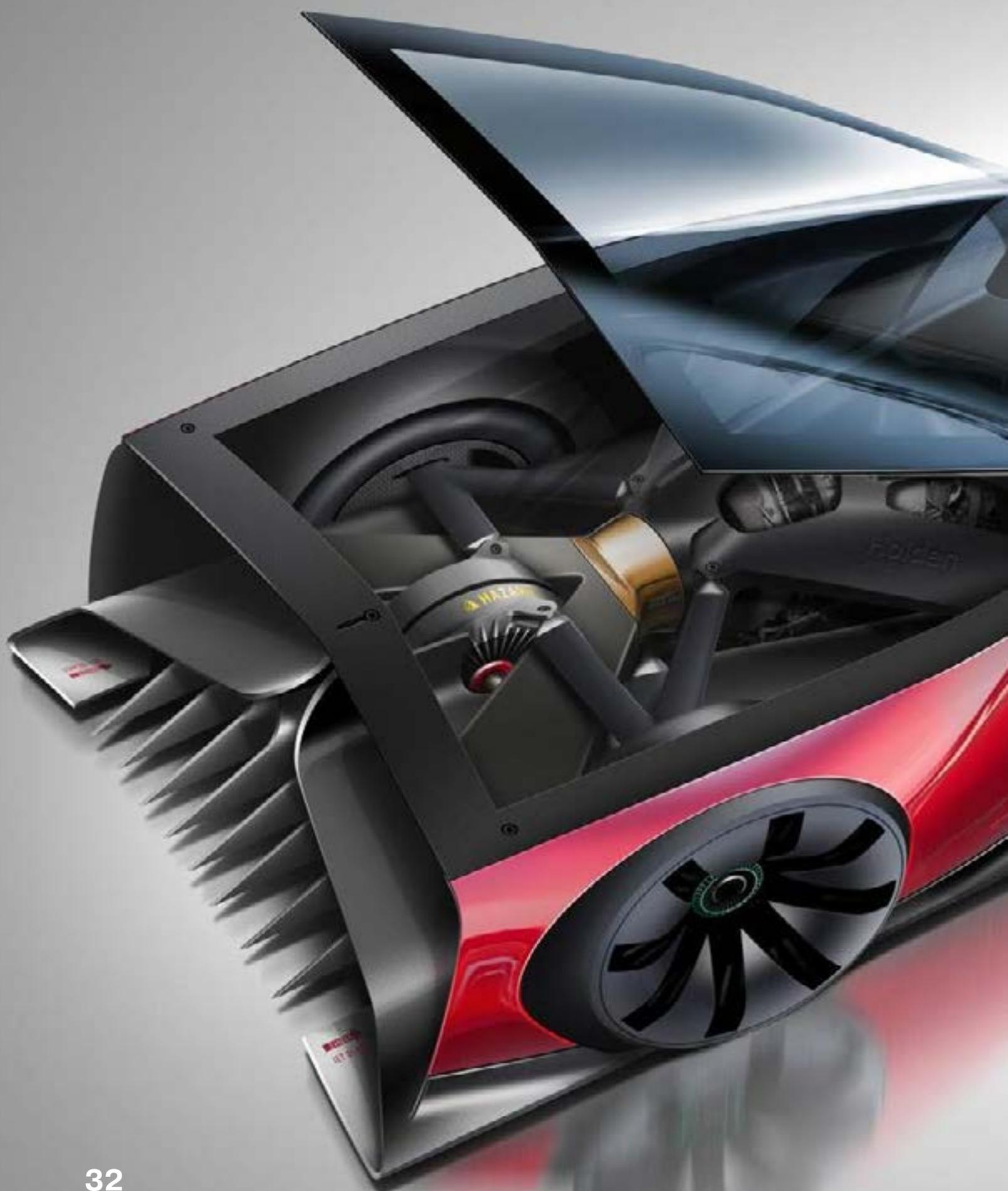
въезда, а днище прикрыто защитной металлической пластиной. Фонари растянуты на всю ширину кузова.

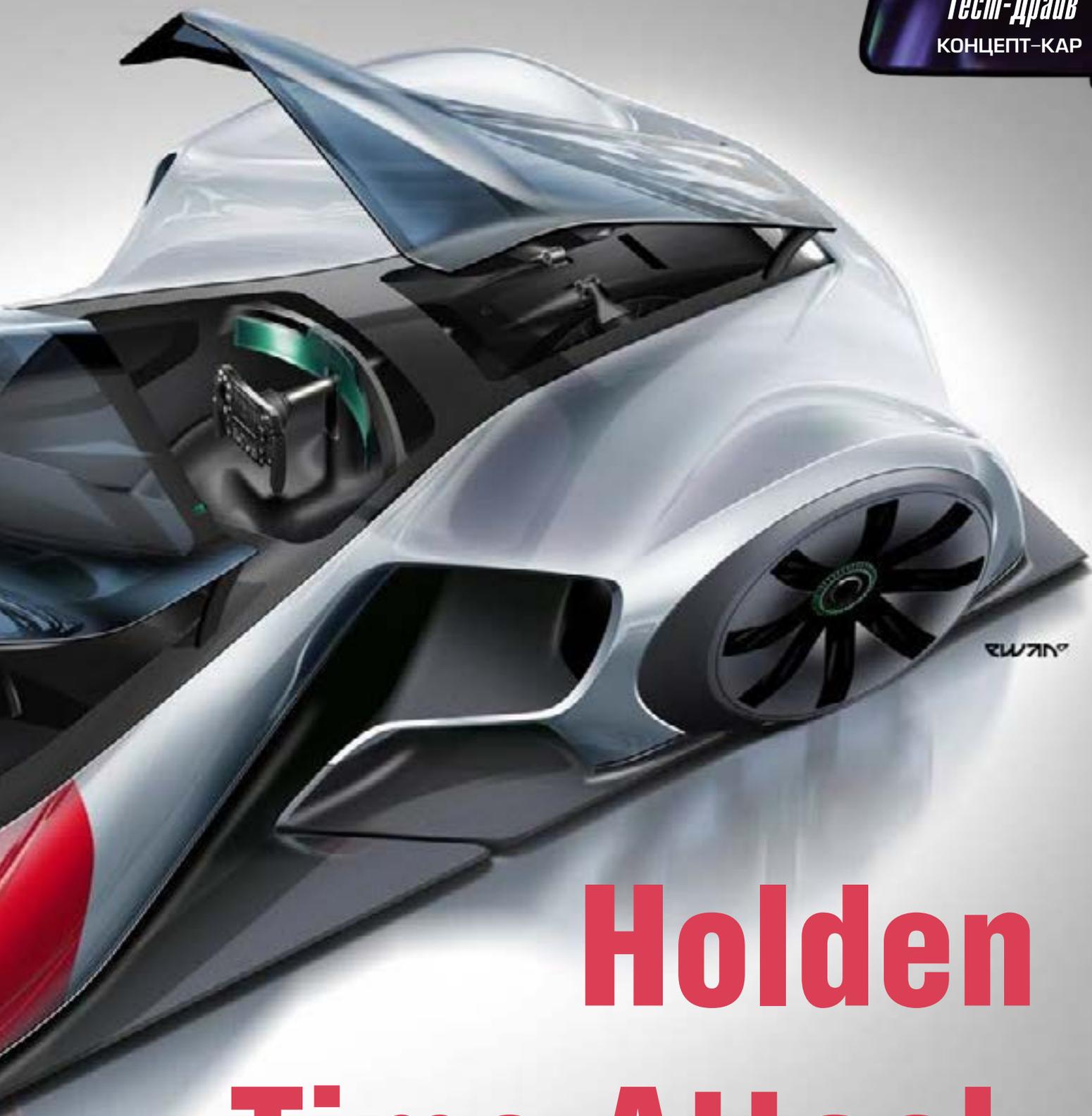
Салон выдержан в знакомом стиле Volkswagen. Отделку щедро разбавляют вставки в цвет кузова, а обод руля плоский снизу. Показания приборов выведены на дисплей, а рядом

находится 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Интересно, что переключателей на центральной панели практически нет. Пикап является пятиместным, причем задние сиденья можно сложить, а стенку кабины откинуть, чтобы увеличить грузовую платформу.

Volkswagen Tarok оснастили 1,4-литровым бензиновым турбомотором мощностью 150 л. с. и 6-ступенчатой автоматической трансмиссией. Двигатель также способен работать на этаноле. Предусмотрен и полный привод с муфтой Haldex. Известно, что серийная версия также получит 2,0-литровый 150-сильный турбодизель.







Holden Time Attack

виртуальный болид будущего



Австралийская компания Holden прекратила выпуск собственных автомобилей и сейчас под этой маркой на местном рынке продаются модели других подразделений концерна General Motors. Тем не менее, у Holden славная история, насыщенная и гоночными успехами. К 50-летию первой победы в знаменитой австралийской гонке Mount Panorama в Батхерсте создали виртуальный концепт-кар Holden Time Attack.

Holden Time Attack – гоночный автомобиль будущего, созданный для кратковременных заездов на время по треку. Это широкий и

низкий болид, который кажется распластанным по земле. Салон прикрыт стеклянным колпаком. У концепт-кара выраженные крылья и карбоновый аэродинамический обвес.

В основе автомобиля лежит монокок из углеволокна, поэтому его масса – всего 900 кг. Внутри – никаких атрибутов роскоши, даже отделка отсутствует. Руль выполнен в стиле болидов Формулы-1, а на нем установлен дисплей цифровой панели приборов.

На каждое колесо Holden Time Attack приходится по электромотору. Суммарно они развивают 1 МВт (1340 л. с.) и облада-

ют крутящим моментом в 3240 Н·м. Легкий болид способен разогнаться до 100 км/ч за 1,25 с, а его теоретическая максимальная скорость – 480 км/ч.

Полный привод дополнен функцией векторизации тяги. В целях снижения массы, на Holden Time Attack установлена небольшая аккумуляторная батарея емкостью всего 25 кВт·ч. Этого должно хватить на несколько кругов по гоночному автодрому в экстремальном режиме. Зато зарядить электромобиль можно всего за полторы минуты с помощью специального скоростного зарядного устройства.





Audi R8



ИНЪЕКЦИЯ СПОРТИВНОСТИ





Audi R8 известен с 2006 года и уже выпущено свыше 30 тыс. купе и кабриолетов, что является отличным показателем. С 2015 года выпускают модель второго поколения, а теперь она прошла плановое обновление.

Новый Audi R8 не слишком изменился внешне и сохраняет знакомый дизайн со сдвинутым вперед салоном и большими воздухозаборниками в боковинах. Вместе с тем, в анфас купе и кабриолет выглядят свежее благодаря новой решетке радиатора и увеличенным воздухозаборникам в бампере. Несколько освежены и продолговатые светодиодные фары. Также у автомобилей новая крышка капота: в базовой

версии она пластиковая, а за доплату может быть из углеволокна. Сзади предусмотрено антикрыло.

В салоне изменений меньше. Предложены новые варианты отделки алькантарой и карбоном. Внутри создан своеобразный кокон вокруг водителя, отделяющий его от переднего пассажира. Показания приборов выведены на дисплей, который отображает и данные мультимедийной системы (у нее нет отдельного экрана). На руле установлена клавиша запуска двигателя.

Как и ранее, Audi R8 предлагают исключительно с 5,2-литровым атмосферным V10. Его доработали и теперь он развивает 570 л. с. и 550 Н·м в базовой версии и 620 и

580 Н·м – в варианте Plus. В первом случае разгон до 100 км/ч занимает 3,4 с, а максимальная скорость равна 324 км/ч, а Plus стартует до 100 км/ч за 3,1 с и может развить 331 км/ч.

В обеих версиях предусмотрены 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями и полный привод, предусмотрены и адаптивные амортизаторы. У Audi R8 перенастроили усилитель руля и улучшили тормоза. Теперь тормозной путь со 100 км/ч на 1,5 м меньше, чем ранее – 31,2 м.

Обновленный Audi R8 поступит в продажу с начала 2019 года. Цена купе стартует с отметки в 165 тыс. евро, а кабриолет стоит от 170 тыс. евро.





BMW 8 Series

Convertible

расширение линейки











BMW 8 Series первого поколения, выпускавшийся с 1990 по 1999 год был исключительно купе. Теперь «восьмерку» возродили и палитру ее версий решили расширить. А это значит, что впервые представлен кабриолет BMW 8 Series Convertible. В линейке марки он заменит кабриолет 6 Series.

Как и купе, новый BMW 8 Series Convertible достигает 4843 мм в длину и 1902 мм в ширину при колесной базе в 2822 мм. У автомобиля выразительный дизайн с длинным капотом и сдвинутым назад пассажирским отсеком. Крупная разделенная решетка радиатора сочетается с узкими светодиодными фарами. За доплату предложена и лазерная оптика. Передние крылья дополнены вентиляционными отверстиями, а задние – серьезно раздуты. В крышку багажника интегрирован спойлер, а заднюю часть визуально расширяют продолговатые фонари.

Мягкая крыша складывается с помощью

электропривода за 15 с на скорости до 50 км/ч. Также доступен защищающий от ветра дефлектор. За спинками задних сидений появились обтекатели, прячущие дуги безопасности.

В отделке салона сочетаются кожа и алюминий. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый дисплей и могут проецироваться на лобовое стекло. Центральная панель повернута к водителю, а сверху на ней установлен 10,25-дюймовый экран мультимедийной системы. Очень необычно смотрится прозрачный селектор трансмиссии. Все BMW 8 Series Convertible получили электропривод и подогрев сидений в базовой версии. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Объем багажника равен 350 л.

Базовая комплектация включает адаптивный круиз-контроль с системой автоматического торможения. Среди опций есть Wi-Fi, беспроводная зарядка для смартфо-

нов, камеры кругового обзора, парковочный автопилот с дистанционным управлением, система полуавтономного движения.

Поначалу кабриолет BMW 8 Series будут оснащать 4,4-литровым бензиновым V8 с двойным турбонаддувом мощностью 530 л. с. или 3,0-литровым 320-сильным турбодизелем. Бензиновая модификация разгоняется до 100 км/ч за 3,7 с, а ее максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. Позже обещают 600-сильный BMW M8 и гибрид.

Обязательной является 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия, а у 530-сильного варианта предусмотрен полный привод. Начальное оснащение включает адаптивные амортизаторы, а за доплату предложены управляемые задние колеса и активные стабилизаторы поперечной устойчивости.

Новый BMW 8 Series Convertible начнут продавать с марта 2019 года. Цены в Европе стартуют с отметки в 110 тыс. евро.







Mitsubishi

модернизация к юбилею

Тест-Драйв

ПРЕМЬЕРА



Mitsubishi L200







Mitsubishi выпускает пикапы с 1978 года, а самой популярной моделью марки является, конечно же, L200. Нынешний Mitsubishi L200 на конвейере с 2014 года и пришло время для его обновления – акkurat к 40-летию модели.

Модернизация оказалась весьма существенной. Пикап Mitsubishi стал ярче и интереснее на вид. У него новая хромированная решетка радиатора и более массивный передний бампер с увеличенным воздухозаборником. Стреловидные фары могут быть светодиодными, а «противотуманки» стали крупнее. У автомобиля также новые крылья с более выраженными колес-

ными арками. Также обновлены фонари и задний бампер. Как и ранее, модель предложена в двухместном и четырехместном исполнении.

В салоне Mitsubishi L200 изменений меньше. Здесь улучшены материалы отделки, а в самой дорогой версии предусмотрены кожа и черные лакированные вставки. На центральной панели заменены переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля. Список опций пополнили камеры кругового обзора, системы автоматического торможения и слежения за «слепыми» зонами.

Двигатели остались прежними. Един-

ственный бензиновый мотор – 2,4-литровая «четверка» мощностью 128 л. с. также предложены 2,4-литровые турбодизели, развивающие 154 или 181 л. с. На выбор доступны 6-ступенчатая механическая или новая 6-ступенчатая автоматическая трансмиссии. Доработана система полного привода – появилась возможность выбора режимов для грязи, снега, песка и гравия. Доступен и блокируемый задний дифференциал.

Новый Mitsubishi L200 поступит в продажу с конца года. Стоимость пикапа не изменится – от 28 тыс. долларов.







Volkswagen Tayron



яркий собрат Tiguan







Линейка моделей повышенной проходимости Volkswagen с каждым годом становится все шире и скоро их количество достигнет десяти. Последнее пополнение в этой когорте – новый Volkswagen Tayron.

Volkswagen Tayron достигает 4589 мм в длину, 1860 мм в ширину и 1660 мм в высоту при колесной базе в 2731 мм. То есть, он крупнее стандартного Volkswagen Tiguan (с которым делит платформы MQB), но меньше семиместного Tiguan Allspace.

Внешне Tayron выглядит ярче собрата очень напоминает семиместный Volkswagen

Atlas. У него высокие капот и оконная линия, выраженные колесные арки, массивные бамперы. Хромированная решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами, которые могут быть светодиодными. Линия крыши обрамлена серебристым молдингом. У заднего стекла немаленький угол наклона, а сверху его прикрывает спойлер.

Салон Tayron выдержан в традиционном стиле Volkswagen. Обод трехспицевого руля плоский снизу, а показания приборов в более дорогих версиях выведены на дисплей. Центральная панель повернута к водителю, а на ней установлен 8,0-дюймовый сенсор-

ный экран. Флагманский вариант получил электропривод и подогрев передних сидений, двухзонный климат-контроль, парковочный автопилот, камеру заднего вида.

Новый Volkswagen Tayron будут предлагать с 2,0-литровыми бензиновыми турбомоторами мощностью 186 и 220 л. с. Обе они оснащены 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями, будут модификации с передним и полным приводом.

Volkswagen Tayron планируют выпускать в Китае и поначалу предложат именно в этой стране. Цена вседорожника составит от 32 тыс. долларов.







Тест-Драйв

ПРЕМЬЕРА

Toyota Corolla

пополнение в линейке





Toyota Corolla – самая массовая модель автомобиля в истории, ведь с 1966 года выпущено свыше 46 миллионов машин. В нынешнем году дебютировало уже двенадцатое поколение модели, причем презентации различных версий разнесли во времени. Сначала показали хэтчбэк, за ним – универсал, а теперь пришла очередь седана.

Новая Toyota Corolla построена на модульной платформе TNGA, как и гибрид Prius, и седан Camry. Седан сохранил колесную базу в 2700 мм, но при этом длина выросла до 4640 мм. Дизайн автомобиля стал более выразительным – с изогнутыми фарами сложной формы и огромным воздухозаборником в бампере. У лобового стекла и задних

стоек увеличен угол наклона, а оконная линия стала выше. Задняя часть слегка приподнята, а фонари соединены черной накладкой.

В салоне улучшены материалы отделки, а в более дорогих версиях предусмотрены цифровая панель приборов и система проецирования данных на лобовое стекло. Установлен и 8-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы Toyota Touch. Салон стал просторнее, чем у предшественника.

В Европе все Toyota Corolla получат адаптивный круиз-контроль, системы автоматического торможения, контроля полосы движения и распознавания дорожных знаков. Среди опций впервые появились Wi-Fi и

беспроводная зарядка для смартфонов.

Как и хэтчбэк с универсалом, седан Toyota Corolla не будет доступен с дизелями. На выбор предложат бензиновые моторы объемом 1,6 л (132 л. с.), 1,8 л (140 л. с.) и 2,0 л (170 л. с.). Также можно будет выбрать 122-сильную гибридную силовую установку. Можно будет выбрать новую 6-ступенчатую механическую трансмиссию или вариатор. Впервые за доплату доступны адаптивные амортизаторы.

Новая Toyota Corolla в четырехдверном исполнении будет представлена в 150 странах мира. Стоимость седана стартует с отметки в 20 тыс. евро, а продажи стартуют в первом квартале 2019 года.







Lan

ПО ИНД

Тест-Драйв

ПРЕМЬЕРА



Lamborghini SC18

по индивидуальному заказу



Автомобили Lamborghini – мелкосерийный штучный товар, однако до недавнего времени итальянская марка не выпускала машины по индивидуальному заказу. Впрочем, теперь ситуация изменилась – запущена программа персонализации Ad Personam и представлено трековое купе Lamborghini SC18.

Новый Lamborghini SC18 построен на основе модели Aventador, то есть в его

основе лежит монокок из углеволокна. Отныне все кузовные панели карбоновые. Дизайн еще агрессивнее, чем у донора – с обилием граней и углов, подчеркнутых ярко-красными вставками. Ряд элементов позаимствовали у гоночного Lamborghini Huracan GT3 Evo. Спереди заметны выраженный «нос» в стиле болидов Формулы-1 и огромный воздухозаборник. Автомобиль получил обвес, а его крылья серьезно расширены. На крышке капота двигателя по-

явились характерные «жабры» и киль. Появилось и регулируемое антикрыло. Заднюю часть подчеркивают узкие Y-образные фонари и оригинальные треугольные наконечники выхлопных труб. Специально для купе разработаны кованые колесные диски диаметром 20 дюймов спереди и 21 дюйм сзади.

В отделке салона сочетаются карбон и алькантара с контрастными красными швами. Передняя панель и цифровая ком-









бинация приборов позаимствованы у того же Aventador. Клавиша запуска двигателя выполнена, как кнопка запуска ядерных ракет: ее прикрывает красная крышка. У спортивных ковшеобразных сидений – каркас из углеволокна.

Знакомый 6,5-литровый V12 позаимствовали у флагманского Lamborghini Aventador SVJ. Он развивает 770 л. с. при 8500 об/мин и обладает максимальным крутящим моментом в 720 Н·м при 6750 об/мин. С 7-ступенчатой роботизированной трансмиссией

разгон до 100 км/ч занимает 2,8 с, а максимальная скорость превышает 350 км/ч.

Lamborghini SC18 сохраняет и фирменный полный привод, и горизонтально расположенные амортизаторы, и карбоново-керамические тормозные диски. Клиренс уменьшен до 109 мм.

Новый Lamborghini SC18 останется в единственном экземпляре. Точная цена купе неизвестна: по предварительным данным, она составляет около 3 млн. долларов.

Технические характеристики Lamborghini SC18

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Колесная база, мм	2700
Клиренс (дорожный просвет), мм	109
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	6498
Тип	Бензиновый
Расположение	В базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	V12
Количество клапанов/распредвалов, шт.	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	770 при 8500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	720 при 6750
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/85
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	7-ст. роботизированная
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	Дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	255/30 ZR20 спереди, 355/25 ZR21 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,8
Максимальная скорость, км/ч	350
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	3 000 000

Range Rover Evo

дубль два



oque





За последние годы линейка Range Rover расширена и включает уже четыре модели. Самой компактной из них является Evoque, представленный в 2010 году. С того времени продали почти 800 тыс. внедорожников и теперь пришло время для второго поколения Range Rover Evoque.

Новый Range Rover Evoque по размерам сопоставим с предшественником – 4371 мм в длину и 1904 мм в ширину, а вот колесная база выросла до 2681 мм. Трехдверной

версии теперь не будет. По дизайну внедорожник также во многом схож с моделью первого поколения. Сохранены и характерный силуэт, и высокая клиновидная оконная линия, и расширенные колесные арки. Небольшое заднее стекло сверху прикрыто спойлером. Вместе с тем, автомобиль обрел черты старшего Range Rover Velar – утопленные дверные ручки и узкую решетку радиатора. Фары являются светодиодными и дополнены активной матрицей.

В салоне улучшены материалы отделки

и стало больше черных лакированных вставок. Четырехспицевый руль знаком по тому же Velar. Показания приборов теперь выведены на 12,3-дюймовый цветной дисплей. На наклоненной центральной панели установили сразу два 10,2-дюймовых сенсорных экрана. Передние сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем. На втором ряду стало просторнее, а объем багажника вырос до 591 л.

Список опций Range Rover Evoque пополнили Wi-Fi и дисплей камеры заднего вида





в салонном зеркале. А вот камеры кругового обзора дополнили функцией Ground View, позволяющей видеть объекты в «слепой» зоне, которую создает капот автомобиля. Также появилась технология Smart Settings: мультимедийная система способна самостоятельно запоминать любимые настройки владельца и применять их, когда он садится за руль. Хозяина автомобиля распознает по смартфону.

Range Rover Evoque получил 2,0-литровые бен-

зиновые мощностью 200, 250 и 300 л. с. и дизельные – на 150, 180 и 240 л. с. Самый мощный вариант разгоняется до 100 км/ч за 6,6 с и развивает 242 км/ч. Все моторы дополнены 48-вольтовой «умеренной» гибридной установкой для экономии топлива, а позже появится и 300-сильный подзаряжаемый гибрид.

На выбор предложат 6-ступенчатую механическую или 9-ступенчатую автоматическую трансмиссию, будут версии с передним и полным приводом. Вседорожник

можно дополнить системой Terrain Response с режимами для разных типов дорожного покрытия и технологией All Terrain Progress Control, позволяющей на малой скорости преодолеть сложный участок. К слову, клиренс Evoque равен 212 мм и ему под силу броды глубиной до 60 см. За доплату также предложены адаптивные амортизаторы.

Новый Range Rover Evoque поступит в продажу с весны. Базовая версия будет стоить в Европе 37 350 евро.





Технические характеристики Range Rover Evoque

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1850
Длина/ширина/высота, мм	4371/1904/1649
Колесная база, мм	2681
Колея передняя/задняя, мм	1625/1631
Клиренс (дорожный просвет), мм	212
Объем багажника, л	591/1383
Диаметр разворота, м	11,9
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1999
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	300 при 5500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	400 при 1500-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/65
Трансмиссия	
Тип привода	Подключаемый полный
Коробка передач	9-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC, HDC
Размер шин	235/60 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,6
Максимальная скорость, км/ч	242
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	9,7
загородный цикл	7,0
смешанный цикл	8,0
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	37 350 – 67 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Cadillac XT4

В МОЛОДЕЖНОМ СТИЛЕ







Марка Cadillac выпускает премиальные модели повышенной проходимости с 1998 года. Однако такие автомобили, как Cadillac XT5 и особенно Escalade – крупные и не то чтобы экономичные. Сейчас же все большим спросом пользуются небольшие вседорожники. Следуя современным тенденциям, в General Motors выпустили новый молодежный Cadillac XT4.

При длине в 4600 мм и колесной базе 2780 мм XT4 является самым маленьким Cadillac за последние несколько десятилетий. Правда, для таких размеров он довольно тяжелый – весит 1658 кг даже в базовой переднеприводной версии.

Платформу позаимствовали у старшего

Cadillac XT5, как и многие черты дизайна. Во внешнем виде господствуют грани и углы, хотя профиль у компактного вседорожника получился более стремительным. Широкая решетка радиатора по форме напоминает щит. Тоненькие изогнутые фары растянуты на крылья и являются полностью светодиодными. Базовое оснащение включает 18-дюймовые легкосплавные диски, а за доплату предложены 20-дюймовые колеса. Нижняя часть кузова прикрыта защитными пластиковыми накладками. В профиль XT4 выглядит динамично благодаря большому углу наклона задних стоек крыши. Подчеркивают их тоненькие фонари. Пятая дверь прикрыта большим спойлером.

В начальной версии в отделке использо-

вана искусственная кожа, а во всех других вариантах – натуральная. Присутствуют алюминий и лакированные поверхности, а за доплату доступны вставки из дерева. А вот руль обшит натуральной кожей во всех Cadillac XT4. К слову, на нем – целых 16 кнопок, отвечающих за аудиосистему, круиз-контроль и телефон. Циферблаты приборов разделены большим цветным экраном бортового компьютера. Внутри спидометра находится цифровой датчик температуры двигателя в баке, а в тахометре установлен указатель уровня топлива. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло, а в салонное зеркало выводится изображение с камеры заднего вида.

Ассиметричная центральная панель увен-





чана 8-дюймовым дисплеем мультимедийной системы CUE. Он сенсорный, но для навигации в меню есть и круглый джойстик. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля расположены в два ряда и довольно мелкие. Под ними размещена ниша для мелкой поклажи, которую за доплату можно дополнить беспроводной зарядкой для смартфонов. Также в салоне четыре USB-порта и три 12-вольтовые розетки.

Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Передние сиденья широкие и комфортабельные, а еще у них неплохая боковая поддержка. Электропривод кресел предусмотрен во всех Cadillac XT4. Поскольку стойки крыши тоненькие, то обзорность неплохая. Селектор трансмиссии получил электронное управление, что позволило сделать его механизм компактнее, а под ним разместить нишу для мелкой поклажи. Это также освободило больше места для подлокотника. Внутри его – бокс с беспроводным зарядным устройством для мобильных телефонов.

На втором ряду пространство для ног очень щедрое – одно из самых больших в классе. А вот над головой места не так уж и много, что ощутят пассажиры ростом свыше 185 см. Ширина салона позволяет с удобством разместить троих пассажиров. Объем багажника довольно большой: 637 л в обычном состоянии и 1385 л – со сложенными

задними сиденьями.

Начальная комплектация Cadillac XT4 очень богатая – система доступа без ключа, электропакет, двухзонный климат-контроль, датчики света и дождя, камера заднего вида,

Wi-Fi, аудиосистема с 7 динамиками, Bluetooth, круиз-контроль. Также предусмотрены 8 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. Во флагманской версии Premium Luxury доба-





вили электропривод пятой двери с сенсорным открытием, спутниковую навигацию, системы мониторинга «слепых» зон и соблюдения полосы движения. Перечень опций включает электропривод рулевой колонки, подогрев руля и сидений обоих рядов, вентиляцию и массаж передних кресел, парковочный автопилот, камеры кругового обзора, систему автоматического замедления.

Новый Cadillac XT4 доступен только с одним двигателем – 2,0-литровой бензиновой «четверкой» с турбонаддувом. Это двигатель нового поколения, который основательно переработали. Мотор не настолько мощный, как ранее – 237 л. с. Но зато он стал более эластичным и тяговитым. Пиковые 350 Н·м крутящего момента теперь достигаются уже с 1500 об/мин и доступны вплоть до 4000 об/мин. Турбопауза практически незаметна, а работает двигатель гораздо тише. Разгон до 100 км/ч занимает 7,5 с. Благодаря технологии отключения цилиндров удалось на 15% снизить расход топлива. В городском цикле расход топлива составляет 10,7 л/100 км, а в загородном – 8,1 л/100 км.

Автоматическая 9-ступенчатая трансмиссия работает быстро, хотя передачи слишком «короткие», поэтому переключения происходит очень часто. Полный привод для XT4 предложен за доплату. Водитель может принудительно подключить заднюю ось. Хотя клиренс небольшой – 172 мм.

К тому же, у полноприводного Cadillac XT4 есть система векторизации, помогающая уменьшить недостаточную поворачиваемость. Конечно, сцепление с дорогой у полноприводной версии лучше, но о выдающихся вседорожных способностях говорить не

приходится. Ходовая больше настроена на комфорт, поэтому большинство неровностей мягко поглощаются. Правда, и крены кузова серьезно выражены. С 20-дюймовыми колесами езда более упругая. За доплату предложены адаптивные амортизаторы. Рулевое управление очень легкое, но до-

вольно точное, пусть обратной связи у него немного. Благодаря системе активного подавления звуковых помех в салоне тихо, хотя 20-дюймовые шины слишком шумные.

Cadillac XT4 уже поступил в продажу в США. Цены стартуют с отметки в 35 800 долларов.





Технические характеристики Cadillac XT4

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1799
Длина/ширина/высота, мм	4600/1882/1628
Колесная база, мм	2780
Колея передняя/задняя, мм	1606/1603
Клиренс (дорожный просвет), мм	172
Объем багажника, л	637/1385
Диаметр разворота, м	10,8
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1998
Тип	Бензиновый
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	в ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	237 при 5000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	350 при 1500-4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/62
Трансмиссия	
Тип привода	подключаемый полный
Коробка передач	9-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, StabiliTrak
Количество подушек безопасности, шт.	8
Размер шин	235/65 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,5
Максимальная скорость, км/ч	210
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	10,7
загородный цикл	8,1
смешанный цикл	9,5
Стоимость автомобиля в США, долларов	35 800 – 56 500
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Mercedes-Benz A-Class Sedan

расширение линейки





Изначально Mercedes-Benz A-Class был компактным мини-вэном, однако с 2012 года это хэтчбэк С-класса. Теперь же линейка расширена и впервые появился седан Mercedes-Benz A-Class. Сразу отметим, что это не замена модели CLA: она останется и станет еще динамичнее.

Новый Mercedes-Benz A-Class Sedan во многом схож с хэтчбэком и от «носа» до задних дверей практически не отличается от него. У автомобиля стремительный силуэт с высокой оконной линией и покатой формой крыши. Передняя часть выполнена в духе нового Mercedes-Benz CLS, который ввел новое направление в дизайне марки. Широкая решетка радиатора сочетается со слегка раскосыми светодиодными фа-

рами. В крышку багажника интегрирован спойлер, а ширину задней части подчеркивают стреловидные фонари. Версию с пакетом AMG Line можно узнать по аэродинамическому обвесу и 18-дюймовым легкосплавным дискам вместо стандартных 16-дюймовых.

Седан Mercedes-Benz A-Class длиннее хэтчбэка на 130 мм (4549 мм), однако колесная база у них одинаковая – 2729 мм. Интересно, что у четырехдверной версии лучше проработана аэродинамика: коэффициент лобового сопротивления достиг рекордно низкого для серийных авто показателя – 0,22.

Компоновка салона также знакома по хэтчбэку. Вентиляционные дефлекторы по форме похожи на турбины, а у подсветки

изменяется цвет (всего предусмотрено 64 разных ее варианта). Трехспицевое рулевое колесо снабжено небольшими сенсорными панелями для управления бортовым компьютером, спутниковой навигацией и аудиосистемой. Дисплей цифровой панели приборов и сенсорный экран мультимедийной системы сгруппированы в один блок по примеру Mercedes-Benz S-Class и E-Class. В зависимости от уровня оснащения их диагональ – 7,0 или 10,25 дюйма.

Центральная панель немного повернута к водителю, а переключателей на ней совсем немного. Сами кнопки довольно мелкие. Также есть возможность заказать отдельную сенсорную панель для навигации в меню мультимедиа. Оригинально смотрится компактный селектор трансмиссии.





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

На втором ряду места над головой немного больше, чем в хэтчбэке, а вот пространство для ног примерно такое же. Сзади комфортнее двоим, хотя при необходимости поместятся и трое. Объем багажника составляет 420 л, а его крышка может быть снабжена электроприводом с сенсорным открытием.

Обнащение Mercedes-Benz A-Class Sedan включает систему доступа без ключа, элек-

троприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контроль, датчики света и дождя, аудиосистему, спутниковую навигацию с голосовым управлением, связь Bluetooth и круиз-контроль. Также предусмотрены 7 подушек безопасности, система стабилизации, технологии автоматического замедления и соблюдения полосы движения. Перечень опций включает подогрев, вентиляцию и функцию массажа передних сидений, парковочный автопилот, камеры кругового обзора, Wi-Fi, беспроводную зарядку для смартфонов. Можно выбрать системы мониторинга «слепых» зон, распознавания дорожных знаков, слежения за усталостью водителя и даже полуавтономного движения.

Поначалу на выбор предложат четыре

двигателя с турбонаддувом и системой глушения при остановках. Новый 1,3-литровый турбомотор развивает 163 л. с. Выше в иерархии – 2,0-литровая «четверка», развивающая 190 и 224 л. с. Она работает очень тихо и плавно, но вместе с тем очень тяговит, особенно на «низах». У более мощной версии пик крутящего момента в 350 Н·м доступен уже с 1200 об/мин и в распоряжении вплоть до 4000 об/мин. Разгон до 100 км/ч занимает 6,3 с, а максимальная скорость составляет 250 км/ч. Расход топлива в городском цикле составляет 8,9 л/100 км, а в загородном – 5,2 л/100 км.

Турбодизель объемом 1,5 л развивает 116 л. с. Его 260 Н·м крутящего момента, которые в распоряжении с 1750 об/мин, однако при обгоне или выезде на гору





мотор приходится раскручивать. Он работает тише, чем ранее. С ним Mercedes-Benz A-Class разгоняется до 100 км/ч за 10,6 с и способен развить 206 км/ч. В городе он расходует 4,4 л/100 км, а на трассе – 3,8 л/100 км.

Все версии оснащены 7-ступенчатой роботизированной трансмиссией с двумя сцеплениями. Она стала работать более плавно и демонстрирует очень быструю смену передач. Для более мощных версий

за доплату предложен полный привод.

По управляемости новый Mercedes-Benz A-Class Sedan мало чем отличается от хэтчбэка. Езда в нем мягкая и комфортабельная. Правда, следует отметить, что в более доступных версиях задняя подвеска торсионная, а вот за «многорычажку» придется доплатить. В последнем случае, серьезно улучшается управляемость. У всех A-Class Sedan предусмотрена система изменения настроек двигателя и шасси, а за доплату

доступны адаптивные амортизаторы. Сцепление с дорогой хорошее, а недостаточная поворачиваемость редко проявляется. Рулевое управление точное, однако обратной связи ему не хватает, особенно в околонулевой зоне. Единственное существенное отличие седана – лучшая шумоизоляция в силу более эффективной аэродинамики.

Седан Mercedes-Benz A-Class уже поступил в продажу в Европе. Цены стартуют с отметки в 31 тыс. евро.





Технические характеристики Mercedes-Benz A-Class Sedan

Тип кузова	седан	
Количество дверей/мест, шт.	4/5	
Снаряженная/полная масса, кг	1450	1380
Длина/ширина/высота, мм	4549/1796/1446	
Колесная база, мм	2729	
Колея передняя/задняя, мм	1567/1567	
Клиренс (дорожный просвет), мм	104	
Объем багажника мин/макс, л	420	
Диаметр разворота, м	11,0	
Двигатель		
Рабочий объем, см ³	1991	1461
Тип	Бензиновый, с турнаддувом	Дизельный, с турнаддувом
Расположение	спереди, поперечно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	224 при 5500	116 при 3750
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	350 при 1200-4000	260 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50	Дт/50
Трансмиссия		
Тип привода	подключаемый полный	передний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	Дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	Дисковые	
Количество подушек безопасности, шт.	7	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR	
Размер шин	225/45 R17	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,3	10,6
Максимальная скорость, км/ч	250	206
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	8,9	4,4
загородный цикл	5,2	3,8
смешанный цикл	6,5	4,1
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	31 000 – 37 500	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Fiat 500X в ретро-стиле







В линейке Fiat модели повышенной проходимости были давно. Однако как правило это были либо утилитарные вседорожники для армии, либо специальные полноприводные версии вроде Fiat Panda 4X4. Ситуация изменилась в 2014 году, когда появился новый Fiat 500X. Несмотря на название и схожий дизайн, он не имеет ничего общего с Fiat 500, а делит платформу с Jeep Renegade. Теперь модель прошла обновление.

Новый Fiat 500X сохраняет знакомый ретро-стиль. Во его виде преобладают плавные формы, а устоек крыши – большие углы наклона. В фирменном стиле выполнена и передняя часть автомобиля: четыре большие круглые фары сочетаются с узким

хромированным молдингом на «носу». Оптика, кстати, освежена и дополнена ходовыми огнями уже в базовой версии, а в более дорогих вариантах полностью светодиодная. У автомобиля раздутые колесные арки и большой воздухозаборник в переднем бампере. «Плечи» задних крыльев расширены, а на крыше установлен спойлер. Новые фонари с «пустой» центральной секцией известны по хэтчбэку Fiat 500.

Можно выбрать один из двух типов внешнего оформления: стандартный Urban Look и Cross Look с защитным пластиковым обвесом и более массивными бамперами, скошенными снизу. В последнем случае клиренс увеличен до 180 мм, угол въезда – до 21,3°, а съезда – до 30,1°.

Полноприводную версию Fiat 500X Cross можно отличить по защитному пластиковому обвесу, несколько срезанным снизу бамперам (это призвано увеличить) и большому (180 мм) дорожному просвету. Базовая версия оснащена 16-дюймовыми стальными колесами, а в качестве опции доступны 18-дюймовые легкосплавные диски. Традиционно, предусмотрены различные способы персонализации автомобиля: можно выбрать двухцветную окраску, наклейки на кузов, полосы на капот.

Салон Fiat 500X выглядит не менее оригинально. Здесь также можно увидеть черты классических Fiat 500. Например, окрашенный в цвет кузова пластик на передней панели имитирует голый металл, довольно







много и хромированных вставок. Вседорожник получил новый трехспицевый руль, заменены и приборы. Они по-прежнему помещены в отдельные колодцы: центральное место занимает цветной экран бортового компьютера, справа от него – тахометр, а слева – спидометр. Рычаг коробки переключения передач расположен высоко, а потому находится как раз под рукой.

Рельефная центральная панель увенчана новым 7,0-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы UConnect. Клавиш блоков аудиосистемы и климатической установки немного, поэтому разобраться в них несложно. У 500X – два перчаточных ящика, а также вместительные отсеки в дверях и центральной панели.

Рулевая колонка Fiat 500X регулируется по высоте и глубине. Посадка во вседорожнике не очень высокая, а толстые задние стойки несколько ухудшают обзор назад. Передние сиденья довольно мягкие, но их подушки немного коротковаты. Стояночный тормоз – электромеханический и отсутствие

традиционного «ручника» позволило освободить больше места для подстаканников и подлокотника с боксом внутри.

На втором ряду места для ног не очень много, а вот пространство над головой достаточное для взрослых среднего роста. Салон не очень широкий в районе плеч, поэтому троим пассажирам сзади тесновато. Багажник небольшой – всего 245 л, а со сложенными задними креслами увеличивается до 910 л. Пол здесь регулируемый: доступны два различных его положения.

Комплектация Fiat 500X расширена и начальная версия теперь оснащена электроподъемниками, кондиционером, аудиосистемой с 4 динамиками, круиз-контролем с ограничителем скорости. Также обязательными являются 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии соблюдения полосы движения и распознавания дорожных знаков. В самом дорогом варианте City Cross добавлены система бесключевого доступа, двухзонный климат-контроль,







камера заднего вида, датчики света и дождя, круиз-контроль. Перечень опций включает подогрев сидений, панорамную крышу, 560-ваттную аудиосистему. Также можно выбрать технологии автоматического замедления и слежения за «слепыми» зонами.

Линейка двигателей Fiat 500X претерпела серьезные изменения. В частности, появились новые бензиновые турбомоторы объемом 1,0 л (120 л. с.) и 1,3 л (150 л. с.). Более мощный вариант, конечно, выглядит предпочтительнее. Он отличается резвым характером и быстро раскручивается. Пиковые 270 Н·м крутящего момента достигаются

при 1850 об/мин. Правда, «четверка» довольно-таки громкая. Автомобиль разгоняется до 100 км/ч за 9,1 с и достигает 196 км/ч. Расход топлива при этом меньше, чем у старого 1,4-литрового мотора: 7,4 л/100 км в городском цикле и 5,8 л/100 км – в загородном.

Турбодизели объемом 1,3 л (95 л. с.) и 1,6 л (120 л. с.) не изменились, а вот 2,0-литровый мотор стал мощнее – 150 л. с. Он весьма тяговит на малых оборотах, ведь 350 Н·м крутящего момента в распоряжении с более низких 1500 об/мин. Двигатель не самый тихий, но зато динамика у него не-

плохая. Разгон до 100 км/ч занимает 10,1 с, а максимальная скорость равна 196 км/ч. Да и «аппетит» небольшой – 6,5 л/100 км в городе и 4,5 л/100 км – на трассе.

Поначалу полноприводной будет только 2,0-литровая версия, ее же оснастили и 9-ступенчатым «автоматом». Остальные варианты пока предлагают с механической трансмиссией и передним приводом.

Конечно, полный привод обеспечивает лучшее сцепление с дорогой, но и переднеприводные 500X в этом плане неплохи. Тем более, что предусмотрен специальный вседорожный режим системы стабилизации.



Технические характеристики Fiat 500X

Тип кузова	универсал	
Число дверей/мест	5/5	
Снаряженная/полная масса, кг	1395	1570
Длина/ширина/высота, мм	4269/1796/1620	
Колесная база, мм	2570	
Колея передняя/задняя, мм		
Клиренс (дорожный просвет), мм	160	180
Объем багажника, л	245/910	
Диаметр разворота, м	10,8	
Двигатель		
Рабочий объем, см ³	1332	1956
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	дизельный, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, поперечно	
Расположение и число цилиндров	В ряд, 4	
Количество клапанов/распредвалов	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	140 при 5500	170 при 3750
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	230 при 1750	350 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/48	Дт/48
Трансмиссия		
Тип привода	Передний	Подключаемый полный
Коробка передач	6-ст. механическая	9-ст. автоматическая
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, TPMS	
Количество подушек безопасности, шт	6	
Размер шин	215/60 R17	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,1	10,1
Максимальная скорость, км/ч	196	196
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	7,4	6,5
загородный цикл	5,8	4,5
смешанный цикл	6,4	5,5
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	17 500 – 29 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

С недостаточной поворачиваемостью борется система векторизации тяги Dynamic Steering Torque. Рулевое управление точное, хоть и не самое информативное. Нажав кнопку City можно сделать руль легче, что удобно в городских условиях и при парковке. Подвеска в базовых версиях легко справляется с дорожными неровностями, а вот с 18-дюймовыми колесными дисками езда становится довольно упругой. Зато вседорожник мало кренится в поворотах.

Обновленный Fiat 500X уже начали продавать в Европе. Стоимость вседорожника осталась на прежнем уровне – от 17 500 евро.



Kia K900

НОВЫЙ ФЛАГМАН



С 2012 года марка Kia представлена в F-классе с моделью Quoris. За океаном этот представительский седан был известен под названием K900. Теперь пришло время для второго поколения флагмана Kia и в последний момент было решено отказаться от названия Quoris в пользу индекса K900.

Новый Kia K900 сохраняет знакомый силуэт предшественника с длинным капотом, коротким передним свесом и высокой оконной линией. Вместе с тем, дизайн стал элегантнее – с обилием плавных линий и хрома. У стоек крыши несколько уменьшили углы наклона. Хромированная решетка радиатора увеличена в размерах, шире стал и воздухозаборник в бампере. А вот фары стали компактнее, причем оптика теперь светодиодная во всех версиях. Капот выполнен профилированным, а оконные рамки и пороги обрамлены серебристыми накладками. Под стать им – и 19-дюймовые полированные колесные диски. Хромом обрамлены и фонари. В крышку багажника интегрирован спойлер, а в заднем бампере бросаются в глаза продолговатые наконечники выхлопных труб.

Kia K900 использует платформу премиальных Hyundai из линейки Genesis. Седан подрос до 5120 мм в длину и 1915 мм в

ширину при колесной базе в 3105 мм. Учитывая исполинские размеры седана, начальная масса в 2103 кг вполне объяснима. Улучшена аэродинамика: коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,27.

В отделке салона сочетаются дорогая кожа Нарра, дерево и полированный алюминий. Подсветка осуществляется с помощью светодиода, причем нажатием кнопки можно изменить ее цвет (доступны 64 разных варианта). Передняя панель выполнена обволакивающей, а четырехспицевый руль выглядит очень необычно. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый экран с возможностью изменения конфигурации. За доплату доступна система проецирования данных на лобовое стекло.

Широкая центральная панель Kia K900 увенчана сенсорным дисплеем – также 12,3-дюймовым. Ниже установлены стильные аналоговые часы. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и привыкнуть к ним несложно. Оригинально выглядит компактный селектор трансмиссии.

Как рулевая колонка, так и передние сиденья Kia K900 оснащены электроприводом с памятью на настройки. Кресла широкие и очень комфортабельные, но в то же время неплохо удерживают спину. Они оснащены подогревом и вентиляцией, обогревается

и обод руля. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Подлокотники прячут отделение для мелкой поклажи с беспроводным зарядным устройством для мобильных телефонов.

Задние сиденья также можно дополнить регулируемой спинкой электроприводом, подогревом и вентиляцией. Места на втором ряду более, чем достаточно, особенно щедрое пространство для ног. У задних пассажиров также предусмотрены свои переключатели аудиосистемы и климатической установки. Объем багажника составляет 484 л, а его крышка оснащена электроприводом с сенсорным открытием.

Конечно же, комплектация Kia K900 очень богатая: система бесключевого доступа, электропакет, трехзонный климат-контроль, мощная аудиосистема, камеры кругового обзора, датчики света и дождя, люк в крыше, спутниковая навигация, парковочный автопилот адаптивный круиз-контроль с функцией движения в пробках. Также установлены 9 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического замедления, определения усталости водителя, соблюдения полосы движения и мониторинга «слепых» зон.







K9000



Поначалу представительский седан выйдет на глобальный рынок только с 3,3-литровым турбированным V6. Двигатель развивает 370 л. с. при 6000 об/мин. Турбопауза у нее почти отсутствует, а тяга на малых оборотах отличная, ведь максимальные 520 Н·м крутящего момента в распоряжении уже с 1300 об/мин. Мотор отзывчив и обеспечивает равномерный разгон, но при этом очень тихий. Kia K900 достигает 100 км/ч за 5,6 с, а его максимальная скорость ограничена на отметке в 240 км/ч. В городском

цикле расход топлива составляет 14,3 л/100 км, а в загородном – 9,9 л/100 км. Позже линейку расширят атмосферные двигатели: 3,8-литровый 315-сильный V6 и 5,0-литровый V8 мощностью 425 л. с.

Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия переключает передачи практически незаметно, но не очень быстро. В 3,3-литровой версии обязательным является полный привод, хотя будут и заднеприводные варианты.

Новый Kia K900 по-прежнему ставит на

первое место комфорт. Его подвеска стала чуть жестче, хотя на деле это незаметно – автомобиль буквально плывет по дороге и плавно поглощает все неровности. Зато немного уменьшились крены кузова, особенно если перевести адаптивные амортизаторы в режим Sport. Руль очень легкий и запросто вращается несколькими пальцами, хотя он все же точнее, чем у предшественника. Полный привод обеспечивает хорошее сцепление с дорогой, а система векторизации тяги уменьшает недостаточную пово-



рачиваемость. В Kia неплохо поработали над шумоизоляцией и установили ламинированные стекла, поэтому в салоне очень тихо даже при 150 км/ч.

Kia K900 уже поступил в продажу на родине, в Южной Корее, а с конца года появится на рынках США и Европы. Пусть это и флагманская модель марки, но она сохранила традиционную для Kia доступность. Цены стартуют с отметки в 60 тыс. долларов.



Технические характеристики Kia K900

Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Снаряженная масса, кг	2103
Длина/ширина/высота, мм	5120/1915/1490
Колесная база, мм	3105
Колея передняя/задняя, мм	1629/1639
Клиренс (дорожный просвет), мм	140
Объем багажника, л	484
Диаметр разворота, м	11,5
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	3342
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	370 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	510 при 1300-4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/77
Трансмиссия	
Тип привода	Подключаемый полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, Traction control
Количество подушек безопасности, шт.	9
Размер шин	245/40 R19 спереди, 275/40 R19 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,6
Максимальная скорость, км/ч	240
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	14,3
загородный цикл	9,9
смешанный цикл	12,3
Стоимость автомобиля в США, долларов	60 000 – 75 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Citroen B

преобр



erlingo

ажение





Мини-вэн Citroen Berlingo известен с 1996 года, когда его представили вместе с собратом Peugeot Partner. Теперь пришло время для его третьего поколения, которое серьезно преобразилось и вышло на новый уровень.

В первую очередь, бросается в глаза измененный дизайн автомобиля. Передняя часть выполнена в современном стиле Citroen. Хромированная решетка радиатора сочетается сразу с двумя воздухозаборниками, а оптика автомобиля выполнена «двухэтажной». У мини-вэна очень высокий капот и выраженные колесные арки. Боковины профилированы, а на них появились защитные накладки Airbump с заполненными воздухом камерами. Как и прежде, задние двери выполнены сдвижными, а фары

расположены в задних стойках крыши. Также можно выбрать вседорожный вариант XTR с увеличенным клиренсом и дополнительным пластиковым обвесом.

Новый Citroen Berlingo построен на современной модульной платформе EMP2, как и Citroen C4 Cactus и C3 Aircross. Автомобиль предлагают в двух версиях – стандартной (4403 мм в длину) и удлиненной (4753 мм). Ширина и высота в обоих вариантах одинаковые – 1848 и 1796 мм, соответственно.

Внутри значительно улучшены материалы отделки, можно выбрать даже двухцветный пластик. Рулевое колесо автомобиля очень компактное, а его обод выполнен плоским снизу. Приборы помещены в отдельные колодцы и разделены цветным экраном бортового компьютера. Можно выбрать и

систему проецирования данных на лобовое стекло.

Широкая центральная панель Citroen Berlingo 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 (их суммарный объем – 186 л). 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 Citroën Berlingo 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 Citroën Berlingo оснащены электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционером, 4 подушками безопасности и системой стабилизации. В самом дорогом варианте 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, камеры кругового обзора, 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 характер, 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 13 с, а максимальная скорость равна 175 км/ч. В городе мини-вэн расходует 6,3 л/100 км, а на трассе – 5,0 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 предшественника. Да и динамика

очень неплохая – 12,8 с до 100 км/ч и максимальные 186 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 4,8 л/100 км, а в загородном – 4,3 л/100 км.

Самые мощные бензиновая и дизельная версии доступны с новой 8-ступенчатой автоматической трансмиссией, остальные варианты оснащают 6-ступенчатой «механикой». Вариант XTR получил всесезонную антипробуксовочную систему Grip Control.

Конечно же, ходовая Citroën Berlingo 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 не самое информативное, зато на малых скоростях нажатием кнопки его можно сделать легче. Также существенно улучшена шумоизоляция салона и внутри стало тише. В частности, выбоины на дорогах не столь слышны, как ранее.

Новый Citroën Berlingo изменился внешне, стал богаче оснащен и получил более экономичные двигатели. Правда, мини-вэн и подорожал – теперь стоит от 19 тыс. евро.



Технические характеристики Citroen Berlingo

Тип кузова	Мини-вэн	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная/полная масса, кг	1506	1580
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	
Двигатель		
Рабочий объем, см ³	1199	1499
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, поперечно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	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
Трансмиссия		
Тип привода	передний	
Коробка передач	6-ст. механическая	8-ст. автоматическая
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	
Количество подушек безопасности, шт.	4-6	
Размер шин	205/65 R15	215/55 R17
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	13,0	12,8
Максимальная скорость, км/ч	175	186
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	6,3	4,8
загородный цикл	5,0	4,3
смешанный цикл	5,5	4,5
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	19 000 – 30 600	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	



Акура ILX

САМЫЙ ДОСТУПНЫЙ
В ЛИНЕЙКЕ





Седан Acura ILX известен с 2012 года – именно тогда он пришел на смену модели RSX. На данный момент это самая доступная модель от премиум-отделения концерна Honda. Время для ее второго поколения пришло давно, однако в Acura ограничились повторным обновлением, причем довольно-таки серьезным.

Acura ILX по-прежнему отличается клиновидным профилем с длинным капотом и укороченной задней частью, а также большим углом наклона лобового стекла. Обновление

призвано наделить седан чертами нового фирменного стиля. Вот почему у него новая большая пятиугольная решетка радиатора и узкие фары. Оптика, кстати, светодиодная во всех ILX. В V-образном переднем бампере увеличены воздухозаборники, новая и панель капота. Задние стойки крыши привлекают внимание небольшим изломом в районе оконной линии. «Плечи» задних крыльев немного расширены, а подчеркивают их новые продолговатые фонари. Версию со спортивным пакетом A-Spec

можно отличить по аэродинамическому, спойлеру на крышке багажника и 18-дюймовым легкосплавным дискам вместо стандартных 17-дюймовых.

При длине в 4620 мм и колесной базе в 2670 мм Acura ILX считается моделью C-класса, пусть и довольно крупной. Тем более, что в основе седана лежит платформа Honda Civic предыдущего поколения.

В салоне улучшены материалы отделки. Пластик щедро разбавлен многочисленными вставками «под алюминий». Передняя







панель напоминает по форме распростертые крылья. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей во всех версиях. В варианте A-Spec добавлены металлические накладки на педалях, и вставки из алькантары на сиденьях, а подсветка салона – ярко-красная. На приборной панели преобладают

крупные спидометр и тахометр, разделенные цветным экраном бортового компьютера. По краям приборной панели находятся указатели температуры охлаждающей жидкости и остатка топлива в баке.

На наклоненной центральной панели Acura ILX установлены сразу два новых дисплея.

Верхний, 8-дюймовый, выводит данные навигационной системы. Нижний сенсорный экран с диагональю 7 дюймов заменяет часть клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля, а также отвечает за мультимедийную систему AcuraLink. Такая компоновка уменьшает количество кнопок.



У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Новые передние сиденья достаточно мягкие и комфортабельные. В варианте А-Спес теперь устанавливаются спортивные кресла с улучшенной боковой поддержкой. Электропривод и подогрев теперь являются частью базового оснащения. На центральном тоннеле установлен подлокотник с боксом внутри. Тоненькие передние стойки крыши обеспечивают хорошую обзорность вперед и по сторонам.

На втором ряду Acura ILX комфортнее двоим пассажирам, но при надобности поместятся и трое. Пространство для ног весьма щедрое, а вот запас места над головой мог бы быть и немного больше. Объем багажника ILX составляет 374 л.

Комплектация Acura ILX расширена и уже в базовой версии есть система доступа без ключа, электропакет, двухзонный климат-контроль, люк в крыше, камера заднего вида, круиз-контроль, аудиосистема, связь Bluetooth. Обязательными являются 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контро-

ля давления в шинах, технологии автоматического торможения и соблюдения полосы движения. Опционный пакет Technology кожаный салон аудиосистему с 10 динамиками, технологий слежения за «слепыми» зонами и спутниковой навигации.

Как и ранее, седан Acura предложен только с 2,4-литровой бензиновой четверкой с непосредственным впрыском топлива. Знакомый по Honda Accord мотор развивает 201 л. с. при 6800 об/мин, а его максимальные 245 Н·м крутящего момента доступны 3600 об/мин. То есть, тяги в среднем диапазоне оборотов не так уж и мало. Двигатель работает тихо, хотя при разгоне становится несколько громче. Седан демонстрирует неплохую динамику: разгоняется до 100 км/ч за 7,1 с и способен развить 217 км/ч. Вместе с тем он стал и экономичнее: 9,8 л/100 км в городском цикле и 6,7 л/100 км – в загородном.

Роботизированная 8-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует быстрые переключения передач, а при

желании можно выбрать ручной режим и воспользоваться подрулевыми лепестками.

Настройки ходовой Acura ILX – компромисс между комфортом и управляемостью. Рулевое управление стало немного тяжелее, хотя из-за электроусилителя обратной связи по-прежнему немного. Поскольку «нос» седана тяжелый (на передние колеса приходится 63% массы), то довольно ощутима недостаточная поворачиваемость. Кроме того, при резком разгоне иногда проявляется паразитное силовое подруливание – седан начинает рыскать. В меру упругая подвеска обеспечивает неплохой комфорт езды, но при этом крены кузова в поворотах весьма небольшие. На больших скоростях в салоне тихо благодаря системе активного подавления звуковых помех (она борется с ними, генерируя шум такой же частоты, но противоположной фазы).

Освеженный Acura ILX уже поступил в продажу. В США седан стоит от 28 тыс. долларов, а с пакетами А-Спес и Technology его цена возрастает до 35 тыс.

Технические характеристики Acura ILX

Тип кузова	седан
Количество дверей/мест, шт.	4/5
Снаряженная масса, кг	1403
Длина/ширина/высота, мм	4620/1794/1412
Колесная база, мм	2670
Колея передняя/задняя, мм	1509/1529
Клиренс (дорожный просвет), мм	135
Объем багажника мин/макс, л	374
Диаметр разворота, м	11,0
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	2354
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	201 при 6800
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	245 при 3600
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	8-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, VSA
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	225/50 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,1
Максимальная скорость, км/ч	217
Расход топлива, л/100 км:	
- городской цикл	9,8
- загородный цикл	6,7
- смешанный цикл	8,4
Стоимость автомобиля (в США), долларов	28 000 – 35 000
Первое техобслуживание км	20 000
Периодичность техобслуживания км	20 000



Audi A1

вторая глава





Audi выпускает хетчбэки В-класса с 1999 года, а в 2011 году представила модель А1. За семь лет выпущено свыше 800 тыс. автомобилей и теперь пришло время для второго поколения самой маленькой модели Audi.

Как и прежде, Audi А1 является близким родственником Volkswagen Polo и, как и собрат, построен на новой модульной платформе MQB-А0. Хетчбэк теперь предлагают исключительно в пятидверном исполнении и он существенно подрос. Длина достигла 4029 мм, а колесная база увеличена до 2564 мм. То есть, автомобиль практически догнал Audi А3 первого поколения. Начальная версия весит 1105 кг.

Дизайн хетчбэка стал солиднее и мужественнее. Во внешнем виде стало больше граней и просматриваются черты Audi Sport Quattro вроде тоненького воздухозаборника на «носу» или толстых наклоненных задних стоек. Широкая шестиугольная решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами, дополненными стреловидными ходовыми огнями. За доплату оптика теперь

может быть и полностью светодиодной. Оконная линия стала ниже, боковины теперь более профилированы, а колесные арки расширены. Пятую дверь прикрывает немаленький спойлер а по краям кузова сзади размещены изогнутые фонари. Автомобиль с пакетом S Line можно узнать по аэродинамическому обвесу и 17-дюймовым легкосплавным дискам вместо стандартных 15-дюймовых.

В салоне Audi А1 улучшены материалы отделки, хотя они и так были неплохими по меркам В-класса. Можно выбрать яркие вставки в цвет кузова или строгие черные лакированные детали. Внутри преобладают горизонтальные линии, а вентиляционные дефлекторы растянуты на всю переднюю панель. Уже в базовой версии предусмотрены multifункциональный руль и цифровая панель приборов – 10,25-дюймовый дисплей.

Центральная панель повернута к водителю и увенчана сенсорным экраном мультимедийной системы. В зависимости от комплектации его диагональ составляет

8,8 или 10,1 дюйма. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля стало меньше: они крупные и рационально упорядочены. Под ними предусмотрена ниша с двумя USB-разъемами и опционной беспроводной зарядкой для смартфона.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина, а диапазон регулировок водительского сиденья расширен. Передние сиденья Audi А1 несколько упругие, но зато неплохо удерживают спину. У спортивных кресел в версии S Line боковая поддержка лучше и, в добавок, в их отделке использована кожа. Обзорность во всех направлениях хорошая. За доплату можно выбрать сдвижной подлокотник с боксом внутри.

Взросшие размеры положительно повлияли на внутреннее пространство. На втором ряду стало больше места для ног и над головой, а салон стал шире в районе плеч. К тому же, объем багажника Audi А1 вырос до 335 л. Со сложенными задними сиденьями получается 1090 л.

Комплектация хетчбэка расширена и теперь в базовой версии есть электростеклоподъ-





емники, электропривод и обогрев зеркал, кондиционер, аудиосистема, ограничитель скорости. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стабилизации, автоматического торможения и соблюдения полосы движения. В S Line добавили круиз-контроль и парктроник. Среди опций появились камера заднего вида, парковочный автопилот, 560-ваттная аудиосисте-

ма, адаптивный круиз-контроль с режимом для пробок, Wi-Fi, технология распознавания дорожных знаков.

На первых порах для Audi A1 предложат только бензиновые турбомоторы, а появившиеся дизельные версии под вопросом. Начальный 1,0-литровый трехцилиндровый двигатель развивает 116 л. с. Он обладает резвым характером и быстро раскручива-

ется. На «низах» ощутима турбояма, но зато в среднем диапазоне оборотов двигатель неплохо себя проявляет. Пиковые 175 Н·м крутящего момента доступны при 2000-3500 об/мин. Правда, мотор шумноват. С ним хэтчбэк разгоняется до 100 км/ч за 9,5 с и развивает 203 км/ч. При этом он экономичный благодаря системе глушения мотора при остановках. В городском цикле расход то-





плива составляет 6,0 л/100 км, а в загородном – 4,2 л/100 км.

Лхшую динамику обеспечит 1,5-литровая 150-сильная «четверка», а на вершине линейки расположился 2,0-литровый мотор мощностью 200 л. с. Его максимальные 320 Н·м крутящего момента достигаются всего при 1500 об/мин. Для столь небольшого автомобиля этого более, чем достаточно, и на недостаток мощности жаловаться не приходится. При этом «четверка» может очень резко раскручиваться до высоких 6500 об/мин. Хотя при резком старте ощущается паразитное силовое подруливание. Разгон до 100 км/ч занимает 6,5 с, а максимальная скорость составляет 236 км/ч.

Двигатель негромкий, хотя в спортивном режиме его звук становится сильнее. При этом он вполне экономичный: 7,7 л/100 км в городском цикле и 4,9 л/100 км – в загородном.

Механическая 6-ступенчатая трансмиссия порадует точностью работы, хотя передачи слишком «длинные». Альтернативой является «робот» с двумя сцеплениями DSG, работающий очень быстро.

Расширенная колея и пониженный центр тяжести поспособствовали улучшению управляемости хетчбэка. Как ни странно, менее мощные версии Audi A1 являются более маневренными, ведь у них передняя часть легче. У 2,0-литрового варианта не-

достаточная поворачиваемость более выражена, однако с ней борется система векторизации тяги. К тому же, у 200-сильной версии более жесткая подвеска и 17-дюймовые низкопрофильные шины, а потому езда довольно-таки упругая. Менее мощные модификации гораздо комфортнее, но крены кузова при этом остаются небольшими. За доплату предложены адаптивные амортизаторы и система изменения настроек двигателя и шасси. Руль точный и вполне информативный. Также следует отметить улучшенную шумоизоляцию.

Новый Audi A1 уже поступил в продажу в Европе. Цены стартуют с отметки в 19 500 евро.

Технические характеристики Audi A1

Тип кузова	хетчбэк	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1105	1350
Длина/ширина/высота, мм	4029/1740/1409	
Колесная база, мм	2564	
Колея передняя/задняя, мм	1524/1501	
Клиренс (дорожный просвет), мм	150	
Объем багажника, л	335/1090	
Диаметр разворота, м	10,5	
Двигатель		
Рабочий объем, см ³	999	1984
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	
Расположение	спереди, поперечно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	116 при 5000	200 при 4400
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	200 при 2000-3500	320 при 1500-4400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/40	
Трансмиссия		
Тип привода	передний	
Коробка передач	6-ст. механическая	6-ступенчатая роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Размер шин	185/65 R15	215/45 R17
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,5	6,5
Максимальная скорость, км/ч	203	236
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	6,0	7,7
загородный цикл	4,2	4,9
смешанный цикл	4,9	5,9
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	19 500 – 30 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Lincoln MKC

в ретро-стиле







Lincoln MKC представили в 2014 году и он стал самой компактной моделью повышенной проходимости в линейке марки. Его позиционируют, как автомобиль для более молодой аудитории в то время, как большинство Lincoln пользуются спросом среди людей старшего возраста. Теперь вслед за старшим Nautilus вседорожник прошел обновление.

В Lincoln постепенно внедряют новый фирменный стиль, основоположником которого является седан Continental. Обрел его черты и новый Lincoln MKC. Его новая хромированная решетка радиатора меньше по размерам и прямоугольная. Изменены и продолговатые фары, причем они являются светодиодными во всех версиях. Передний бампер стал несколько массивнее. Автомобиль сохраняет стремительный и подтянутый

профиль с большим углом наклона лобового стекла, короткими свесами кузова и высокой оконной линией. Нижняя часть кузова защищена пластиковыми накладками. Передние и задние крылья расширены, а боковины рельефные. Пятая дверь выполнена обволакивающей, а на верхней ее кромке установлен спойлер. Светодиодные фонари новые, но по-прежнему растянуты на всю ширину кузова.





Lincoln MKC построен на базе хорошо знакомого у нас Ford Kuga. Вседорожник достигает 4551 мм в длину при колесной базе в 2690 мм. Начальный переднеприводный вариант весит 1708 кг. Базовая комплектация включает 18-дюймовые легкосплавные диски, а в самом дорогом варианте Black Label теперь новые 20-дюймовые колеса.

При приближении водителя автомобиль приветствует его – проецирует изображения логотипа на земле возле двери. Во всех версиях, кроме базовой, его салон декорирован кожей, натуральным деревом и полированным алюминием. А вот трехспицевое рулевое колесо обшито кожей и в начальном MKC. Оно multifункциональное и на нем

целых 22 клавиши. Передняя панель выполнена в виде буквы «V», а приборы дополнены оптической подсветкой. Расположенный по центру большой цветной экран бортового компьютера кажется врезанным в тахометр. Внизу размещены небольшие указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя.

Узкая центральная панель Lincoln MKC наклонена. Интересно, что сюда вынесены кнопка запуска двигателя и клавиши управления режимами трансмиссии (традиционный рычаг отсутствует). Сверху на ней установлено новый 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы SYNC 3. Есть и голосовое управление меню. Некоторые кнопки аудиосистемы и климат-кон-

троля весьма мелкие, что затрудняет пользование ими.

Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету, а передние сиденья оснащены электроприводом и подогревом во всех MKC. Кресла широкие и мягкие, что хорошо при дальних путешествиях. Однако, немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Отсутствие селектора коробки переключения передач позволило освободить больше места для подстаканников и подлокотника с боксом внутри.

На втором ряду Lincoln MKC ощущается недостаток места для ног: если спереди сидят рослые люди, то пассажирам ростом свыше 180 см будет тесновато. А вот над головой пространство достаточное. Здесь



комфортнее двоим сидокам, но при надобности поместятся и трое. Объем багажника составляет 508 л в обычном состоянии, а сложенными задними креслами возрастает до 1503 л. Пятая дверь оснащена электроприводом с сенсором открытия, реагирующим на движение ноги под бампером.

Начальная версия Premiere получила систему доступа без ключа, электропакет, двухзонный климат-контроль, камеру заднего вида, Wi-Fi, аудиосистему с 9 динамиками. Также установлены 7 подушек безопасности, системы стабилизации и автоматического торможения. Новый флагманский вариант Black Label добавляет вентиляцию передних и подогрев задних сидений, панорамную крышу, датчик света, электропривод рулевой колонки, спутниковую навигацию, систему слежения за «слепыми» зонами. Список опций включает датчик дождя, обогрев рулевого колеса, парковочный автопилот, 700-ваттную аудиосистему. Также можно выбрать адаптивный круиз-контроль с системой автоматическо-

го замедления, технологии, определения усталости водителя и соблюдения полосы движения.

На выбор предложены два бензиновых турбомотора. Начальный 2,0-литровый двигатель теперь развивает 245 л. с. Выше в иерархии стоит 2,3-литровая «четверка», знакомая по Ford Mustang, хотя для Lincoln MKC ее мощность уменьшили до 285 л. с. при 5500 об/мин. Она быстро отзывается на нажатие педали акселератора, а турбопауза мало заметна. Приличные 415 Н·м крутящего момента в распоряжении при 2750 об/мин, поэтому тяги в среднем диапазоне оборотов хватает, хотя по мере приближения стрелки тахометра к «красной» зоне двигатель умиряет свой пыл и становится заметно громче. Разгон до 100 км/ч занимает 6,7 с, а максимальная скорость составляет 234 км/ч. Расход топлива равен 13,1 л/100 км в городском цикле и 9,0 л/100 км в загородном.

Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия отличается плавностью работы. Опти-

онный полный привод обеспечивает лучшее сцепление с дорогой, а электронный передний дифференциал помогает побороть недостаточную поворачиваемость.

MKC, как все Lincoln, больше ориентирован на комфорт. Его мягкая подвеска легко справляется с дорожными неровностями. Разве что с 20-дюймовыми колесами езда немного упругая. Благодаря системе активного подавления звуковых помех в салоне очень тихо. Вместе с тем, в наследство от Kuga перешла неплохая управляемость. Рулевое управление точное и наполнено тяжестью. Адаптивные амортизаторы помогают уменьшить крены кузова в виражах. Установлена и технология настройки шасси со спортивным режимом.

Обновленный Lincoln MKC уже поступил в продажу в США и там стоит от 35 тыс. долларов. Интересно, что вседорожник официально продают и за пределами Северной Америки (в Китае, например), а вот в Украину он поставляется неофициально.

Технические характеристики Lincoln MKC

Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест	5/5	
Снаряженная масса, кг	1708	1807
Длина/ширина/высота, мм	4551/1864/1656	
Колесная база, мм	2690	
Колея передняя/задняя, мм	1585/1587	
Клиренс (дорожный просвет), мм	201	
Объем багажника, л	508/1503	
Диаметр разворота, м	11,3	
Двигатель		
Рабочий объем, см ³	1999	2300
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	245 при 5500	285 при 5600
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	366 при 3000	415 при 2750
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/59	
Трансмиссия		
Тип привода	подключаемый полный	
Коробка передач	6-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, AdvanceTrak	
Количество подушек безопасности, шт	7	
Размер шин	235/50 R18	245/45 R19
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,4	6,7
Максимальная скорость, км/ч	223	234
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	12,4	13,1
загородный цикл	9,0	9,0
смешанный цикл	10,7	11,2
Стоимость автомобиля (в США), долларов	35 000 – 55 700	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

BMW X5

подарок к юбилею







В следующем году выполняется 20 лет BMW X5 – первой модели повышенной проходимости в истории баварской марки. За два десятилетия выпущено свыше 2,2 миллиона этих автомобилей, что довольно неплохо для недешевого вседорожника премиум-класса. К юбилею подготовили полностью новый BMW X5 четвертого поколения.

Дизайн BMW X5 2019 года можно охарак-

теризовать как эволюционный вседорожник сохраняет знакомый силуэт. Как и прежде, у него длинный капот и профилированные боковины. Вместе с тем, передняя часть выглядит свежо и современнее. Отличить новый BMW X5 от предшественника можно по серьезно увеличенной в размерах решетке радиатора. Крупнее стали и воздухозаборники в бампере, а вот светодиодные фары наоборот сделали уже. За доплату

предложена и лазерная оптика. В боковинах увеличены вентиляционные отверстия, а задние крылья теперь гораздо больше выражены. На крыше установлен спойлер, а фонари стали крупнее и рельефными.

За доплату предложен пакет M Sport с увеличенными воздухозаборниками, обвесом и 21-дюймовыми легкосплавными дисками вместо стандартных 18-дюймовых. А вседорожный BMW X5 xLine можно отличить





по пластинам защиты днища и пластиковым накладкам в нижней части кузова.

BMW X5 подрос в размерах и теперь достигает 4922 мм в длину и 2004 мм в ширину при колесной базе в 2975 мм. В основе вседорожника лежит новая платформа CLAR, подразумевающая активное использование алюминиевых сплавов. Из них выполнены двери, капот и передние крылья, а потому масса осталась на уровне предшественника.

Во внутренней отделке уже в базовой версии сочетаются кожа и алюминий, при-

сутствуют и черные лакированные вставки. Подсветка светодиодная, причем можно выбирать из шести разных цветов. Компоновка салона с обилием горизонтальных линий остается знакомой, в фирменном стиле выполнен и трехспицевый руль. Однако показания приборов теперь выведены на 12,3-дюймовый дисплей с изменяемой конфигурацией. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло. Селектор трансмиссии инкрустирован хрусталем.

Центральная панель BMW X5 традиционно повернута к водителю. Дисплей мульти-

медийной системы стал крупнее – 12,3 дюйма по диагонали. Он сенсорный, но сохранен и круглый джойстик, предусмотрена также система распознавания жестов. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля стало существенно меньше.

Посадка за рулем высокая, а передние сиденья в базовой версии оснащены электроприводом и подогревом. Кресла хорошо удерживают спину, но при этом мягкие и комфортабельные. В BMW X5 M Sport установлены сиденья с улучшенной боковой поддержкой, да и руль другой. Водителя и



переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Подстаканники на нем дополнены функциями подогрева и охлаждения напитков, а бокс в подлокотнике дополнен беспроводной зарядкой для смартфонов.

Сиденья второго ряда получили горизонтальную регулировку. Места для ног здесь немного меньше, чем в модели предыдущего поколения, но зато существенно просторнее на третьем ряду (он является опцией). В пятиместной версии объем багажника составляет 645 л, а со сложенным

вторым рядом – 1860 л. Пятая дверь состоит из двух секций и оснащена электроприводом во всех BMW X5.

Оснащение BMW X5 расширено и теперь включает систему доступа без ключа, электропакет, трехзонный климат-контроль, датчики света и дождя, аудиосистему, связь Bluetooth, Wi-Fi, спутниковую навигацию, адаптивный круиз-контроль с системой автоматического торможения. Также установлены 7 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии соблюдения полосы движения

и распознавания дорожных знаков. Вариант M50d добавляет 1500-ваттную аудиосистему. Перечень опций также стал шире и теперь включает панорамную крышу с диодной подсветкой в виде звездного неба, четырехзонный климат-контроль, вентиляцию и массаж передних сидений, обогрев руля и подлокотников, мониторы для задних пассажиров, парковочный автопилот, камеры кругового обзора, систему полуавтономного движения.

Поначалу вседорожнику предложат на выбор четыре двигателя с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. Начальный бензиновый мотор объемом 3,0 л развивает 340 л. с. Он быстро набирает обороты, но при этом достаточно тяговит. Пиковый крутящий момент в 450 Н·м достигается в широком диапазоне 1500-5200 об/мин. «Шестерка» работает плавно, а его звук приятный и не назойливый. Разгон до 100 км/ч занимает 5,5 с, а максимальная скорость составляет 243 км/ч. в городском цикле расход топлива составляет 10,6 л/100 км, а в загородном – 8,0 л/100 км.

Дизель объемом 3,0 л предложен в версии с одной турбиной на 265 л. с. и 400-сильном варианте M50d с четырьмя турбокомпрессорами. В последнем случае BMW X5 впечатляет. Тяга у двигателя просто огромная, ведь уже при 2000 в распоряжении целых 760 Н·м крутящего момента. Чтобы избежать турбопаузы и сделать мотор эластичным в широком диапазоне оборотов, три турбины включаются сразу, а четвертая – после 2500 об/мин. При этом динамика получше, чем у бензиновой модификации – 5,2 с до 100 км/ч. А расход топлива меньше – 8,1 л/100 км в городе и 6,7 л/100 км – на трассе.

Через несколько месяцев линейку расширят 4,4-литровый 462-сильный V8 и гибридная установка, а позже появится и 600-сильный BMW X5 M.

Все версии оснащены улучшенной 8-ступенчатой автоматической трансмиссией, работающей без толчков и демонстрирующей очень быстрые реакции. Обязательным является и постоянный полный привод, а вседорожный пакет xLine включает блокировку заднего дифференциала и набор режимов езды для разных типов дорожного покрытия. Такой BMW X5 стал гораздо увереннее на бездорожье и даже может форсировать полуметровые броды.

Хотя, конечно, ходовая заточена под езду на асфальте. Руль точный, информативный и приятно наполнен тяжестью. Управляемые задние колеса сделали двухтонный автомобиль гораздо маневреннее, а адаптивные амортизаторы и активные стабилизаторы поперечной устойчивости существенно уменьшили крены кузова. Езда несколько упругая, но с опциональной пневмоподвеской она становится гораздо мягче. Кроме того, в этом случае можно изменять клиренс в пределах 194-254 мм. Также улучшена шумоизоляция салона, что заметно на больших скоростях.

Новый BMW X5 уже поступил в продаже в Европе и США, объявлены и украинские цены. У нас вседорожник будет стоить примерно от 2 млн. гривен.







Технические характеристики BMW X5

Тип кузова	универсал	
Число дверей/мест	5/5-7	
Снаряженная/полная масса, кг	2060/2800	2275/3010
Длина/ширина/высота, мм	4922/2004/1745	
Колесная база, мм	2975	
Колея передняя/задняя, мм	1680/1689	
Клиренс (дорожный просвет), мм	214	
Объем багажника, л	645/1860	
Диаметр разворота, м	12,6	
Двигатель		
Рабочий объем, см ³	2998	2993
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	дизельный, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно	
Расположение и число цилиндров	В ряд, 6	
Количество клапанов/распредвалов	24/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	340 при 5500	400 при 4400
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	450 при 1500-5200	760 при 2000-3000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/83	Дт/83
Трансмиссия		
Тип привода	постоянный полный	
Коробка передач	8-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR	
Количество подушек безопасности, шт	7	
Размер шин	255/55 R18	275/40 R21 спереди, 315/35 R21 сзади
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,5	5,2
Максимальная скорость, км/ч	243	250
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	10,6	8,1
загородный цикл	8,0	6,7
смешанный цикл	8,9	7,2
Стоимость автомобиля, гривен	1 975 000 – 2 835 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	



Lamborghini



САМЫЙ БЫСТРЫЙ БЫК

i Aventador SVJ



Приставку **Jota** в названии носят лишь самые экстремальные Lamborghini. За более, чем полувековую историю марки его использовали лишь три раза. Сначала в 1971 году так назвали гоночный Lamborghini Miura, затем в 1994 году появился самый мощный 600-сильный Diablo Jota. И вот теперь представили новый Lamborghini Aventador SVJ (SuperVeloce Jota) – самый быстрый автомобиль с разъяренным быком на логотипе.

Как и все Lamborghini Aventador, SVJ выглядит ярко и неординарно. Автомобиль очень низкий и широкий, он привлекает клиновидным профилем, заостренным «носом» и узкими диодными фарами. Во внешнем виде преобладают грани и углы, что делает Aventador немного похожим на реактивный F-117 Stealth. Конечно же, двери поднимаются вверх. Хотя большинство внешних изменений в Aventador SVJ носят функциональный характер, они позволили

сделать внешний вид еще ярче. Увеличенные вентиляционные отверстия способствуют лучшему охлаждению двигателя и тормозов. Расширенные задние крылья указывают на возросшую колею, а огромные «сопла» сзади – признак новой выхлопной системы.

Карбоновый обвес и огромное антикрыло намекают, что аэродинамика также серьезно доработана. Прижимная сила выросла на 40%, хотя новая система активной аэродинамики ALA позволяет ее регулировать.





Специальные отверстия спереди и движущиеся закрывки направляют потоки воздуха над антикрылом для увеличения прижимной силы или под ним – если ее необходимо уменьшить для достижения большей скорости.

В основе автомобиля лежит карбоновый монокок, из углеволокна выполнены и все кузовные панели. Lamborghini Aventador SVJ легче стандартной модели на 50 кг (1525 кг). Специально для купе разработали облег-

ченные колесные диски и шины Pirelli Trofeo R размером 255/30 ZR20 спереди и 355/25 ZR21 сзади.

В отделке салона сочетаются легкие карбон и алькантара. В целях снижения веса убрали шумоизоляционный материал и заменили дверные ручки петлями. Обод трехспицевого рулевого колеса плоский снизу. Показания приборов выводятся на дисплей с усовершенствованной графикой. Наряду со спидометром и тахометром здесь

отображают индикатор переключения передачи и данные телеметрии – боковое ускорение, время разгона до 100 км/ч и прохождения круга по гоночному треку.

Центральная панель наклонена, а сверху на ней установлен 6,5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Переключатели напоминают авиационные тумблеры, а клавиша запуска двигателя спрятана под красной крышкой, как кнопка запуска баллистических ракет.









Ковшеобразные спортивные кресла с карбоновым каркасом отлично удерживают спину, хотя более жесткие, чем сиденья стандартного Aventador. От электропривода регулировок отказались, ради уменьшения массы. Конечно, посадка за рулем очень

низкая, что вкпе с миниатюрным задним стеклом существенно ухудшает обзорность.

Купе Lamborghini Aventador SVJ оснащено электростеклоподъемниками, климат-контролем, датчиком света аудиосистемой, спутниковой навигацией, парктроником и

6 подушками безопасности. За доплату предложена камера заднего вида.

Расположенный за спинками кресел 6,5-литровый бензиновый V12 доработан. Титановые клапаны, облегченный маховик, новые системы впуска и выхлопа подняли





мощность до 770 л. с. при 8500 об/мин. Атмосферный двигатель очень отзывчивый и бурно реагирует на малейшее касание педали акселератора. К тому же, теперь он раскручивается до 8700 об/мин. Конечно, этот V12 высокооборотистый, но и в среднем диапазоне оборотов стало ощутимо больше тяги. Пиковый крутящий момент вырос до 720 Н·м крутящего момента доступны при 6750 об/мин. Нельзя не вспомнить и оглушительный рык мотора, который становится особенно громким после 4000 об/мин, когда открывается специальный перепускной клапан.

Роботизированная 7-ступенчатая переключает передачи быстрее, но с толчками (особенно на малых скоростях). При желании можно выбрать ручной режим и воспользоваться подрулевыми лепестками. Пробуксовки при старте помогает избежать технология Launch control. Динамика купе поражает – 2,8 с до 100 км/ч и 8,6 с – до 200 км/ч. Максимальная скорость превышает 350 км/ч.

Постоянный полный привод и покрышки Pirelli – залог отличного сцепления с дорогой. Хотя у купе Lamborghini больше тяги передается на заднюю ось. Управляемые задние колеса преобразуют немаленький (4,9 м) автомобиль и делают его гораздо

маневреннее. Кроме того, траекторию можно подправлять педалью акселератора. Перенастроенное рулевое управление стало точнее и информативнее. Lamborghini сразу же реагирует на малейший поворот руля. При этом большая колесная база обеспечивает отличную курсовую устойчивость.

Перенастроенные адаптивные амортизаторы и стабилизаторы поперечной устойчивости сделали крены кузова в виражах еще меньше. Конечно, езда при этом очень жесткая, особенно в режиме Sport. Кстати, в этом случае передачи переключаются при более высоких оборотах, руль становится острее, а педаль акселератора – чувствительнее. Улучшены и карбоново-керамические тормоза диаметром 400 мм спереди и 380 мм сзади: тормозной путь со 100 км/ч уменьшен до 30 м. С такими параметрами неудивительно, что SVJ побил рекорд круга на Нюрбургринге – 6 минут, 44,97 секунды.

Новый Lamborghini Aventador SVJ выпускают ограниченной серией из 900 машин по цене в 350 тыс. евро. Конечно, он недешевый, но автомобили с аналогичными характеристиками зачастую вдвое, а то и втрое дороже.

Технические характеристики Lamborghini Aventador SVJ

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1525
Длина/ширина/высота, мм	4943/2098/1136
Колесная база, мм	2700
Колея передняя/задняя, мм	1720/1680
Клиренс (дорожный просвет), мм	115
Объем багажника мин/макс, л	110
Диаметр разворота, м	12,5
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	6498
Тип	Бензиновый
Расположение	В базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	V12
Количество клапанов/распредвалов, шт.	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	770 при 8500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	720 при 6750
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/85
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	7-ст. роботизированная
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	Дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	255/30 ZR20 спереди, 355/25 ZR21 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,8
Максимальная скорость, км/ч	350
Расход топлива, л/100 км	
Городской цикл	31,0
Загородный цикл	13,0
Смешанный цикл	19,6
Стоимость тестируемого автомобиля (в Европе), евро	350 000
Периодичность техобслуживания, км	5 000



Suz



Сукі Jimny

верность традициям



Рамные модели повышенной проходимости сейчас не в почете. Все большим спросом пользуются вседорожники с несущим кузовом – они легче и экономичнее, а проходимость у них принесена в жертву лучшей управляемости на асфальте. Большинство рамных вседорожников вроде Jeep Wrangler или Toyota Land Cruiser недешевые, хотя есть и доступная альтернатива им – компактный Suzuki Jimny. Его выпускают с 1970 года и сейчас появилось только четвертое

поколение модели.

Одного взгляда на новый Suzuki Jimny понятно, что перед нами пусть и маленький, но настоящий покоритель бездорожья. У автомобиля классический угловатый дизайн с вертикальными стойками крыши, выраженными бамперами и высоким капотом. «Зубастая» решетка радиатора сочетается с круглыми фарами. Во флагманской версии SZ5 они светодиодные и предусмотрены 15-дюймовые легкосплавные диски. Оконная линия выполнена изогнутой, чтобы

улучшить обзорность. Нижняя часть кузова прикрыта выраженным пластиковым обвесом. Запасное колесо по-прежнему крепится к третьей двери, а фонари расположены в бампере.

По размерам Suzuki Jimny сопоставим с предшественником – 3645 мм в длину, 1645 мм в ширину и 1705 мм в высоту при колесной базе в 2250 мм. Рама серьезно усилена, но несмотря на ее наличие, масса автомобиля – всего 1090 кг.

Материалы внутренней отделки в Suzuki





Jimny гораздо лучше, чем у предшественника. Пластик довольно жесткий, зато долговечный. В салоне преобладают рубленые линии. Трехспицевое рулевое колесо теперь может быть обшито кожей. Приборы помещены в отдельные колодцы и разделены экраном бортового компьютера.

В более дорогих версиях на центральной панели установлен 7,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они крупные – нажимать их

можно даже в перчатках. Тут же расположены и клавиши электростеклоподъемников.

Рулевая колонка Suzuki Jimny впервые получила регулировку, хотя изменяется у нее только высота. Передние сиденья стали гораздо комфортнее и у них также расширен диапазон регулировок. Однако педальный узел тесноват. Уже в базовой версии есть подогрев. Посадка за рулем очень высокая, что вкпе с тоненькими стойками крыши обеспечивает хорошую обзорность.

На второй ряд добраться не так уж и лег-

ко, да и места здесь немного. Два сиденья больше подойдут детям, ведь пространство для ног очень щедрое. Зато салон на 40 мм шире в районе плеч. Багажник также миниатюрный – всего 85 л в обычном состоянии и 377 л – со сложенными задними креслами. Под полом появилось небольшое отделение, а погрузочный проем стал гораздо шире. Дверь по-прежнему открывается в сторону.

Комплектация Suzuki Jimny серьезно расширена и теперь уже в базовой версии предусмотрены электростеклоподъемники,







кондиционер, аудиосистема, круиз-контроль, связь Bluetooth. Также обязательными являются 6 подушек безопасности и система стабилизации. В самом дорогом варианте SZ5 добавили климат-контроль, спутниковую навигацию, технологии автоматического торможения, соблюдения полосы движения,

определения усталости водителя и распознавания дорожных знаков.

Вседорожник получил новый 1,5-литровый двигатель с системой регулировки фаз газораспределения, развивающий 102 л. с. Он не только на 17 л. с. мощнее мотора предшественника, но и обеспечивает боль-

ше тяги. Однако пиковые 130 Н·м крутящего момента доступны только при 4000 об/мин, а это значит, что «четверку» нужно раскручивать. При этом она становится громкой. Динамика несколько улучшена: разгон до 100 км/ч занимает 12,6 с, а максимальная скорость составляет 145 км/ч. К тому же,





вседорожник стал экономичнее – 7,7 л/100 км в городском цикле и 6,2 л/100 км – в загородном.

Механическая 5-ступенчатая коробка переключения передач отличается слишком длинным ходом рычага. К тому же, передаточные числа подобраны таким образом, что на высшей передаче при 115 км/ч стрелка тахометра держится на 3400 об/мин. Альтернатива – 4-ступенчатый «автомат».

У всех Suzuki Jimny предусмотрен подключаемый полный привод с понижающей передачей, есть и система помощи на крутом спуске. Клиренс увеличен до 210 мм, угол въезда составляет 37°, а съезда – 49°. Легкий автомобиль отлично проявляет себя даже на тяжелом бездорожье и демонстрирует отличную проходимость.

Вместе с тем, улучшилось и поведение вседорожника на асфальте. Его руль стал точнее, хотя он не самый острый. Диаметр разворота – всего 9,8 м, так что маневрирует Jimny очень неплохо. Появилась даже система векторизации тяги, улучшившая поведение автомобиля на извилистых дорогах. Длинноходная подвеска стала мягче, поэтому езда более комфортабельная. Правда, высокий автомобиль довольно сильно кренится в поворотах. Также улучшена курсовая устойчивость – при езде по автомагистрали на больших скоростях корректировать траекторию автомобиля приходится гораздо меньше. В салоне при этом тише, чем в модели прошлого поколения, хотя шум ветра все же слышен.

Suzuki Jimny остается верным своим принципам и уверенно чувствует себя на бездорожье. Вместе с тем, автомобиль стал современнее, комфортнее и богаче оснащен. Хотя он по-прежнему недорогой – от 17 900 евро в Европе.

Технические характеристики Suzuki Jimny

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	3/4
Снаряженная/полная масса, кг	1090/1435
Длина/ширина/высота, мм	3645/1645/1705
Колесная база, мм	2250
Колея передняя/задняя, мм	1395/1405
Клиренс (дорожный просвет), мм	210
Объем багажника, л	85/377
Диаметр разворота, м	9,8
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1462
Тип	бензиновый
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распределителей, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	102 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	130 при 4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/40
Трансмиссия	
Тип привода	подключаемый полный
Коробка передач	5-ст. механическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Зависимая, неразрезные мосты, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Зависимая, неразрезные мосты, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	барабанные
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	195/70 R15
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	12,6
Максимальная скорость, км/ч	145
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	7,7
загородный цикл	6,2
смешанный цикл	6,8
Стоимость автомобиля в Европе, евро	17 900 – 21 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Сравнение премиальных вседорожников



Alfa Romeo Stelvio

Передняя часть Alfa Romeo Stelvio не обошлась без фирменного «клюва»



Infiniti QX50

Широкая решетка радиатора Infiniti QX50 сочетается с раскосыми фарами



Mercedes-Benz GLC

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

Большинство моделей повышенной проходимости – не такие уж и дешевые. Впрочем, среди этого типа автомобилей выделяют еще и модели премиум сегмента. Класс дорогих премиальных вседорожников постоянно развивается и пополняется новыми моделями. Так, недавно до Украины наконец добрался Alfa Romeo Stelvio, а теперь появился еще и новый Infiniti QX50 второго поколения. Мы решили сравнить их с уже зарекомендовавшим себя Mercedes-Benz GLC.

Alfa Romeo Stelvio – первый вседорожник итальянской марки. Его сложно спутать с другим авто, ведь выглядит он самобытно и ярко. Длинный капот, короткие свесы кузова, аркообразная крыша и сдвинутый назад салон придают стремительности профилю. Треугольный «клюв» решетки радиатора сразу дает понять, что перед нами именно Alfa Romeo. По бокам от него – пара воздухозаборников. Узкие биксеноновые фары дополнены светодиодными ходовыми огнями. Рельефные капот и боковины, расширенные крылья прибавляют автомобилю мускулов. Пятая дверь дополнена сразу двумя спойлерами: у основания заднего стекла и на его верхней кромке. Ширину задней части подчеркивают продолговатые фонари.

Новый Infiniti QX50 выдержан в фирменном стиле марки и практически не отличается от предсерийного концепт-кара. У него длинный капот и высокая оконная линия, а у задних стоек крыши – характерный изгиб. Широкая прямоугольная решетка радиатора сочетается с раскосыми светодиодными фарами. Капот и боковины выполнены профилированными, а задние крылья серьезно раздуты. Нижняя часть кузова прикрыта скромным пластиковым обвесом. Панорамное заднее стекло сверху прикрыто спойлером, а узкие фонари в виде лепестков соединены хромированным молдингом.

Mercedes-Benz GLC в 2016 году сменил модель GLK и радикально изменился внешне, по сравнению с предшественником. На смену углам и граням пришли более изящные и плавные формы, а линия крыши стала более покатой. Немаленькая радиаторная решетка по центру украшена большой трехлучевой звездой, а по бокам размещены крупные фары с изогнутыми светодиодными ходовыми огнями. Капот и боковины выполнены рельефными. Заднее стекло сверху прикрыто спойлером, а по краям кузова сзади установлены продолговатые фонари.

QX50 самый крупный в тройке – 4693 мм в длину; против 4687 мм у Stelvio и 4656 мм – у GLC. При этом колесная база у него самая маленькая – 2800 мм тогда, как у Alfa Romeo она равна 2818 мм, а у Mercedes-Benz – 2873 мм. Итальянский и немецкий вседорожники весят по 1735 кг, а вот «японец» тяжелее – 1884 кг.

В салоне Stelvio господствует традиционный спортивный стиль Alfa Romeo. Кожа в отделке разбавлена алюминиевыми накладками и вставками «под карбон». Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей, а его обод плоский снизу. Помимо клавиш



Боковины Alfa Romeo профилированы



Задние стойки Infiniti отличаются изящным изгибом



У Mercedes-Benz самая большая колесная база – 2873 мм



Заднее стекло Stelvio сверху прикрыто большим спойлером



Ширину задней части QX50 подчеркивают узкие фонари



По краям кузова GLC установлены крупные фонари

управления аудиосистемой и круиз-контролем на него вынесена и кнопка запуска двигателя. Циферблаты спидометра и тахометра помещены в отдельные колодцы и разделены цветным экраном бортового компьютера. Центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен 8,8-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Навигация в меню осуществляется с помощью круглого джойстика, также предусмотрена функция голосового управления. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь совсем немного. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Посадка в Alfa Romeo Stelvio низкая, по меркам вседорожников. Передние кресла отлично удерживают спину и комфортабельные. Они оснащены подогревом. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлен подлокотник с небольшим боксом внутри. Обзор назад ограничен из-за небольшого стекла.

В отделке салона Infiniti QX50 сочетаются кожа и дерево. Компоновка салона знакома по седану Q50, у него же позаимствованы трехспицевое рулевое колесо и комбинация приборов с оптической подсветкой. Внутри спидометра установлен указатель уровня топлива в баке, а в тахометре находится датчик температуры двигателя. По центру – цветной экран бортового компьютера. На центральной панели установлен сразу два сенсорных дисплея. Верхний 8-дюймовый отображает данные спутниковой навигации и камеры заднего вида. Нижний экран с диагональю 7 дюймов заменяет собой клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля, причем водителю может выбирать конфигурацию его меню. Интересно, что традиционные кнопки также остались – их разместили по бокам панели. А еще для навигационной системы предусмотрен круглый джойстик. Как рулевая колонка, так и передние сиденья получили электропривод регулировок. Кресла спроектированы таким образом, что снижают нагрузку на спину, а потому снижают усталость после долгих путешествий. Есть и подогрев. Водителя и пассажира разделяет высокая ассиметричная центральная консоль.

В отделке салона Mercedes-Benz использована искусственная кожа. Передняя панель выполнена обволакивающей. Трехспицевый руль позаимствован у седана Mercedes-Benz C-Class, 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 регулируется в двух плоскостях, а передние сиденья оснащены электроприводом регулировок. Они мягкие и комфортабельные, но при этом неплохо удержи-

вают спину. Два подлокотника прячут бокс для мелкой поклажи. Обзорность во всех направлениях хорошая благодаря высокой посадке и тоненьким стойкам крыши.

На втором ряду самое большое пространство для ног в Infiniti, а вот в Alfa Romeo оно довольно скромное. Зато в Stelvio больше всего места над головой. У Infiniti и Mercedes-Benz изменяется угол наклона спинок сидений, а в QX50 они оснащены еще и горизонтальной регулировкой. Салон GLC самый широкий в районе плеч, поэтому троем пассажирам там комфортнее. А вот у Stelvio подушка дивана профилирована под два места. Объем багажника Infiniti самый большой – 565 л против 550 л у Mercedes-Benz и 525 л у Alfa Romeo. Со сложенными задними сиденьями он возрастает до 1699, 1600 и 1600 л, соответственно. У всех трех автомобилей есть электропривод пятой двери.

Для сравнения выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости – Alfa Romeo Stelvio 2,0 Super, Infiniti QX50 2,0 Sensory и Mercedes-Benz GLC300 4Matic. Все они оснащены системой доступа без ключа, электропакетом, отдельным климат-контролем (трехзонным в QX50, двухзонным – в других авто), аудиосистемой, связью Bluetooth, датчиками света и дождя, парктроником, легкосплавными дисками, круиз-контролем, системой стабилизации. Infiniti также получил камеры кругового обзора и панорамную крышу. У него 8 подушек безопасности, в Mercedes-Benz – 7, а в Alfa Romeo – 6. Stelvio оснащен системами автоматического замедления и соблюдения полосы движения, а GLC – технологиями слежения за «слепыми» зонами и определения усталости водителя.

Все три автомобиля оснащены четырехцилиндровыми бензиновыми турбомоторами объемом 2,0 л. Двигатель Alfa Romeo Stelvio самый мощный – развивает приличные 280 л. с. при 5250 об/мин. Максимальные 400 Н·м крутящего момента доступны с 2250 об/мин, то есть, тяги более, чем достаточно. При этом мотор раскручивается и до 6800 об/мин, хотя после 6000 об/мин он «выдыхается». Звук двигателя очень сочный и приятный. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия отличается быстротой реакции. Вседорожник демонстрирует лучшую в тройке динамику: разгоняется до 100 км/ч за 5,7 с и развивает 230 км/ч. Вместе с тем, он и самый экономичный – 8,9 л/100 км в городском цикле и 5,9 л/100 км – в загородном.

Мотор Infiniti QX50 очень необычный, ведь у него изменяемая степень сжатия. Специальный механизм изменяет ход поршня в зависимости от режима езды. Высокая степень сжатия способствует экономичности, а низкая – динамическим показателям. «Четверка» развивает 249 л. с., а максимальные 380 Нм крутящего момента доступен в широком диапазоне 1600-4800 об/мин. Тяги в среднем диапазоне оборотов вполне хватает. Мотор работает тихо и плавно, под стать ему – и характер бесступенчатого вариатора CVT. Разгон до 100 км/ч занимает 7,3 с, а максимальная скорость составляет 230 км/ч. Расход топлива



Приборы Alfa Romeo помещены в отдельные колодцы



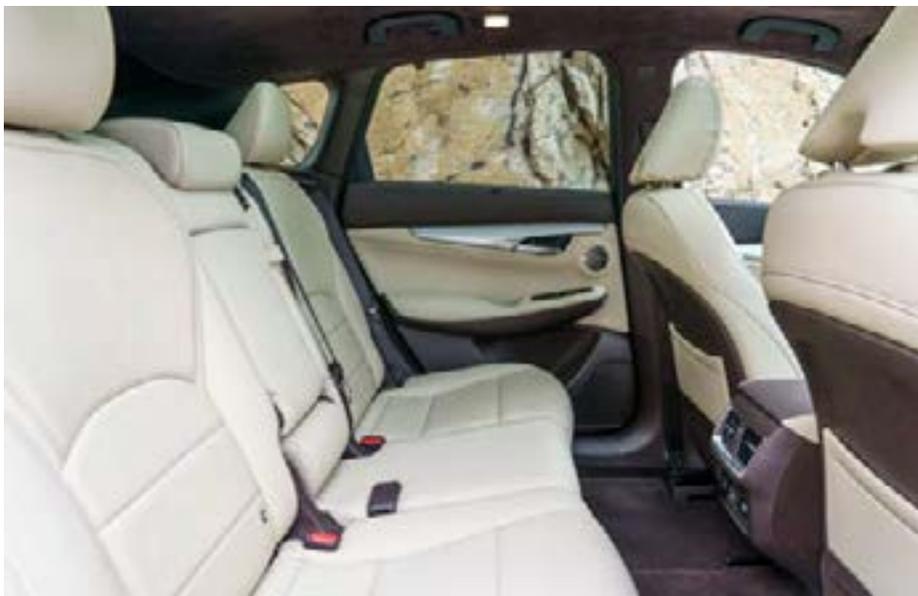
На центральной панели Infiniti – сразу два сенсорных экрана



К центральной панели Mercedes-Benz прикреплен дисплей



В Stelvio сзади больше всего места над головой



У QX50 – щедрое пространство для ног и есть горизонтальная регулировка дивана



Салон GLC самый широкий в районе плеч

составляет 10,5 л/100 км в городе и 7,6 л/100 км – на трассе.

Четырехцилиндровый турбомотор Mercedes-Benz GLC развивает 245 л. с. при 5500 об/мин. Он хорошо проявляет себя на малых оборотах, ведь максимальные 370 Н·м крутящего момента доступны уже с 1300 об/мин. При этом двигатель легко раскручивается и до 6500 об/мин, хотя слишком отзывчивым его не назовешь. Зато он весьма тихий, а 9-ступенчатая автоматическая трансмиссия работает почти незаметно. GLC300 4Matic разгоняется до 100 км/ч за 6,5 с и достигает 236 км/ч. В городском цикле он расходует 9,3 л/100 км, а на шоссе – 6,7 л/100 км – в загородном. Вседорожник также можно выбрать с 211-сильным вариантом этого двигателя и 2,1-литровыми турбодизелями мощностью 170 и 204 л. с.

У GLC полный привод постоянный, а у Stelvio и QX50 – подключаемый. Автомобили рассчитаны преимущественно на легкое бездорожье. Mercedes-Benz получил технологию изменения настроек трансмиссии для разных типов дорожного покрытия, а у Alfa Romeo есть система помощи на спуске. Клиренс Stelvio составляет 185 мм, QX50 – 217 мм, а GLC – 180 мм.

Как и все Alfa Romeo, Stelvio ставит на первое место активную езду. Низкий центр тяжести способствует малым кренам в поворотах. Система векторизации тяги позволяет уменьшить недостаточную поворачиваемость, а потому автомобиль на удивление маневренный. Рулевое управление очень острое и точное, по меркам вседорожников, хотя чересчур легкое. Правда, нужно учитывать, что подвеска жестковата, а на больших скоростях в салоне слышен шум ветра.

Ходовая Infiniti QX50 настроена на баланс комфорта и управляемости. У него тоже есть система векторизации тяги, борющаяся с недостаточной поворачиваемостью. Подвеска несколько упругая, но зато автомобиль мало кренится в виражах. Рулевое управление вполне точное, хотя немного больше обратной связи ему не помешало бы. В салоне тихо даже при 150 км/ч благодаря системе активного подавления шумов.

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 легкий и его можно вращать несколькими пальцами руки, однако он не очень информативный в околонулевой зоне. Недостаточная поворачиваемость весьма редко дает о себе знать. Кроме того, у автомобиля лучшая в тройке шумоизоляция, что особенно заметно по передвижению по автомагистрали на большой скорости.

Alfa Romeo Stelvio 2,0 Super дешевле соперников – 1 528 000 гривен. Его козырями также являются динамика и экономичность. Mercedes-Benz GLC300 4Matic стоит 1 581 000 гривен и привлекает комфортной подвеской. Infiniti QX50 2,0 Sensory самый дорогой – 1 607 000 гривен, а его преимущества – вместительный багажник и богатое оснащение.



Объем багажника Alfa Romeo – 525 л

Багажник Infiniti самый большой – 565 л

У Mercedes-Benz в распоряжении 550 л

Технические характеристики

Модель	Alfa Romeo Stelvio	Infiniti QX50	Mercedes-Benz GLC
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1735	1884	1735
Длина/ширина/высота, мм	4687/1903/1671	4693/1903/1678	4656/1890/1639
Колесная база, мм	2818	2800	2873
Колея передняя/задняя, мм	1550/1589	1636/1631	1621/1617
Клиренс (дорожный просвет), мм	185	218	180
Объем багажника мин/макс, л	525/1600	565/1699	550/1600
Диаметр разворота, м	11,7	11,1	11,8
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1995	1997	1991
Тип	бензиновый, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, продольно	спереди, поперечно	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	280 при 5250	249 при 5600	245 при 5500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	400 при 2250	380 при 1600-4800	370 при 1300-4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/64	Аи-95/60	Аи-95/66
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный	Подключаемый полный	Постоянный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая	вариатор	9-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости		Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	8	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, TPMS	ABS, EBD, VDC, TPMS	ABS, EBD, ESP,
Размер шин	225/50 R18	255/45 R20	235/65 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,7	7,3	6,5
Максимальная скорость, км/ч	230	220	236
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	8,9	10,5	9,3
загородный цикл	5,9	7,6	6,7
смешанный цикл	7,0	8,6	7,7
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 528 000	1 607 000	1 581 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Многоликий В-класс



Kia Rio

Узкая решетка радиатора Kia Rio сочетается с огромным воздухозаборником в бампере



Peugeot 208

Радиаторная решетка Peugeot 208 обрамлена хромом



Skoda Fabia

На «носу» Skoda Fabia – крупный логотип марки

На украинском рынке автомобильный В-класс широко представлен самыми разными моделями. Покупатели нередко обращают на них внимание, ведь они не только доступные, но и экономичные, а компактные размеры как нельзя кстати в городе. Среди подобных моделей – Kia Rio, Peugeot 208 и обновленная Skoda Fabia, о которых и пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

Kia Rio четвертого поколения стал солиднее и серьезнее. Уменьшен наклон стоек крыши (особенно задних), а капот стал длиннее. Ушла в прошлое и клиновидная оконная линия. Фирменная фальшрадиаторная решетка сочетается со слегка раскосыми фарами, растянутыми на крылья. Стандартными стали светодиодные ходовые огни. В переднем бампере заметен огромный воздухозаборник. Боковины стали менее рельефными, а колесные арки расширены. Пятая дверь, наоборот более профилирована и прикрыта спойлером. Заднюю часть подчеркивают крупные фонари.

Обновленный Peugeot 208 также является новичком на нашем рынке, ведь представили его несколько месяцев назад. Его дизайн получился стремительным – с заостренной передней частью, профилированными боковинами и клиновидной оконной линией. Широкая трапецевидная решетка радиатора напоминает улыбку и декорирована хромом. Продолговатые фары дополнены светодиодными ходовыми огнями, а «нос» увенчан логотипом французской марки. Расширенные задние крылья плавно переходят в массивный бампер. Также привлекают внимание оригинальные С-образные фонари со светодиодными лампами.

Новая Skoda Fabia сохраняет знакомый граненый дизайн и силуэт с малыми углами наклона стоек крыши. Оконная линия делает изгиб в районе задних дверей. Изменения заметны в передней части. Фирменная решетка радиатора стала немного крупнее, а фары теперь стали стреловидными и дополнены ходовыми огнями. Как и ранее, на «носу» размещен логотип Skoda. В переднем бампере увеличен воздухозаборник. Сзади немного освежены фонари. Пятая дверь прикрыта спойлером. В лючке бензобака спрятан скребок для льда со специальной шкалой для измерения глубины протектора шин.

Kia получилась крупным, по меркам В-класса, и немного больше соперников – достигает 4065 мм в длину при колесной базе в 2580 мм. У Skoda эти показатели составляют 3992 мм и 2455 мм, соответственно. Длина Peugeot равна 3962 мм, а расстояние между осями – 2538 мм. Французский хэтчбэк самый легкий из троих – 1090 кг против 1110 кг у корейской модели и 1164 кг – у чешской.

Внутри Kia Rio преобладают прямые линии. В отделке присутствуют черные лакирован-



Kia крупнее соперников – 4065 мм в длину



Peugeot самый легкий в тройке – 1090 кг



Skoda отличается граненым дизайном



Фонари Rio высоко посажены



По краям кузова 208 размещены С-образные фонари



Пятая дверь Fabia сверху прикрыта спойлером

ные вставки, а педали украшены металлическими накладками. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по Kia Sportage, а его обод обшит кожей. Циферблаты приборов крупные, а потому их показания лучше считываются. Внутри спидометра находится указатель уровня топлива в баке, а в тахометре расположен датчик температуры двигателя. По центру расположен экран бортового компьютера. Центральная панель Kia Rio теперь немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен 5,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные, а потому пользоваться ими удобно. Рулевая колонка регулируется по углу наклона и глубине, а у водительского сиденья уже в базовой версии можно изменить высоту. Передние сиденья несколько упругие и немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Они оснащены подогревом, как и руль. Обзорность во всех направлениях хорошая.

Оформление салона Peugeot – весьма необычное. Сразу бросается в глаза очень небольшое трехспицевое рулевое колесо, обшито кожей. Комбинация приборов размещена непривычно высоко, поэтому циферблаты приборов находятся как раз на уровне глаз. Спидометр и тахометр разделены экраном бортового компьютера, а по бокам установлены датчики уровня топлива и температуры охлаждающей жидкости. Светло-синяя подсветка приятна для глаз. В отделке довольно много серебристых вставок и черных лакированных поверхностей. Сверху на центральной панели установлен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиши блоков аудиосистемы и климатической установки четко разделены одна от другой, но некоторые из них мелковаты. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, можно настроить и высоту водительского сиденья. Однако, нужно учитывать, что в своем верхнем положении руль частично перекрывает приборы. Кресла первого ряда 208 комфортабельные, но немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Предусмотрен и подогрев. Обзор вперед и по сторонам хороший, но при парковке его немного ограничивают толстые задние стойки.

Внутри Skoda господствуют строгие прямые линии. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по старшему брату Octavia. Оно декорировано кожей, а на его на ободке в районе хвата рук предусмотрены напльвы. Циферблаты приборов новые, но по-прежнему выполнены в классическом стиле. Внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру размещен экран бортового компьютера. Переключатели на центральной панели рационально упорядочены и четко отделены друг от друга. Они крупные и удобные при использовании на ощупь. Рулевая колонка регулируется по углу наклона и вылету,

а у водительского кресла изменяется высота. Передние сиденья упругие, но зато неплохо удерживают спину. Тоненькие стойки крыши обеспечивают лучшую в тройке обзорность во всех направлениях. Интересно, что под креслом водителя расположена специальная ниша, где спрятан светоотражающий жилет.

На втором ряду места для ног в Rio немного больше, чем у 208 и Fabia. Зато в Skoda самое щедрое пространство над головой, а вот в Peugeot оно довольно скромное. Ширина салона в районе плеч во всех трех автомобилях позволяет с комфортом разместиться двоим, хотя при необходимости поместятся и трое. Объем багажника Skoda составляет 330 л, у Kia – 325 л, а у Peugeot – 285 л. Со сложенными задними сиденьями он возрастает до 1150, 980 и 1076 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны комплектации моделей приблизительно одинаковой стоимости – Kia Rio 1,4 Prestige, Peugeot 208 1,2 Allure и Skoda Fabia 1,0 TSI Ambition. Все они укомплектованы центральным замком, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, аудиосистемой, связью Bluetooth, системой стабилизации. Skoda оснащена кондиционером, а два других хетчбэка – климат-контролем. У Peugeot и Kia также есть парктроник, круиз-контроль, датчики света и дождя, а Rio получил еще систему доступа без ключа и камеру заднего вида. У французского и корейского хетчбэков – по 6 подушек безопасности, а у чешского – только 2.

Для сравнения выбраны бензиновые версии моделей. Атмосферная 1,4-литровая «четверка» Rio развивает 100 л. с. при 6000 об/мин. Это высокооборотистый двигатель, который приходится постоянно раскручивать. Максимальный крутящий момент достигается только при 4000 об/мин и он меньше, чем у соперников – 133 Н·м. По мере роста оборотов мотор становится довольно-таки шумным. Автоматическая 4-ступенчатая коробка переключения передач работает плавно, но не слишком быстро. Поэтому по динамике Kia уступает двум другим хетчбэкам – 13,9 с до 100 км/ч и максимальные 166 км/ч. Да и «аппетит» у него побольше – 8,2 л/100 км в городском цикле и 4,9 л/100 км – в загородном. Rio также предлагают у нас с 1,2-литровым 84-сильным двигателем.

Трехцилиндровый двигатель Peugeot 208 объемом 1,2 л выдает 110 л. с. при 5500 об/мин. У него лучшая в тройке тяга на малых оборотах. Максимальные 205 Н·м крутящего момента доступны уже с 1500 об/мин. Двигатель очень эластичный и не очень громкий, ведь его не приходится слишком раскручивать. А вот вибрации дают о себе знать. А вот 6-ступенчатый «автомат» работает плавно, но не очень быстро. Разгон до 100 км/ч занимает 9,8 с, а максимальная скорость составляет 194 км/ч. В городе хетчбэк расходует 5,7 л/100 км, а на шоссе



Центральная панель Kia немного повернута к водителю



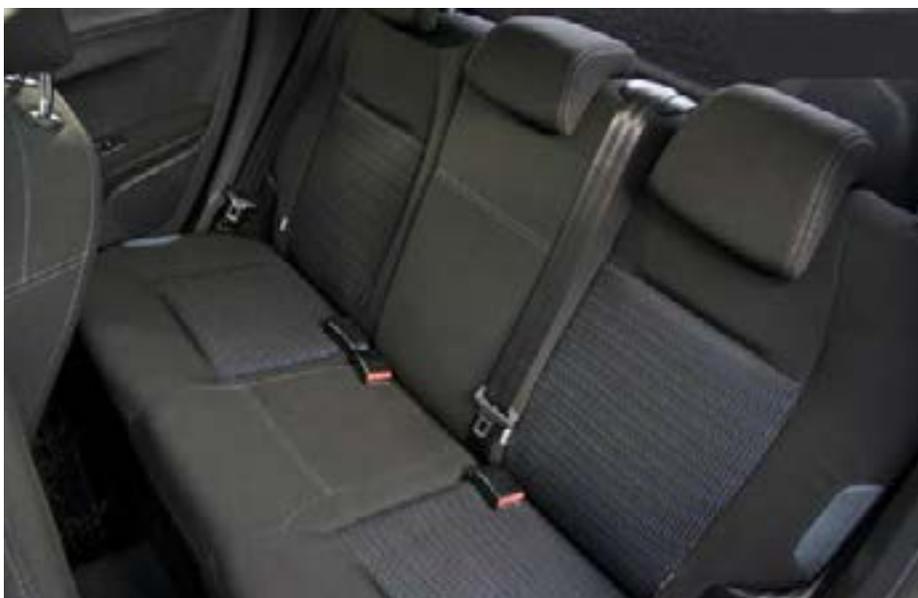
Приборы Peugeot размещены очень высоко



Циферблаты приборов Skoda выполнены в классическом стиле



На втором ряду Rio больше всего места для ног



На втором ряду 208 вполне просторно



В Fabia на втором ряду самое щедрое пространство над головой

– 3,8 л/100 км. В Украине также предлагают атмосферную 82-сильную версию мотора.

Skoda оснащена новым 1,0-литровым трехцилиндровым турбомотором на 110 л. с. Он обладает крутящим моментом в 200 Н·м при 2000-3500 об/мин. Тяги в среднем диапазоне вполне достаточно, однако ощущается турбопауза. Двигатель довольно громкий, а вот вибраций немного. Он быстро набирает обороты и достаточно эластичный. Трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует очень быстрые переключения передач и способствует хорошей динамике. Разгон до 100 км/ч занимает 9,8 с, а максимальная скорость – 196 км/ч. Расход топлива относительно небольшой: 5,4 л/100 км в городском цикле и 4,1 л/100 км – на трассе. Fabia Combi также доступен с 95-сильной версией этого турбомотора и атмосферными «четверками» объемом 1,0 л (75 л. с.) и 1,6 л (110 л. с.).

Kia неплохо маневрирует, а крены кузова в поворотах небольшие. Хотя за это приходится расплачиваться довольно упругой ездой. Недостаточная поворачиваемость проявляется мало, да и сцепление с дорогой улучшено. Рулевое управление стало точнее, однако информативности в околонулевой зоне у него немного. Широкая колея способствует хорошей курсовой устойчивости. Сцепление с дорогой также неплохое. Кроме того, у автомобиля неплохая шумоизоляция, а хотя при 110-120 км/ч все же немного слышен ветер.

Peugeot более ориентирован на комфорт. Конечно, подвеска легко справляется с большинством неровностей, но некоторые из них поглощаются довольно-таки громко. При этом крены кузова в виражах не слишком выражены. У 208 очень редко проявляется недостаточная поворачиваемость, ведь его передняя часть весьма легкая. Руль достаточно легкий, хотя немного больше обратной связи в околонулевой зоне ему не помешало бы. У хэтчбэка неплохая шумоизоляция, поэтому ветер и шины не слишком слышны при 120 км/ч.

Ходовая Skoda демонстрирует компромисс между комфортом и поведением на дороге. Рулевое управление хэтчбэка точное и самое информативное среди трех автомобилей. Сцепление с дорогой также на высоте. Конечно, подвеска Fabia довольно-таки упругая, но по-настоящему побеспокоят только серьезные огрехи дорог. Да и нежелательные движения кузова в поворотах у хэтчбэка относительно небольшие. У автомобиля лучшая в этой тройке шумоизоляция, что особенно ощутимо при езде по автомагистрали на больших скоростях.

Kia Rio 1,4 Prestige наиболее доступный из трех хэтчбэков – 507 тыс. гривен. При этом у него самое богатое оснащение. Peugeot 208 1,2 Allure стоит 521 тыс. гривен и привлекает комфортной подвеской. Skoda Fabia 1,0 TSI Ambition дорожке соперников – 525 тыс. гривен, а преимуществом модели является вместительный багажник.



Объем багажника Kia – 325 л

У Peugeot в распоряжении – 285 л

Багажник Skoda самый большой – 330 л

Технические характеристики

Модель	Kia Rio	Peugeot 208	Skoda Fabia
Тип кузова	хэтчбек		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1110	1090	1164
Длина/ширина/высота, мм	4065/1725/1450	3962/1739/1460	3992/1732/1452
Колесная база, мм	2580	2538	2455
Колея передняя/задняя, мм	1518/1524	1475/1471	1463/1457
Клиренс (дорожный просвет), мм	150	150	141
Объем багажника мин/макс, л	325/980	285/1076	330/1150
Диаметр разворота, м	10,2	10,4	10,4
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1396	1199	999
Тип	Бензиновый	Бензиновый, с турбонаддувом	
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	В ряд, 3	В ряд, 3
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	12/2	12/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	100 при 6000	110 при 5500	110 при 5000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	133 при 4000	205 при 1500	200 при 2000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/45	Аи-95/50	Аи-95/45
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	4-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	барабанные		
Количество подушек безопасности, шт	6	6	2
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, ESP
Размер шин	195/55 R16	195/55 R16	185/60 R15
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	13,9	9,8	9,8
Максимальная скорость, км/ч	166	194	196
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	8,2	5,7	5,4
загородный цикл	4,9	3,8	4,1
смешанный цикл	6,1	4,5	4,6
Стоимость тестируемого автомобиля (в Украине), гривен	507 000	521 000	525 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Сравнение небольших вседорожников



Hyundai Tucson

Широкая решетка радиатора Hyundai Tucson сочетается с раскосыми фарами



Mazda CX-5

Широкая радиаторная решетка Mazda CX-5 напоминает улыбку



Nissan Qashqai

Стреловидные фары Nissan Qashqai дополнены ходовыми огнями

Сейчас ситуация на украинском рынке такова, что модели среднего класса пользуются большим спросом, чем бюджетные. Довольно неплохо (в сравнении с другими автомобилями) продаются модели повышенной проходимости. Они практичные и неплохо подходят к нашим зимам. Недавно в нашей стране появился обновленный Hyundai Tucson. Мы решили его сравнить с популярными Mazda CX-5 и Nissan Qashqai.

Hyundai Tucson после модернизации стал немного поярче. Его капот и боковины рельефные, а колесные арки расширены. Вседорожник сохраняет высокую оконную линию и защитные пластиковые накладки на бамперах, колесных арках и порогах кузова. Увеличенная хромированная решетка выдержана в духе старшего брата Santa Fe. Новые стреловидные фары дополнены светодиодными ходовыми огнями, а в переднем бампере увеличен воздухозаборник. Задняя часть слегка приподнята. Панорамное заднее стекло сверху прикрыто небольшим спойлером, а узкие каплевидные фонари высоко посажены.

Mazda CX-5 второго поколения отличается динамичным дизайном с аркообразной формой крыши и выпуклыми колесными арками. Передняя часть выполнена в новом фирменном стиле. Характерная решетка радиатора в виде улыбки стала еще крупнее, а вот светодиодные фары более узкие, чем у предшественника. Капот вседорожника длинный, а лобовое стекло немного сдвинуто назад. Оконная линия выполнена клиновидной, а на крыше установлен спойлер. Узкие фонари по форме напоминают лестки.

Обновленный Nissan Qashqai у нас начали продавать в конце прошлого года. Его дизайн довольно мускулистый – с профилированными боковинами и капотом. Новая радиаторная решетка выполнена V-образной и украшена хромированным молдингом. Продолговатые светодиодные фары дополнены стреловидными ходовыми огнями. В заостренном бампере заметен узкий воздухозаборник. Расширенные «плечи» задних крыльев подчеркнуты раскосыми фонарями. У задних стоек крыши большой угол наклона, а пятая дверь сверху прикрыта спойлером.

Mazda немного крупнее соперников – достигает 4550 мм в длину при колесной базе в 2700 мм. У Hyundai эти показатели равны 4475 мм и 2670 мм, соответственно. Nissan же самый компактный: его длина составляет 4377 мм, а расстояние между осями – 2646 мм. Он же и самый легкий – 1522 кг против 1540 кг у CX-5 и 1571 кг – у Tucson.

В отделке салона Hyundai Tucson использована кожа. Передняя панель выполнена V-образной, а трехспицевое рулевое колесо довольно небольшое. Приборы с оптической подсветкой разделены цветным экраном бортового компьютера. Внутри тахометра помещен указатель температуры



Задняя часть Hyundai слегка приподнята



Mazda самая крупная – 4550 мм



Nissan легче конкурентов, весит 1522 кг



Фонари Tucson высоко посажены



Продолговатые фонари CX-5 напоминают лепестки



Заднее стекло Qashqai сверху прикрыто спойлером

двигателя, а в спидометре – датчик остатка топлива в баке. Центральная панель немного повернута к водителю. Сверху к ней прикреплен 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Переключатели блоков аудиосистемы и климатической установки крупные и удобные в использовании. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету. Кресла мягкие и комфортабельные, но боковая поддержка у них могла бы быть и лучше. Предусмотрен их подогрев, обогревается и обод руля. Высокая посадка обеспечивает хорошую обзорность вперед и по сторонам, а вот назад обзор ограничен из-за толстых стоек крыши. Между сиденьями размещен подлокотник с боксом внутри.

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

Салон Nissan Qashqai декорирован кожей, довольно много внутри серебристых накладок и черных лакированных поверхностей. Новое трехспицевое рулевое колесо скошено вниз и обшито кожей. Циферблаты приборов дополнены хромированными ободками. Внутри спидометра расположен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру установлен цветной дисплей бортового компьютера. Широкая центральная панель по форме напоминает щит, а на ней установлен 7,0-дюймовый сенсорный экран. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и удобные в использовании. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету, а водительское кресло получило электропривод. Передние сиденья Nissan способствуют улучшению кровообращения и снижают нагрузку на поясницу, поэтому неплохо приспособлены для дальних путешествий. Есть и функция подогрева. Центральный подлокотник прячет вместительный бокс. Обзорность вперед и по сторонам

хорошая, а вот сзади ее несколько ограничивают толстые стойки крыши.

На втором ряду больше всего места для ног в Mazda. В CX-5 и Tucson пространство над головой несколько больше, чем в Qashqai, зато салон Nissan самый широкий в районе плеч. Mazda и Hyundai получили регулировку угла наклона спинки задних сидений. Объем багажника Tucson равен 488 л, CX-5 – 442 л, а Qashqai – 439 л. Со сложенными задними сиденьями получается 1503, 1377 и 1503 л. Пятая дверь в Hyundai и Mazda оснащена электроприводом.

Для сравнения выбраны версии моделей примерно одинаковой стоимости – Hyundai Tucson 2,0 Elegance, Mazda CX-5 2,0 Touring и Nissan Qashqai 2,0 Tekna. Все они получили систему доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, аудиосистему, датчики света и дождя, круиз-контроль, парктроник, легкосплавные диски, 6 подушек безопасности и систему стабилизации. Hyundai и Mazda получили камеру заднего вида, а Nissan – камеры кругового обзора. Qashqai также получил панорамную крышу, системы автоматического торможения, соблюдения полосы движения и распознавания дорожных знаков. У Tucson предусмотрена технология мониторинга «слепых» зон.

Все три автомобиля укомплектованы 2,0-литровыми бензиновыми двигателями. Мотор Hyundai развивает 155 л. с. при 6200 об/мин. Он лучше проявляет себя на высоких оборотах, ведь пик крутящего момента в 192 Н·м достигается при 4000 об/мин. Автоматическая 6-ступенчатая трансмиссия отличается плавностью работы и быстротой реакций. С ней разгон до 100 км/ч занимает 11,8 с, а максимальная скорость – 180 км/ч. Расход топлива при этом умеренный – 11,2 л/100 км в городском цикле и 6,7 л/100 км – в загородном. В нашей стране Tucson также предлагают с 1,6-литровым 177-сильным бензиновым турбомотором и 2,0-литровым 185-сильным турбодизелем.

Мотор Mazda самый мощный в тройке – 165 л. с. при 6000 об/мин. Он и наиболее тяговитый, ведь максимальные 213 Н·м крутящего момента доступны при 4000 об/мин. Хотя на высоких оборотах двигатель становится достаточно шумным. По динамическим характеристикам CX-5 превосходит соперников: разгоняется до 100 км/ч за 10,3 с, а его максимальная скорость – 188 км/ч. Передачи в 6-ступенчатом «автомате» переключаются быстро. Кроме того, вседорожник еще и самый экономичный – 8,4 л/100 км в городе и 6,1 л/100 км – на шоссе. Также доступны 2,5-литровый 192-сильный бензиновый мотор и 2,2-литровый турбодизель на 175 л. с.

Мотор Nissan выдает 144 л. с. при 6000 об/мин, что несколько меньше, чем у соперников. К тому же, его нужно постоянно раскручивать, чтобы добиться лучшей динамики так, как



К центральной Hyundai прикреплен сенсорный дисплей



Циферблаты приборов Mazda помещены в три отдельных колодца



Рулевое колесо Nissan скошено снизу



У задних сидений Tucson регулируется угол наклона спинки



На втором ряду в CX-5 больше всего места для ног



В Qashqai меньше места для ног, чем у соперников

максимальные 200 Н·м крутящего момента доступны только с 4400 об/мин. Мотор работает плавно и до 3000 об/мин не очень-то и слышен, хотя затем становится громче. Qashqai также оснащен вариатором CVT, который неплохо настроен. Разгон до 100 км/ч занимает 10,5 с, а максимальная скорость – 182 км/ч. При этом расход топлива умеренный – 9,6 л/100 км в городском цикле и 6,0 л/100 км – на шоссе. Nissan также может быть укомплектован 1,2-литровой 115-сильной бензиновой «четверкой» или 1,6-литровым 130-сильным турбодизелем.

У всех трех автомобилей полный привод подключаемый и увереннее они чувствуют себя на легком бездорожье. Дорожный просвет Hyundai составляет 172 мм, Mazda – 192 мм, а Nissan – 200 мм. Tucson оснащен технологией помощи на крутом спуске.

В ходовой Hyundai сделана ставка на комфорт, ведь при обновлении подвеску сделали мягче. Дорожные неровности легко поглощаются. При этом крены кузова в поворотах весьма умеренные. Рулевое управление довольно легкое, но обратной связи ему не хватает. Сцепление с дорогой хорошее так же, как и курсовая устойчивость. Разве что иногда проявляется недостаточная поворачиваемость. Кроме того, у вседорожника улучшена и шумоизоляция салона. Зато вседорожник неплохо маневрирует на малых скоростях: диаметр разворота составляет 10,6 м против 10,7 м у Qashqai и 11,0 м – у CX-5.

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

Qashqai приятно удивляет своей управляемостью. Рулевое довольно точное, а его остроту можно регулировать. На малых скоростях руль легкий. С недостаточной поворачиваемостью борется технология Active Trace Control, имитирующая дифференциал повышенного трения. Крены кузова в поворотах относительно небольшие, хотя при этом комфорт езды на высоте и большинство выбоин легко поглощаются. На больших скоростях в салоне достаточно тихо, ведь при обновлении была несколько улучшена шумоизоляция.

Hyundai Tucson 2,0 Elegance самый доступный в тройке – 831 тыс. гривен. Также у него самый вместительный багажник. Nissan Qashqai 2,0 Tekna стоит 853 тыс. гривен и привлекает богатым оснащением. Mazda CX-5 2,0 Touring дороже соперников – 885 тыс. гривен и при этом у него лучшие динамика и управляемость.



Багажник Hyundai самый большой – 488 л

У Mazda в распоряжении – 442 л

Объем багажника Nissan – 439 л

Технические характеристики

Модель	Hyundai Tucson	Mazda CX-5	Nissan Qashqai
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1571/2130	1540/2115	1522/1950
Длина/ширина/высота, мм	4475/1850/1645	4550/1840/1680	4377/1837/1595
Колесная база, мм	2670	2700	2646
Колея передняя/задняя, мм	1585/1585	1595/1600	1565/1550
Клиренс (дорожный просвет), мм	172	192	200
Объем багажника мин/макс, л	488/1503	442/1377	439/1503
Диаметр разворота, м	10,6	11,0	10,7
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	1999	1998	1997
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	155 при 6200	165 при 6000	144 при 6000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	192 при 4000	213 при 4000	200 при 4400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/55	Аи-95/58	Аи-95/60
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный		
Коробка передач	6-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая	вариатор
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, DBC	ABS, EBD, DSC	ABS, EBD, VDC
Размер шин	225/55 R18	225/65 R17	215/55 R18
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,8	10,3	10,5
Максимальная скорость, км/ч	180	188	182
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	11,2	8,4	9,6
загородный цикл	6,7	6,1	6,0
смешанный цикл	8,3	7,0	7,3
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	831 000	885 000	853 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Новичок против всегдашних С-класса



Ford Focus

Отличительная черта обновленного Ford Focus – узкая решетка радиатора



Kia Ceed

Раскосые фары Kia Ceed растянуты на крылья



Volkswagen Golf

Узкая решетка радиатора Volkswagen Golf сочетается с продолговатыми фарами

Автомобильный С-класс – самый популярный сегмент в мире. Ежегодно предприятия выпускают десятки миллионов таких автомобилей. Конечно же, в С-классе регулярно появляются новые модели, постепенно их представляют и на украинском рынке. Одним из таких новичков является Kia Seed третьего поколения. Мы решили сравнить его с проверенными завсегдатаями сегмента Ford Focus и Volkswagen Golf.

Ford Focus нынешней, третьей, генерации известен с 2010 года, и вскоре у нас появится новое поколение модели. Автомобиль отличается стремительным дизайном, который в Ford именуют кинетическим. У него большой угол наклона лобового стекла и ниспадающая форма крыши. Узкая радиаторная решетка сочетается с продолговатыми фарами, дополненными светодиодными лампами дневного света. Боковины и капот рельефные, а колесные арки слегка расширены. На верхней кромке пятой двери установлен немаленький спойлер, а по краям кузова размещены небольшие фонари сложной формы.

Новый Kia Seed не сильно изменился внешне. Хетчбэк сохраняет знакомый силуэт, хотя на смену плавным линиям пришли грани. Фирменная решетка радиатора сочетается с раскосыми фарами, растянутыми на крылья. Оконную линию сделали чуть выше, а у стоек крыши уменьшены углы наклона. Боковины и пятая дверь стали более профилированными. Пятая дверь прикрыта спойлером, а компактные фонари выполнены в духе вседорожного Kia Stonic.

Volkswagen Golf VII год назад прошел обновление, хотя мало изменился внешне. У хетчбэка солидный внешний вид и характерный двухобъемный профиль. Фирменная узкая решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами, дополненными С-образными светодиодными ходовыми огнями. Передний бампер украшен увеличенным воздухозаборником. Капот и боковины рельефные, а колесные арки немного раздуты. На верхней кромке пятой двери находится спойлер. Заднюю часть хетчбэка визуально расширяют крупные трапециевидные фонари.

Ford несколько крупнее своих соперников – достигает 4358 мм в длину при колесной базе в 2648 мм. У Kia эти показатели составляют 4310 мм и 2650 мм, соответственно. Длина Volkswagen равна 4255 мм, а расстояние между осями – 2637 мм. Seed является и самым легким – 1260 кг против 1270 кг у Golf и 1280 кг – у Focus.

Внутри Ford заметны черты спортивного стиля. Пластик разбавлен серебристыми вставками, имитирующими полированный алюминий. Обод четырехспицевого рулевого колеса обшит кожей, а на нем заметны наплывы в районе хвата рук. Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы. Между спидометром и тахометром установ-



Большой угол наклона лобового стекла делает профиль Ford более динамичным



Kia самый легкий – 1260 кг



Volkswagen компактнее соперников – 4255 мм в длину



На крыше Focus установлен большой спойлер



Пятая дверь Seed выполнена рельефной



Ширину задней части Golf подчеркивают продолговатые фонари

лены указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя, а также цветной экран бортового компьютера. Наклоненная центральная панель увенчана 4,2-дюймовым сенсорным дисплеем. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля рационально упорядочены и четко разделены, то есть привыкание к ним не займет много времени. У рулевой колонки изменяются высота и вылет, а водительское кресло получило электропривод. Передние сиденья Focus комфортабельные и обладают лучшей, чем у конкурентов, боковой поддержкой. Они оснащены подогревом. На центральном тоннеле установлен подлокотник с боксом внутри. Обзорность вперед и по сторонам неплохая, однако при парковке ее ограничивает слишком маленькое заднее стекло.

Стиль внутреннего убранства Kia Seed остается узнаваемым. В отделке сочетаются ткань и кожа, можно увидеть и многочисленные серебристые вставки. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по Kia Sportage. Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы, а между ними размещен цветной экран бортового компьютера. Внутри спидометра находится указатель топлива в баке, а в тахометр поместили датчик температуры двигателя. Центральная панель повернута к водителю и увенчана 7,0-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и рационально упорядочены. У рулевой колонки Kia Seed изменяются угол наклона и вылет, а водительское сиденье регулируется по высоте. Передние кресла комфортабельные и неплохо удерживают спину. Они обогрываются, как и руль. Посадка в Seed довольно низкая, хотя обзорность от этого не страдает. Сдвижной центральный подлокотник прячет немаленький бокс.

Материалы внутренней отделки Volkswagen Golf несколько лучше, чем у соперников. Оформление салона – строгое и лаконичное. В частности, довольно много лакированных вставок. Обод трехспицевого рулевого колеса обшит кожей и выполнен плоским снизу. Спидометр и тахометр помещены в отдельные колодцы и разделены экраном бортового компьютера. Внутри спидометра – датчик остатка топлива в баке, а в тахометре – индикатор температуры охлаждающей жидкости. Центральная панель немного повернута к водителю, а сверху на ней – 6,5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Переключатели здесь украшены хромом. Они рационально упорядочены и легко находятся на ощупь. Рулевая колонка регулируется по высоте и вылету, широкий диапазон настроек и у сиденья водителя. Кресла первого ряда несколько упругие, но хорошо удерживают спину. Есть и подогрев. На трансмиссионном тоннеле размещен широкий подлокотник с боксом. Обзорность в Volkswagen очень хорошая во всех направлениях.

На втором ряду пространство над головой приблизительно одинаковое во всех трех автомобилях. Больше всего места для ног – у Golf, а вот салон самый широкий у Kia, что позволяет троим пассажирам чувствовать себя свободнее сзади. У корейского хэтчбэка задние сиденья обогреваются. Ceed также привлекает наиболее вместительным багажником: его объем составляет 395 л тогда, как у Volkswagen – 380 л, а у Ford – 316 л. Со сложенными задними сиденьями он возрастает до 1295, 1200 и 1215 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны варианты моделей приблизительно одинаковой стоимости – Ford Focus 1,0 Business, Kia Ceed 1,4 T-GDI Business и Volkswagen Golf 1,4 TSI Life. Все они оснащены электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контролем, легкосплавными дисками, аудиосистемой, связью Bluetooth, системами стабилизации и контроля давления в шинах, 6 подушками безопасности. У Focus и Ceed есть круиз-контроль, а Kia также оснастили датчиками света и дождя. У Golf 9 подушек безопасности, а у его соперников – по 6. Кроме того, Volkswagen получил системы автоматического торможения и контроля усталости водителя.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми турбомоторами. Трехцилиндровый турбомотор Focus объемом 1,0 л развивает 125 л. с. при 6000 об/мин. У него бодрый нрав, хотя он довольно шумный. Мотор очень тяговитый на низких оборотах, ведь пиковые 170 Н·м крутящего момента в распоряжении уже с 1400 об/мин. Роботизированная трансмиссия с двумя сцеплениями PowerShift с двумя сцеплениями демонстрирует очень быстрые переключения передач, что способствует неплохой динамике – 12,0 с до 100 км/ч и максимальным 192 км/ч. Хэтчбек расходует 7,4 л/100 км в городском цикле и, 4,4 л/100 км – в загородном. Также Ford в Украине предложен со 100-сильной версией этого мотора и турбодизелями объемом 1,6 л (95 и 115 л. с.).

«Четверка» Kia объемом 1,4 л самая мощная в тройке – 140 л. с. Двигатель работает плавно и не очень громкий. К тому же, его характер покладистый, а тяги на малых оборотах хватает. Пиковые 242 Н·м крутящего момента достигаются всего при 1500 об/мин и доступны до 3200 об/мин. А 7-ступенчатый «робот» с двумя сцеплениями демонстрирует быстрые переключения без толчков. Хэтчбэк разогнается до 100 км/ч за 9,2 с и развивает 205 км/ч. А вот «аппетит» у него самый большой в тройке – 7,7 л/100 км в городском цикле и 5,2 л/100 км – в загородном. Также у нас будет доступна 100-сильная атмосферная версия этого двигателя и 1,6-литровый 130-сильный мотор.

У Volkswagen объем двигателя также равен 1,4 л, однако мощность поменьше – 125 л. с. при 5000 об/мин. Тяга на малых оборотах неплохая, ведь максимальные 200 Н·м крутящего момента в распоряжении уже с



Циферблаты приборов Ford помещены в отдельные колодцы



В отделке салона Kia присутствует кожа



Центральная панель Volkswagen повернута к водителю



У Focus места для ног меньше, чем у соперников



Задние сиденья Ceed обогреваются



В Golf больше всего места для ног

1400 об/мин. Двигатель работает плавно и быстро набирает обороты, а его звук приятный и не слишком громкий. А 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями работает очень быстро. Динамика самая лучшая в тройке: разгон до 100 км/ч осуществляется за 9,1 с, а максимальная скорость равна 204 км/ч. К тому же, Golf самый экономичный: в городе он расходует 6,1 л/100 км, а на трассе – 4,3 л/100 км. Хетчбэк также предложен со 150-сильной версией этого двигателя.

Ходовая Ford настроена на активную езду и обеспечивает неплохую управляемость. Рулевое управление хетчбэка порадует остротой и точностью, а еще оно более информативно, чем у соперников. У автомобиля не проявляется недостаточная поворачиваемость, а сцепление с дорогой очень хорошее. Крены кузова в поворотах совсем небольшие, хотя при этом подвеску жесткой не назовешь. Она легко справляется с подавляющим большинством выбоин. Хорошо проявляют себя и тормоза – обеспечивают отличное замедление. Также у Focus очень хорошая шумоизоляция пассажирского отсека, что особенно заметно на скорости свыше 120 км/ч.

Новый Kia Ceed третьего поколения стал гораздо интереснее в управлении. Пониженный центр тяжести и новая многорычажная задняя подвеска улучшили поведение автомобиля в поворотах. Хетчбэк мало кренится, хотя добились этого, сделав подвеску более упругой. Впрочем, она легко справляется с большинством дорожных неровностей. У Ceed хорошее сцепление с дорогой, а рулевое управление стало точнее. Хотя обратной связи у него немного. Порой проявляется недостаточная поворачиваемость. На больших скоростях в салоне стало тише благодаря улучшенной шумоизоляции. Кроме того, хетчбэк неплохо замедляется.

Golf демонстрирует уверенную нейтральную управляемость и легко контролируем. Его руль не только очень точный, но и самый информативный из трех хетчбэков. С недостаточной поворачиваемостью успешно борется электронная система XDS, имитирующая дифференциал повышенного трения. Подвеска Volkswagen, конечно, традиционно упругая, но комфорт езды остается неплохим и по-настоящему ощутимы лишь глубокие выбоины. А нежелательные движения кузова в виражах небольшие. Также у немецкого автомобиля самая лучшая шумоизоляция, что особенно ощутимо при езде по автомагистрали.

Volkswagen Golf 1,4 TSI Life самый доступный в тройке – 592 тыс. гривен. Также он привлекает экономичностью. Ford Focus 1,0 Business стоит 604 400 гривен и порадует активных водителей. Новый Kia Ceed 1,4 T-GDI Business подороже – 625 тыс. гривен. Зато у него вместительный багажник и богатая комплектация.



Объем багажника Ford – 316 л



Багажник Kia самый большой – 395 л



У Volkswagen в распоряжении 380 л

Технические характеристики

Модель	Ford Focus	Kia Ceed	Volkswagen Golf
Тип кузова	хетчбэк		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1280	1260	1270
Длина/ширина/высота, мм	4358/1823/1484	4310/1800/1447	4255/1799/1452
Колесная база, мм	2685	2650	2637
Колея передняя/задняя, мм	1544/1558	1559/1567	1549/1520
Клиренс (дорожный просвет), мм	160	150	160
Объем багажника мин/макс, л	316/1215	395/1292	380/1270
Диаметр разворота, м	10,9	10,6	10,9
Двигатель			
Рабочий объем, см ³	999	1353	1395
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 3	В ряд, 4	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	12/2	16/2	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	125 при 6000	140 при 6000	125 при 5000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	170 при 1400	242 при 1500	200 при 1400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/53	Аи-95/50	Аи-95/50
Трансмиссия			
Тип привода	Передний		
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	6	9
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, ESC	ABS, EBD, ESP
Размер шин	205/55 R16	205/55 R16	195/65 R15
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	12,0	9,2	9,1
Максимальная скорость, км/ч	192	205	204
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	7,4	7,7	6,1
загородный цикл	4,4	5,2	4,3
смешанный цикл	5,5	6,1	5,0
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	604 400	625 000	592 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Луи Рено за рулем своего первенца Voiturette



RENAULT: пионеры
автомобилестроения

Первый Renault Voiturette 1898 года



Renault AG 1905 года





Renault AK 90 CV 1906 года -победитель первого в истории Гран-при



Renault AX 1908 года

В этом году свое 120-летие празднует один из старейших автопроизводителей в мире – Renault. Французская компания стояла у истоков автомобильной отрасли и за свою долгую историю видела взлеты и падения.

Основателями предприятия являются трое братьев Рено, но главную роль сыграл младший из них – Луи. С юных лет он увлекался механикой и инженерией, заинтересовало его и новое изобретение – автомобиль. Когда в гараже семьи Рено появился моторизированный экипаж марки De Dion Bouton, Луи взялся изучить его.

Молодой конструктор заметил, что в De Dion Bouton (как и во всех авто тех лет) был цепной привод. Такая конструкция была ненадежной и малоэффективной. Луи Рено взялся разработать альтернативу ей и вскоре запатентовал первый автомобильный



Илья Муромец Игоря Сикорского оснащали двигателями Renault

Renault Type CB 1912 года



карданный вал.

Новым изобретением Луи оснастил первую модель собственной конструкции – Voiturette 1898 года. С французского название переводится как «автомобильчик». Действительно, машина была миниатюрной – 1,9 м в длину и массой в 200 кг. Приводил ее в движение 275-кубовый двигатель De Dion на 1,75 л. с.

Тем не менее, Voiturette очень громко заявил о себе 24 декабря 1898 года, когда смог выехать на самый верх парижской улицы Лепик, которая славится своим крутым подъемом. Гораздо более мощные машины с цепным приводом не могли выбраться на гору. Мало того, Луи Рено взял с собой пассажира.

В тот же день первый Voiturette приобрел друг семьи Рено, а Луи собрал еще 12 заказов на автомобиль. К тому же, многие авто-



Полноприводной грузовик Renault, 1916 год

Танк Renault FT 1917 года





Грузовики Renault в пробеге через пустыню Сахара



Renault 40 CV 1925 года

производители заинтересовались изобретением Луи Рено и начали покупать права на использование карданного вала. На вырученные средства было решено основать собственную автокомпанию и 25 февраля 1899 года официально зарегистрировали Soci t Renault Fr res (компания «Братья Рено»).

Братья Луи, Марсель и Фернан взяли на себя финансовые вопросы, ведь они неплохо проявили себя на этом поприще, работая на текстильном предприятии отца. До конца 1899 года на Voiturette поступил 71 заказ. Появилась и усовершенствованная версия

модели со складывающейся крышей, а в 1900 году представили четырехместный вариант и легкий грузовик Renault Type C.

Для популяризации серийных моделей братья Рено активно участвуют на своих авто в соревнованиях – за 1899 год выиграны ралли Париж-Турвиль, Париж-Остенд и Париж-Рамбуайе, а в 1901 году покорилась международная гонка Париж-Берлин.

Год спустя Марсель Рено триумфовал в марафоне Париж-Вена со средней скоростью 62,5 км/ч. Причем, впервые его болид оснастили двигателем собственной конструк-

ции – 3,4-литровой 24-сильной «четверкой». Вскоре она (а также 14-сильный двухцилиндровый мотор) появилась на серийных моделях.

Трагическая гибель Марселя Рено в ралли Париж-Мадрид 1903 года заставила Луи и Фернана отказаться от карьеры гонщиков. Тем не менее, спортивные модели продолжали проектировать и в 1906 году Ференс Сис Renault AK 90 CV выиграл первую в мире гонку Гран-при. Он был оснащен огромной 8,5-литровой «четверкой» на 90 л. с.

Важной моделью для марки стал 1,2-литровый Renault AG 1905 года. Власти Парижа закупили 250 таких автомобилей для службы такси, а затем такие же таксомоторы Renault появились в Берлине, Лондоне и даже Нью-Йорке. К слову, мало кто знает, что в начале XX века французские автомобили неплохо покупались в США.

Объемы производства росли: за 1908 год выпустили 3575 автомобилей. Поспособствовал этому более массовый Renault AX с 1,0-литровым двигателем на 7 л. с. Его предложили с несколькими вариантами кузовов. Хотя были и представительские модели вроде 35-сильного лимузина СВ. К слову, у Renault сформировался собственный стиль с изогнутым капотом без решетки радиатора.

Вскоре Фернан Рено отошел от дел по состоянию здоровья и Луи стал единоличным руководителем предприятия. Компания



Renault 40 CV победил в ралли Монте-Карло



Renault NN 1927 года

постепенно расширяла сферы деятельности. В частности, начали выпускать автобусы, а в 1911 году представили первый полноприводной грузовик. С началом Первой мировой наладили производство военной продукции – в том числе и танков Renault FT. Удачными оказались авиамоторы французской марки: их даже устанавливали на крупнейший самолет тех лет – построенный в Киеве бомбардировщик «Илья Муромец» Игоря Сикорского.

Кстати, не все знают, что в 1914 году именно автомобили Renault спасли Париж во время битвы на Марне. Немецкие войска вплотную подошли к столице Франции, а подкрепления нечем было перебросить. И тогда генерал Гальени решил использовать



Renault Nervastella 1929 года



Renault Nervasort выиграл ралли Монте-Карло в 1935 году



Renault Juvaquatre 1937 года



Renault 4CV 1946 года

те самые такси Renault AG. За день 600 автомобилей перебросили 6000 солдат со всей амуницией на расстояние в 50 км. С тех пор Renault AG называют «Марнским такси». За заслуги Луи Рено получил орден Почетного легиона.

В послевоенные годы Рено пришлось перестраивать производство. Появился конвейер, на гусеничном шасси танков начали выпускать тракторы и трехосные грузовики, показавшие свои способности в автопробеге через пустыню Сахара.

Появился и новый флагман в легковой линейке – огромный Renault 40 CV с гигантской 9,1-литровой «шестеркой» мощностью 140 л. с. Один из автомобилей выделили президенту Франции, а другой – в 1925 году принес первую победу в ралли Монте-Карло. Кстати, именно на 40 CV дебютировала



Renault Dauphine 1956 года

Renault Fregate 1957 года



знаменитая эмблема в виде ромба, символизирующего бриллиант.

Правда, стоил Renault 40 CV от 4600 долларов, то есть на уровне Cadillac и Rolls-Royce. Большинство моделей марки оставались недешевыми, а на рынке появились массовые Ford T и Citroen Type C. Для конкуренции с ними создали доступные четырехцилиндровые Renault NN и MT.

В Renault мало пострадали от Великой депрессии и в 30-е годы модельный ряд стал особенно широким. Он включал свыше десятка различных моделей с двигателями на четыре, шесть и восемь цилиндров. Самыми доступными были компактные Renault Celtaquatре и Juvaquatре с несущим кузовом и независимой подвеской, а на вершине расположились 5,5-метровый Renault Nervastella с 5,4-литровой рядной «восьмеркой» мощностью 115 л. с. Его укороченный спортивный

Renault Caravelle, 1959 год



Renault 4 1961 года - самая массовая модель в истории марки



Renault 8 1962 года



Renault 16 1965 года - первый в мире хетчбэк

вариант Nervasport в 1935 году победил в ралли Монте-Карло.

Вторая мировая война застала Луи Рено в США, а когда он вернулся домой, Франция уже капитулировала. Предпринимателю удалось договориться с марионеточным правительством Виши, что его заводы не будут выпускать военную технику, однако ему пришлось поставлять грузовики для немецкой армии. Тем не менее, Рено всячески выступал за сохранение производства, ведь в этом случае удалось спасти рабочих от вывоза на принудительные работы в Германию.

Однако союзники и французское сопротивление не поняли благих намерений Луи Рено и в 1944 году после освобождения Франции его арестовали. Его здоровье уже было подорвано, а в тюрьме промышленнику стало хуже. Рено перевели в больницу, но

Renault 12, 1969 год



Renault-Alpine A442В выиграл в 1978 году 24-часовую гонку в Ле-Мане



спасти его не удалось.

После смерти Луи Рено французские власти решили национализировать предприятие и в корне изменили его стратегию. Упор было решено сделать на недорогие массовые автомобили, ведь жители послевоенной Франции не были зажиточными. К тому же, новые налоги на автомобили привязали к мощности двигателя.

Уже в 1946 году на конвейер вернули Renault Juvaquatre, а год спустя началось производство Renault 4CV, который тайком разрабатывали во время оккупации как конкурента Volkswagen Beetle. Заднемоторный 3,7-метровый автомобиль с 750-кубовой 17-сильной «четверкой» стал настоящим спасителем марки. До 1960 года выпустили свыше 1,1 млн. машин.

Довольно успешным оказался и седан Renault Dauphine 1956 года. Его 27-сильный двигатель также установили сзади. Более мощная 36-сильная версия в 1958 году неожиданно выиграла ралли Монте-Карло. На его базе создали двухместный спортивный кабриолет Caravelle. Появилась и представительская флагманская модель Fregate с

Renault - пионеры турбонаддува в Формуле-1



Renault 5 Turbo 1980 года





Renault 9 1981 года

Renault 20 Turbo 4x4 - победитель ралли Париж-Дакар



2,0-литровым мощностью 57 л. с. и опциональной автоматической трансмиссией.

Настоящим символом надежности стал Renault 4, который выпускали с 1961 по 1992 год в 16 странах мира. Пятидверная переднеприводная модель показала себя вместительной и неприхотливой, что позволило ей разойтись тиражом в 8 миллионов единиц. На выбор предлагали двигатели мощностью от 22 до 32 л. с.

Удачным оказался и заднемоторный седан Renault 8 с литровым 43-сильным двигателем, представленный в 1962 году. Именно с этой модели началась марка Dacia, ведь ее начали выпускать в Румынии по лицензии. Кроме того, Renault 8 запомнился неплохой заряженной версией Gordini мощностью 100 л. с. К слову, полноценные спортивные модели на агрегатах Renault выпускали под отдельной маркой Alpine.

Renault Espace 1984 года - первый в мире мини-вэн



Renault 21 1986 года



Французские дизайнеры под руководством Гастона Жуше развили идею Renault 4 в модели 16, ставшей первым в мире хетчбэком. К тому же, он получил редкий на то время передний привод. Практичная модель среднего класса очень полюбилась покупателям и за 15 лет выпустили почти 2 млн. машин. Интересную идею быстро позаимствовали другие автопроизводители и с 70-х переднеприводные хетчбэки быстро заполнили европейский рынок.

Не менее успешным оказался Renault 12, выпускавшийся во Франции, Румынии и Турции. Новые массовые модели позволили радикально увеличить объемы производства. Так, в 1970 году предприятия впервые выпустили свыше миллиона машин. Предприятия Renault открылись в Канаде, Австралии, Аргентине, а в США наладили сотрудничество

Renault 19 1989 года



Renault Twingo 1992 года



Renault Laguna 1993 года



Renault Megane 1995 года



с American Motors Corporation и даже помогли им разработать первый Jeep Cherokee. За 20 лет (1955-1975) объемы производства марки выросли в шесть раз.

В 1972 году на конвейер встал еще один хэтчбек – компактный 3,5-метровый Renault 5. Он быстро стал самым продаваемым автомобилем во Франции, а до 1986 года собрали 5,5 млн. автомобилей. Гораздо более редким был заряженный вариант Renault 5 Turbo – менее 5000 хэтчбеков. Автомобиль не только получил 1,4-литровый 160-сильный турбодвигатель, но и стал среднемоторным. Разгон до 100 км/ч занимал 7 с, а максимальная скорость составила 200 км/ч. В 1981 году Renault 5 Turbo принес французской марке еще одну победу в ралли Монте-Карло.

Вообще, рубеж 70-80-х годов обозначился для Renault громкими гоночными триумф-

Renault Sport Spider 1995 год



Renault Avantage 2001 года



фами. В 1978 году Жан-Пьер Жассо и Дидье Пирони на Renault-Alpine A442В выиграли легендарную 24-часовую гонку в Ле-Мане. Не менее знаменитый марафон Париж-Дакар покорился в 1982 году Клоду и Бернару Маро на полноприводном Renault 20 Turbo. В Формуле-1 же команда Renault стала одним из пионеров внедрения турбонаддува и в 1979 году добыла первую победу в Гран-при.

В 1984 году Renault удивили автомобильную общественность еще одним кузовом – представили первый в мире мини-вэн Espace. Семиместный автомобиль впечатлял однообъемным дизайном, а его кузов выполнили из стеклопластика. Наряду с бензиновыми двигателями объемом 2,0 и 2,2 л предложили и 2,1-литровый дизель. Вообще, в то время двигатели на тяжелом топливе начали стремительно набирать в популяр-

Михаэль Шумахер стал чемпионом в 1995 году на Benetton-Renault



Renault Vel Satis, 2001 год



Renault Koleos 2007 года



Renault Wind 2010 года



ности и постепенно начали появляться на моделях Renault.

В 80-х автомобили Renault были очень массовыми. Компактный Renault 9 и его преемник 19, а также семейный Renault 21 продавались миллионами. Однако государственное управление показало себя неэффективным и компания начала нести убытки. Правительство начало готовить ее к приватизации, а особенно этот процесс ускорился после убийства радикальными коммунистами директора Renault Жоржа Бесе.

С 1996 года Renault – акционерное общество, исполнительным вице-президентом которого назначили талантливого менеджера Карлоса Гона. Под его руководством компания преобразилась и ее финансовое состояние значительно улучшилось. Особенно успешным стал миниатюрный Renault Twingo, нашедший 2,4 млн. покупателей. Постепенно компания вернулась от цифро-

Renault Zoe - самый популярный электромобиль в Европе



вых обозначений к названиям моделей. На смену Renault 19 пришел Megane, Renault 5 Clio, а Renault 21 – Laguna. Вместе с тем, для ценителей активной езды выпустили двухместный кабриолет Renault Sport Spider.

Также именно в 90-е Renault достигли наибольших успехов в автоспорте. Болиды с французскими двигателями в этот период добились 5 чемпионских титулов и 6 Кубков конструкторов. На них побеждали такие ассы, как Ален Прост, Найджел Мэнсэлл, Михаэль Шумахер, Дэмон Хилл и Жак Вильнёв.

Важной датой в истории компании стало 27 марта 1999 года – именно тогда был сформирован альянс Renault-Nissan, а Карлос Гон стал его руководителем. Сотрудничество пошло на пользу обеим автогигантам, ведь автомобили стали использовать общие платформы и двигатели, а инженеры стали обмениваться передовыми технологиями. Так, первый вседорожник марки Renault Koleos делит архитектуру с Nissan X-Trail.

Карлос Гон не боялся экспериментировать. Так, в начале третьего тысячелетия в линейке марки появились авангардные Renault Avantime и Vel Satis с однообъемным дизайном. Представили даже купе-кабриолет Wind, а в 2012 году запустили в производство сразу два электромобиля – хэтчбэк Renault Zoe и оригинальный двухместный Twizy.

Продолжились и успехи в автоспорте: Фернандо Алонсо принес команде Renault два чемпионства в Формуле-1 подряд. В модельном ряду появились заряженные Renault Megane RS и Clio RS.

Сегодня Renault – один из крупнейших европейских автопроизводителей: за 2017 год выпущено 3,76 млн. автомобилей. Компания активно развивает передовые технологии, а в последние годы возродили и марку Alpine. Но при этом огромное внимание в Renault уделяют недорогим моделям для развивающихся стран.



Электромобиль Renault Twizy 2012 года



Renault Clio RS 2013 года

Фернандо Алонсо принес команде Renault два чемпионских титула



COSMOLADY

Ж У Р Н А Л Ж Е Н Щ И Н

№ 12 | 2018 | 1100
1100 | 2018 | 1100
1100 | 2018 | 1100

ТЕМА
НОМЕРА
**ВПЕРЁД
В БУДУЩЕЕ**

АНГЕЛ ИЛИ
ДЕМОН?

МОИ ЛЮБИМЫЕ
КАНДИДАТЫ

МОДНЫЕ ТРЕНДЫ
ОТ УКРАИНСКИХ
БРЕНДОВ

ИНТЕРВЬЮ
ВЛАД СЫТНИК
АССИЯ АХАТ

Полина Гнедько

НЕСИТЕ В МИР
ДОБРОТУ!



ЗАПИТУЙТЕ У МІСЦЯХ РОЗПОВСЮДЖЕННЯ ПРЕСИ
www.cosmolady.com.ua • facebook.com/cosmolady.magazine