

Тест-Драйв

Январь 2019



Ferrari SP3JC • Nissan Leaf Nismo RC • McLaren 720S Spider • Nissan GT-R50 • Bentley Continental GT Convertible • Mitsubishi Delica • Hyundai Genesis G90
• Skoda Scala • Tata Harrier • Lincoln Continental 80th Anniversary • Porsche 718 Boxster T и Cayman T • Audi Q3 • BMW 8 Series • Dodge Challenger SRT
Hellcat Redeye • Mercedes-Benz GLE • Seat Tarraco • Suzuki Vitara • Mercedes-Benz B-Class • Toyota RAV-4 • Kia e-Niro • Renault Kadjar • Porsche Macan
• Skoda Kodiaq RS • Kia Sportage • Ford Kuga • Seat Ateca • Audi Q8 • BMW X6 • Mercedes-Benz GLE Coupe • BMW X2 • Lexus UX • Mercedes-Benz GLA

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

Январь 2019

www.testdrive.kiev.ua



Над номером работали:

Брызгунов Тарас

Каратаев Вячеслав

Косоголов Александр

Фитисова Юлия

Главный редактор

Краев Василий

Свидетельство о регистрации КВ 7445 от 17.06.03.

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

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

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

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

Отдел распространения: booker.afp@gmail.com

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



2

**Концепт-кар
NISSAN LEAF NISMO RC:**
электромобиль для гонок



6

**Премьера
FERRARI SP3JC:**
эксклюзивная работа



12

**Премьера
MCLAREN 720S SPIDER:**
быстрый и элегантный



18

**Премьера
NISSAN GT-R50:**
самый быстрый в истории



24

**Премьера
BENTLEY CONTINENTAL GT CONVERTIBLE:**
в ожидании весны



28

**Премьера
MITSUBISHI DELICA:**
новое поколение к юбилею



32

**Премьера
HYUNDAI GENESIS G90:**
ставка на самобытность



36

**Премьера
SKODA SCALA:**
яркий преемник Rapid



40

**Премьера
TATA HARRIER:**
индеец британского покроя



44

**Премьера
LINCOLN CONTINENTAL 80TH ANNIVERSARY:**
юбилею посвящается



48

**Премьера
PORSCHE 718 BOXSTER T И CAYMAN T:**
чистокровные спортсмены



54

**Дебютант
AUDI Q3:**
возмужавший



60

**Дебютант
BMW 8 SERIES:**
возрождение



68

**Дебютант
DODGE CHALLENGER SRT HELLCAT REDEYE:**
настоящая американская мощь



76

**Дебютант
MERCEDES-BENZ GLE:**
четвертая глава



84

Дебютант
SEAT TARRACO:
новый флагман



92

Дебютант
SUZUKI VITARA:
освежение



100

Дебютант
MERCEDES-BENZ B-CLASS:
третий дубль



106

Дебютант
TOYOTA RAV-4:
большие перемены



112

Дебютант
KIA E-NIRO:
электромобиль в популярном формате



120

Дебютант
RENAULT KADJAR:
свежее «лицо», новые двигатели



126

Дебютант
PORSCHE MACAN:
самый массовый в линейке



132

Дебютант
SKODA KODIAQ RS:
для спортивной семьи



138

Сравнительный тест-драйв
KIA SPORTAGE, FORD KUGA И SEAT ATECA:
дизельные внедорожники популярного формата



144

Сравнительный тест-драйв
AUDI Q8, BMW X6 И MERCEDES-BENZ GLE COUPE:
внедорожники с сердцем купе



150

Сравнительный тест-драйв
BMW X2, LEXUS UX И MERCEDES-BENZ GLA:
компактные внедорожники премиум-класса для города



156

Страницы истории
BENTLEY:
столетие роскоши и скорости

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

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





Nissan Leaf Nismo RC

электромобиль для гонок



Ателье Nismo традиционно занимается доработкой моделей Nissan. Причем, самых разных, даже электромобиль Nissan Leaf в Nismo уже совершенствовали. Теперь же представили его гоночную версию – концептуальный Nissan Leaf Nismo RC.

Новый Nissan Leaf Nismo RC с виду лишь отдаленно напоминает серийный электромобиль и благодаря таким же светодиодным фарам и V-образной решетке радиатора. У него расширенные крылья и более покатая линия крыши. Задние двери отсутствуют, а

передние – стали значительно меньшие. Появились аэродинамический обвес и большое регулируемое антикрыло. Кстати, все кузовные детали полностью новые и выполнены из карбона, а в основе лежит монокок, также из углеволокна. Это позволило снизить вес до 1220 кг. Длина автомобиля достигает 4546 мм, колесная база – 2750 мм, а высота – всего 1212 мм.

Электромобиль оснащен двумя моторами, суммарно развивающими 326 л. с. и обладающими 640 Н·м крутящего момента. Он способен разогнаться до 100 км/ч за 3,4 с.

Известно, что Nissan Leaf Nismo RC получил инновационную аккумуляторную батарею, однако ее емкость и запас хода электромобиля не сообщают.

Премьера концепт-кара состоялась на знаменитой гоночной трассе Фудзи. Всего планируют собрать восемь Nissan Leaf Nismo RC, которые будут демонстрировать свои способности во рамках шоу-программы Гран-при электрической Формулы-Е. Впрочем, не исключено и участие Nissan Leaf Nismo RC и в гонках электромобилей.







Ferrari

ЭКСКЛЮЗИВНАЯ РАБОТА



SP3JC



В былые времена Ferrari очень часто выпускали эксклюзивные автомобили по индивидуальному заказу. Эти модели получали особые заказные кузова от ведущих ателье. Затем объемы производства выросли и о Ferrari под заказ надолго забыли. Однако в последние годы итальянская компания возрождает такую практику. Сначала подготовили среднемоторный Ferrari P4/5, затем

последовали кабриолет Ferrari F12 TRS, купе Ferrari 458 MM Speciale и Ferrari SP275 RW Competizione, эксклюзивный Ferrari Sergio. Пополнил эту когорту новый Ferrari SP3JC.

Кабриолет Ferrari SP3JC создавали на протяжении двух лет по заказу анонимного поклонника марки. В его основе лежит заряженное купе Ferrari F12 tdf. У автомобиля элегантный дизайн с длинным капотом и

изогнутыми штампованными линиями на боковинах. Широкая решетка радиатора в виде улыбки сочетается с тоненькими фарами. Боковины украшены вентиляционными отверстиями, а прозрачные вставки в капоте дают возможность увидеть двигатель. За сиденьями появились дуги безопасности с обтекателями. Сзади обращают на себя внимание круглые фонари и четыре широких наконечника выхлопных труб. Оригинальная



бело-желто-синяя окраска выполнена в стиле поп-арт.

В отделке салона использованы кожа, алькантара и карбон. На панели приборов желтый циферблат тахометра соседствует с двумя жидкокристаллическими дисплеями. Установлены ярко-синие ковшеобразные спортивные сиденья с выраженной боковой поддержкой.

Ferrari SP3JC оснащен 6,2-литровым ат-

мосферным V12 с непосредственным впрыском топлива. Двигатель развивает 780 л. с. при 8500 об/мин и обладает максимальным крутящим моментом в 705 Н·м при 6750 об/мин. В паре с ним работает 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями. Точные характеристики Ferrari неизвестны, но они вряд ли слишком отличаются от данных F12 tdf. То есть, разгон до 100 км/ч занимает менее 3 с, а максимальная скорость превы-

шает 340 км/ч.

Кабриолет Ferrari также оснащен электронным задним дифференциалом повышенного трения E-Diff3 и адаптивными амортизаторами. Предусмотрены и карбоново-керамические тормоза.

Новый Ferrari SP3JC останется единичным товаром. Его цена не называется, но она в несколько раз превышает стоимость Ferrari F12 tdf.





Технические характеристики Ferrari SP3JC

Тип кузова	кабриолет
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Двигатель	
Рабочий объем, см3	6262
Тип	Бензиновый
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V12
Количество клапанов/распредвалов, шт.	48/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	780 при 8500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	705 при 6750
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/92
Трансмиссия	
Тип привода	Задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, CST, F1-Trac
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	275/35 ZR20 спереди, 315/35 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,9
Максимальная скорость, км/ч	340
Периодичность ТО, км	10 000

McLaren 720S

6



20S Spider

быстрый и элегантный





Сейчас модельный ряд McLaren широк как никогда. В линейке есть сверхскоростное купе Speedtail, экстремальный трековый Senna, и компактный 570S, а основной моделью является McLaren 720S. Теперь у последнего появился вариант со складывающейся крышей.

Как и родственное купе, новый McLaren 720S Spider получил легкий карбоновый монокок, а потому весит всего 1332 кг. Автомобиль привлекает внимание элегантным

низким силуэтом со сдвинутым вперед салоном и заостренным «носом». В фирменном стиле выполнены узкие светодиодные фары. Двери поднимаются вверх, как и у всех серийных McLaren. У автомобиля новая крышка капота двигателя и стильные тоненькие фонари. Сзади установлено выдвижное антикрыло, которое может служить аэротормозом.

Жесткая крыша выполнена полностью прозрачной и складывается всего за 11 с на

скорости до 50 км/ч. За спинками сидений появились дуги безопасности, спрятанные под карбоновыми обтекателями.

Во внутренней отделке сочетаются кожа и карбон. Изюминкой салона является оригинальная цифровая панель приборов: в трековом режиме экран складывается и оставляет водителю только тоненький дисплей спидометра и тахометра. Спортивные ковшеобразные кресла оснащены электроприводом и подогревом.



Оснащение McLaren 720S Spider также включает систему бесключевого доступа, камеру заднего вида, спутниковую навигацию, а среди опций есть технология телеметрии, фиксирующая различные параметры автомобиля – кривую крутящего момента, время разгона до 100 км/ч, боковое ускорение.

Кабриолет McLaren оснащен 4,0-литровым V8 с двойным турбонаддувом мощностью 720 л. с. при 7500 об/мин и с максимальным

крутящим моментом в 770 Н·м при 5500 об/мин. С 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями автомобиль разгоняется до 100 км/ч за 2,9 с и способен развить 341 км/ч. Интересно, что с опущенной крышей максимальная скорость ограничена на отметке в 325 км/ч.

Все McLaren 720S Spider получили систему векторизации тяги и адаптивные амортизаторы, соединенные между собой трубами, по которым перетекает рабочая

жидкость (таким образом удастся регулировать жесткость амортизаторов в поворотах). Карбоново-керамические тормоза диаметром 390 мм спереди и 380 мм сзади позволяют останавливаться со скорости 100 км/ч на отрезке в 30 м.

Новый McLaren 720S Spider уже доступен для заказа, а первые кабриолеты поставят клиентам к весне. Цены в Европе стартуют с отметки в 265 тыс. евро.





Технические характеристики McLaren 720S Spider

Тип кузова	кабриолет
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1332
Длина/ширина/высота, мм	4543/1930/1196
Колесная база, мм	2670
Колея передняя/задняя, мм	1656/1583
Клиренс (дорожный просвет), мм	110
Диаметр разворота, м	12,3
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3994
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	в базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	720 при 7500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	770 при 5500
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/72
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, TCS, VDC
Количество подушек безопасности, шт.	4
Размер шин	245/35 ZR19 спереди, 305/30 ZR20 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,9
Максимальная скорость, км/ч	341
Стоимость автомобиля в Европе, евро	265 000

Nissan GT-R50

самый быстрый в истории







Nissan GT-R находится в производстве свыше 10 лет и является достойным продолжателем дела знаменитых купе Skyline GT-R. Автомобиль примечателен отличным соотношением цены и качества: у него характеристики на уровне гораздо более дорогих и экзотических моделей. Теперь у него появился эксклюзивный лимитированный вариант GT-R50, который стал самым быстрым серийным Nissan за всю историю марки.

Модели посвятили 50-летию Skyline GT-R.

В основе автомобиля лежит самое заряженное купе Nissan GT-R Nismo, однако по дизайну новичок серьезно отличается от донора. Внешний вид Nissan GT-R50 разработали стилисты ателье ItalDesign, которое также празднует 50-летний юбилей.

Автомобиль сохранил знакомый клиновидный силуэт, но его оконная линия стала выше. Купе занизили на 54 мм и расшири-

ли его крылья. Передняя часть выглядит агрессивнее благодаря огромной решетке радиатора и изогнутым светодиодным фарами. По бокам появились отверстия для вентиляции тормозов, а в бампере теперь есть карбоновый спойлер. Появился и новый аэродинамический обвес. Сзади бросаются в глаза четыре круглых фонаря и огромное регулируемое антикрыло. Интересно, что 21-дюймовые колесные диски выполнены из карбона.



В салоне Nissan GT-R50 преобладают кожа, замша и карбон, а разбавляют их вставки золотистого цвета. При желании заказчик сможет выбрать эксклюзивные варианты отделки. Комбинация приборов и центральная панель остались прежними. Внутри также установлены ковшеобразные спортивные кресла.

Под капотом прячется знакомый 3,8-литровый V6 с двойным турбонаддувом, однако он претерпел серьезную доработку.

Новые турбины, интеркулер, распредвалы и выхлопная система увеличили мощность с 600 до 720 л. с., а максимальный крутящий момент вырос с 650 до 780 Н·м. Динамические характеристики Nissan GT-R50 пока не опубликованы, но известно, что разгон до 100 км/ч занимает менее 3 с, а максимальная скорость превышает 320 км/ч.

Конечно, такая прибавка потребовала усиления 6-ступенчатой трансмиссии с двумя сцеплениями, а также дифференци-

алов и мостов. Кроме того, перенастроены адаптивные амортизаторы Bilstein и установлены карбоново-керамические тормозные диски Brembo.

Новый Nissan GT-R50 выпускает ограниченной серией из 50 купе. Всех их будут собирать под заказ, и они не будут дешевыми – 990 тыс. евро. Первые автомобили доставят заказчикам в 2019 году.





Технические характеристики Nissan GT-R Nismo

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2+2
Колесная база, мм	2781
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3799
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	720 при 6400
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	780 при 3200-6000
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/74
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	6-ст. роботизированная с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, VDC, Traction control
Количество подушек безопасности, шт.	6
Эксплуатационные показатели	
Стоимость автомобиля, евро	990 000



Bentley Continental GT Convertible

В ОЖИДАНИИ ВЕСНЫ



Bentley Continental GT – самая успешная модель в истории марки, ведь с 2003 года выпустили свыше 70 тыс. этих автомобилей. Третье поколение модели дебютировало год назад в кузове купе, а теперь к нему присоединился и кабриолет.

Как и купе, новый Bentley Continental GT Convertible является родственником Porsche Panamera, ведь использует ту же платформу MSB. В конструкции стало больше алюминиевых сплавов, что сделало автомобиль легче на 75 кг. Он сохраняет знакомый профиль с длинным капотом и высокой оконной линией. Вместе с тем, дизайн стал элегантнее. В частности, хромированная решетка радиатора увеличена в размерах, изменились и круглые светодиодные фары. Профиль

подчеркивают 21-дюймовые легкосплавные диски и небольшие вентиляционные отверстия в боковинах. В крышку багажника интегрирован спойлер, а фирменные расширенные «плечи» Bentley подчеркнуты овальными фонарями. Мягкая крыша складывается за 19 с на скорости до 50 км/ч.

В отделке салона преобладают кожа, дерево и полированный алюминий. Показания приборов выведены на дисплей. Большой 12,3-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы в неактивном состоянии прячется за деревянной крышкой с циферблатами приборов. Ниже установлен циферблат часов. Передние сиденья оснащены электроприводом регулировок в 20 направлениях.

Bentley Continental GT Convertible оснащен

6,0-литровым W12 с турбонаддувом мощностью 635 л. с. и максимальным крутящим моментом в 900 Н·м. Разгон до 100 км/ч занимает 3,8 с, а максимальная скорость составляет 333 км/ч. При этом благодаря «умеренной» гибридной установке средний расход топлива уменьшен до 12,4 л/100 км. Позже пообещают более экономичный вариант с 4,0-литровым V8 и даже гибрид.

Автомобиль получил 8-ступенчатую трансмиссию с двумя сцеплениями и подключаемый полный привод. Кроме того, появились активные стабилизаторы поперечной устойчивости и улучшенная пневмоподвеска.

Естественно, кабриолеты готовят к весне, поэтому новый Bentley Continental GT Convertible поступит в продажу с марта. Начальная версия будет стоить около 220 тыс. евро.





Mitsubishi Delica



НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ К ЮБИЛЕЮ





Мини-вэн Mitsubishi Delica известен с 1968 года, а с начала 80-х стал моделью повышенной проходимости с увеличенным клиренсом и опциональным полным приводом. Модель пятого поколения выпускалась на протяжении 11 лет и теперь пришло время для нового Delica. Представили его к полувековому юбилею мини-вэна.

Mitsubishi Delica сохранил платформу и пропорции предшественника – достигает 4,7 м в длину при колесной базе в 2850 мм. Дизайн получился очень даже выразительным – в стиле младшего брата Xpander. Широкая хромированная решетка радиатора сочетается с узкими светодиодными ходовыми огнями. Ниже расположены крупные фары. У мини-вэна подтянутый

профиль с короткими свесами кузова, большим углом наклона лобового стекла и вертикальными задними стойками крыши. Сзади обращают на себя внимание фонари на всю ширину кузова.

В салоне улучшены материалы отделки. На широкой наклоненной центральной панели установлен большой 10-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы.





На трех рядах сидений поместятся шесть человек. В самой дорогой версии Urban Warrior в отделке преобладают кожа и дерево, а оснащение включает систему бесключевого доступа, электроприводы передних сидений и пятой двери.

Новый Mitsubishi Delica поначалу будет доступен только с одним двигателем – 2,2-литровым турбодизелем мощностью 172 л. с. и с максимальным крутящим моментом в 392 Н·м. Мини-вэн впервые получил 8-ступенчатую автоматическую транс-

миссию, а полный привод дополнен блокировкой межосевого дифференциала.

Продажи Mitsubishi Delica в Японии стартуют с февраля 2019 года, а позже модель представят и на других рынках. Цена мини-вэна составит от 23 тыс. долларов.





Hyundai Genesis G90

ставка на самобытность





Hyundai Genesis G90 пришел на смену модели Equus в 2015 году. Он стал новым флагманом корейской марки и возглавил роскошную линейку Genesis. Теперь представительский седан Hyundai прошел серьезное обновление.

При модернизации большой 5,2-метровый автомобиль постарались сделать более самобытным. Его передняя часть полностью новая – с крупной треугольной решеткой радиатора и продолговатыми светодиодными фарами, разделенными светодиодными огнями. Ниже установлены два воздухозаборника. У автомобиля новые капот, бамперы, передние крылья с вентиляционными отверстиями и крышка багажника. Обращают на себя внимание и 19-дюймовые диски в классическом стиле. Фонари

растянуты на всю ширину кузова.

В отделке салона Genesis G90 сочетаются кожа и дерево. У циферблатов оптическая подсветка, а между ними установлен цветной экран бортового компьютера. На центральной панели установлен новый 12,3-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы, а под ним расположены аналоговые часы. Передние сиденья разделены высоким трансмиссионным тоннелем. На втором ряду может быть установлен трехместный диван или два отдельных сиденья.

Начальная комплектация Genesis G90 включает 9 подушек безопасности, электропакет, трехзонный климат-контроль, камеру заднего вида, беспроводную зарядку для смартфонов, системы автомати-

ческого торможения и соблюдения полосы движения.

Линейка двигателей осталась прежней. Базовая версия оснащена знакомым 3,8-литровым V6 мощностью 315 л. с., также доступна 3,3-литровая «шестерка» с турбонаддувом, развивающая 370 л. с. На вершине стоит 5,0-литровый 425-сильный V8, с которым разгон до 100 км/ч занимает 5,7 с. Все G90 укомплектованы 8-ступенчатой автоматической трансмиссией, а за доплату предложены полный привод и адаптивные амортизаторы.

Обновленный Hyundai Genesis G90 уже дебютировал на родине, в Южной Корее. Вскоре седан должен появиться и на других рынках. Стоимость осталась на прежнем уровне – от 68 тыс. долларов.







Skoda Scala

яркий преемник Rapid





С 2012 года в линейке Skoda сразу две модели С-класса – более доступный Rapid и более крупная и богаче оснащенная Octavia. Теперь на смену Rapid приходит новая Skoda Scala, призванная привлечь молодую аудиторию.

В отличие от предшественника, Skoda Scala будет исключительно хетчбэком, а вот от версии с кузовом лифтбэк было решено отказаться. Автомобиль достигает 4362 мм в длину, 1793 мм в ширину и 1471 мм в высоту при колесной базе в 2649 мм и построен на модульной платформе MQB-A0, как и

новый Volkswagen Polo.

Дизайн стал гораздо выразительнее и выполнен в духе концепт-кара Skoda Vision RS. Фирменная широкая решетка радиатора сочетается с треугольными фарами, которые могут быть полностью светодиодными. Воздухозаборник в бампере напоминает улыбку. Капот и боковины выполнены профилированными, а на крыше появился спойлер. Обращают на себя внимание и изогнутые фонари. Можно выбрать и спортивный пакет, включающий обвес и 18-дюймовые легкосплавные диски.

Материалы внутренней отделки гораздо качественнее, чем у Rapid. В более дорогих версиях Skoda Scala показания приборов выведены на 10,25-дюймовый дисплей, а к центральной панели крепится большой сенсорный экран с диагональю 9,2 дюйма. В спинках передних сидений предусмотрены откидные столики, а в водительской двери есть отдельный отсек для зонта. По меркам С-класса у хетчбэка немаленький багажник: 467 л в обычном состоянии и 1410 л – со сложенными задними сиденьями.





Список доступных опций включает недоступные для Rapid спутниковую навигацию, двухзонный климат-контроль, электропривод пятой двери с датчиком открытия, камеру заднего вида, Wi-Fi, датчики дождя и света, парковочный автопилот, адаптивный круиз-контроль. Также предложены системы автоматического торможения, соблюдения

полосы движения и мониторинга «слепых» зон.

Skoda Scala будут оснащать бензиновыми турбомоторами объемом 1,0 л (95 и 115 л. с.) и 1,5 л (150 л. с.), а также 1,6-литровым 116-сильным турбодизелем. Можно будет выбрать механическую трансмиссию или «робот» с двумя сцеплениями DSG. За до-

плату предложат более жесткую спортивную подвеску с уменьшенным на 15 мм клиренсом.

Skoda Scala поступит в продажу с весны. Стоимость базового хэтчбэка составит около 15 тыс. евро.



Tata Harrier

индеец британского покроя







Индийский концерн Tata Motor известен не только самым дешевым автомобилем в мире Nano. Линейка марки широкая и разнообразная. К тому же, Tata владеет марками Jaguar и Land Rover и именно британцы помогли создать вседорожник Harrier.

Новый Tata Harrier построен на платформе Land Rover Discovery Sport достигает 4598 мм в длину, 1894 мм в ширину и 1706 мм в высоту. У него довольно выразительный и необычный дизайн с «двухэтажной» оптикой и мускулистыми расширенными колесными арками. Оконная линия изогнута, а задние стойки крыши окрашены в черный цвет, что

создает эффект «парящей» крыши. Пятая дверь сверху прикрыта спойлером, а продолговатые фонари напоминают лепестки.

В отделке салона обращают на себя внимание вставки, имитирующие дерево и алюминий. Циферблаты приборов сочетаются с большим 7-дюймовым экраном бортового компьютера, к центральной панели сверху прикреплен большой сенсорный дисплей с диагональю 8,8 дюйма. Объем багажника равен 425 л. Среди опций есть климат-контроль, датчики света и дождя.

Поначалу Tata Harrier будут оснащать только 2,0-литровым 140-сильным турбодизелем, причем выпускает его не Land

Rover, а Fiat. Позже возможно появление 170-сильной версии этого двигателя. На выбор доступны 6-ступенчатые механическая или автоматическая трансмиссии, передний либо полный привод. Также предусмотрена система выбора режимов езды для разных типов дорожного покрытия.

Tata Harrier поступит в продажу в Индии с начала 2019 года по цене от 18 200 долларов. Вседорожник будут поставлять и на экспорт, причем даже в Европу. Вполне возможно, что он появится и в Украине, ведь у нас представлены коммерческие автомобили Tata, а ранее продавали и вседорожники.









Lincoln Continental 80th Anniversary

юбилею посвящается



В 2019 году свое 80-летие отмечает Lincoln Continental – самая важная модель в истории американской премиальной марки. К юбилею нынешний Continental получил особую лимитированную версию 80th Anniversary, причем она отличается не только комплектацией.

Пожалуй, самой интересной деталью Lincoln Continental 80th Anniversary являются его задние двери. Только в этой версии они открываются против движения, как на знаменитых Continental 60-х. К слову, при желании их можно дополнить электроприводом. Колесная база прибавила 152 мм

– до 3147 мм. В остальном это все тот же знакомый седан Lincoln с дизайном в ретро-стиле. У него широкая хромированная решетка радиатора, светодиодные фары и необычные дверные ручки, расположенные непривычно высоко.

Во внутренней отделке сочетаются кожа и дерево, а подсветка осуществляется с помощью диодов. Показания приборов выведены на дисплей. Еще одной особенностью модели являются два отдельных задних кресла. Как и передние сиденья, они оснащены электроприводом, подогревом и вентиляцией. Стандартными являются четырехзонный климат-контроль и

система проецирования данных на лобовое стекло.

Новый Lincoln Continental 80th Anniversary предлагают только с самым мощным двигателем – 3,0-литровым турбированным V6, развивающим 400 л. с. и 540 Н·м крутящего момента. В паре с ним работает 6-ступенчатая автоматическая трансмиссия. Такой седан предлагают исключительно в полноприводном исполнении, с адаптивными амортизаторами и системой активного подавления шумов.

Всего выпустят только 80 юбилейных Lincoln Continental, а в продажу он поступит с лета по цене около 80 тыс. долларов.







Porsche 718 Boxster



ster T и Cayman T

ЧИСТОКРОВНЫЕ СПОРТСМЕНЫ







Купе Porsche Cayman и кабриолет Boxster известны с 2012 года, а четыре года спустя при обновлении их перевели на турбодвигатели. Теперь в линейке моделей пополнение – появились новые Porsche 718 Boxster T и Cayman T, предназначенные для активных водителей.

Как ни странно, более спортивные версии не стали мощнее. Их оснащают все той же, 2,0-литровой «четверкой» с турбонаддувом, развивающей 300 л. с. и обладающей максимальным крутящим моментом в 380 Н·м. С 6-ступенчатой механической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 5,1 с, а

с 7-ступенчатым «роботом» с двумя сцеплениями – 4,7 с. Хорошей динамике способствует система помощи при старте Launch control. Максимальная скорость в обоих случаях составляет 275 км/ч. При этом средний расход топлива небольшой – 8,1 л/100 км.





Основной упор сделали на доработку ходовой и улучшение управляемости. Так, стандартными являются задний дифференциал с системой векторизации тяги и адаптивные амортизаторы. Руль стал острее, а пружины подвески – жестче.

Дорожный просвет уменьшили на 20 мм. Кроме того, узнать Porsche 718 Boxster T и

Cayman T можно по черным 20-дюймовым колесным дискам и декоративным полосам на боковинах. Сзади обращают на себя внимание двойные выхлопные трубы.

Кожаную отделку салона разбавляют ярко-красные швы и черные лакированные накладки. Купе и кабриолет получили спортивное трехспицевое рулевое колесо

меньшего диаметра. В целях снижения веса убрали сенсорный дисплей, а вместо дверных ручек предусмотрены оригинальные петли.

Porsche Cayman T и 718 Boxster T поступят в продажу с начала года. Стоимость купе в Европе составит 63 тыс. евро, а кабриолета – 65 тыс.



Audi Q3

возмужавший







Audi Q3 появился в 2011 году и обозначил приход немецкой марки в сегмент компактных моделей повышенной проходимости. Как для премиального вседорожника он получился довольно массовым – выпустили свыше 1,1 миллиона автомобилей. Теперь эстафету принимает второе поколение модели.

Поскольку у Q3 теперь есть младший брат Audi Q2, то его решили сделать крупнее, чтобы избежать конкуренции двух моделей. Длина выросла на 97 мм (до 4485 мм), ширина – на 18 мм (до 1856 мм), а колесная база – на 78 мм (до 2681 мм). В основе вседорожника теперь лежит платформа MQB с обильным использованием алюминиевых сплавов, поэтому масса осталась на преж-

нем уровне – от 1495 кг в начальной переднеприводной версии.

Новый Audi Q3 не только подрос, но и возмужал, ведь его дизайн стал солиднее. Передняя часть выдержана в духе флагманского вседорожника Q8 – с высоким капотом, огромной решеткой радиатора и стреловидными фарами. Оптика, кстати, теперь светодиодная во всех Q3, а за доплату может быть дополнена активной матрицей. У вседорожника подтянутый дизайн: короткие свесы кузова и мускулистые расширенные задние крылья. Задние стойки крыши сохранили характерный наклон, но стали толще. Спойлер на крыше увеличен в размерах, крупнее стали и фонари. Опционный пакет S Line включает аэродинамический

обвес и 18-дюймовые легкосплавные диски вместо стандартных 17-дюймовых.

В салоне существенно улучшены материалы отделки и стало больше серебристых и лакированных вставок. Кроме того, расширены возможности персонализации. Например, можно выбрать яркие накладки из алькантары и светодиодную подсветку с 30 разными цветами. Передняя панель стала более рубленой. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей уже в базовой версии. Стандартной стала и цифровая панель приборов: диагональ дисплея может составлять 10,25 либо 12,3 дюйма. На него могут выводиться как спидометр с тахометром, так и, например, карта навигационной системы. Можно выбрать и систему проецирования





данных на лобовое стекло.

Компактная центральная панель Audi Q3 немного повернута к водителю. На ней установлен сенсорный экран мультимедийной системы MMI с диагональю 8,8 либо 10,1 дюйма. Благодаря ему здесь существенно уменьшено количество переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля. Ниже появилась ниша с беспроводной зарядкой для смартфонов. К тому же, теперь у Q3 четыре USB-порта.

У рулевой колонки изменяются высота и вылет, а у водительского сиденья широкий диапазон регулировок. Передние кресла стали более комфортабельными, хотя немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Спортивные сиденья в версии S Line гораздо лучше удерживают спину. В любом случае обязательным является подогрев. Центральный подлокотник, как и бокс под ним, увеличены в размерах.

Взросшие размеры серьезно увеличили пространство на втором ряду – здесь стало больше места и для ног, и над головой. Разве что сидящий по центру пассажир несколько стеснен из-за специфического профиля подушки дивана. Зато регулируется угол наклона спинок и появилась горизонтальная регулировка – кресла сдвигаются на 150 мм. В зависимости от их положения объем багажника равен 530-675 л. Если же сложить сиденья, то получится 1525 л. Пол здесь регулируемый и многоуровневый. Пятая дверь оснащена электроприводом уже в начальной версии.

Базовая комплектация Audi Q3 расширена и теперь включает электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный-климат-контроль, спутниковую навигацию, аудиосистему, парктроник, круиз-контроль. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стабилизации, автоматического торможения и соблюдения полосы движения. В самом дорогом варианте Special Edition добавлены подогрев руля, панорамная крыша и система полуавтономного движения. Список опций пополнили парковочный автопилот, Wi-Fi, камеры кругового обзора, 680-ваттная аудиосистема с 15 динамиками.

Начальный 1,5-литровый бензиновый турбомотор мощностью 150 л. с. экономичный, однако автомобилю его не всегда достаточно. К тому же, он доступен только с передним приводом, а вот полноприводные версии получили 2,0-литровые двигатели на 190 и 230 л. с. Более мощный вариант позаимствовали у Volkswagen Golf GTI и с ним вседорожник весьма резвый. Турбопаузы фактически нет, а пиковые 350 Н·м крутящего момента доступны уже с 1500 об/мин. Мотор работает плавно, а его звук приятный. Разгон до 100 км/ч занимает 6,3 с, а максимальная скорость составляет 233 км/ч. При этом расход топлива умеренный – 9,7 л/100 км в городском цикле и 6,4 л/100 км – в загородном.

Турбодизель объемом 2,0 л пока предлагают только в 150-сильной переднеприводной версии, но позже появится вариант с полным

приводом на 190 л. с. Этот мотор понравится любителям экономичной езды, ведь он расходует 5,4 л/100 км в городе и 4,3 л/100 км – на трассе. Он весьма тихий и достаточно тяговитый, ведь максимальный крутящий момент достигает 340 Н·м при 1750 об/мин. Такой Q3 разгоняется за 9,2 до 100 км/ч и развивает 207 км/ч.

Audi Q3 оснащают 6-ступенчатой механической коробкой переключения передач или 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями S tronic. Полноприводные версии можно дополнить вседорожным режимом и системой попохи на крутом спуске.

Вседорожник неплохо маневрирует в городских условиях. Его руль с адаптивным электроусилителем точный и изменяет свою остроту в зависимости от угла поворота. В режиме Dynamic он наполняется тяжестью. Полноприводные версии оснащены системой векторизации тяги, уменьшающей недостаточную поворачиваемость. Езда стала немного комфортнее, чем у предшественника, ведь подвеска чуть мягче. При этом Audi Q3 мало кренится в поворотах. За доплату предложены адаптивные амортизаторы. Сцепление с дорогой и курсовая устойчивость не вызывают нареканий. В салоне стало тише благодаря улучшенной шумоизоляции, хотя порой слышен ветер в районе передних стоек.

Новый Audi Q3 уже поступил в продажу в Европе. Вседорожник стоит от 33 700 евро. Позже появится заряженный вариант RS Q3.





Технические характеристики Audi Q3			
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1495	1695	1655
Длина/ширина/высота, мм	4484/1856/1616		
Колесная база, мм	2681		
Колея передняя/задняя, мм	1584/1576		
Клиренс (дорожный просвет), мм	170		
Объем багажника мин/макс, л	530/1525		
Диаметр разворота, м	11,8		
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1498	1984	1968
Тип	Бензиновый, с туронаддувом		Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	150 при 5000	230 при 4500	150 при 3500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	250 при 1500-3500	350 при 1500-4400	340 при 1750-3000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/58		Дт/58
Трансмиссия			
Тип привода	Передний	Подключаемый полный	Передний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями		
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	7		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	215/65 R17	235/55 R18	215/65 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,2	6,3	9,2
Максимальная скорость, км/ч	211	233	207
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	6,9	9,7	5,4
загородный цикл	5,1	6,4	4,3
смешанный цикл	5,7	7,6	4,7
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	33 700 – 43 900		
Первое техобслуживание, км	20 000		
Периодичность техобслуживания, км	20 000		

BMW 8 Series

возрождение







Купе BMW 8 Series – одна из самых ярких и необычных моделей за всю историю немецкой марки. Его обтекаемый дизайн уже давно стал классикой. У «восьмерки» не было прямого наследника, однако теперь ее решили возродить и именно так будет называться преемник BMW 6 Series.

Как и знаменитый предок, новичок также отличается нетипичным для BMW дизайном и выделяется на фоне собратьев. Стилисты решили практически полностью сохранить внешний вид предсерийного концепт-кара. У автомобиля вытянутый профиль с длинным капотом, высокой оконной линией и элегантным изгибом крыши. Фирменная разделенная решетка радиатора у BMW 8 Series

довольно-таки крупная, а вот фары, наоборот, очень узкие. Они являются светодиодными, а в качестве опции предложена лазерная оптика. Боковины дополнены вентиляционными отверстиями, а задние крылья серьезно расширены. Подчеркивают их изогнутые фонари, а в крышку багажника интегрирован спойлер. Версию M850i можно отличить по увеличенным воздухозаборникам в бампере, аэродинамическому овесу и 20-дюймовым легкосплавным дискам вместо стандартных 18-дюймовых.

В основе купе лежит модульная платформа CLAR. Автомобиль достигает 4851 мм в длину, 1902 мм в ширину и 1346 мм в высоту при колесной базе в 2822 мм. Двери, капот и детали подвески выполнены из

алюминиевых сплавов, а крыша за доплату может быть карбоновой, хотя 8 Series не то чтобы легкий – минимум 1830 кг.

Во отделке салона сочетаются кожа, алькантара и полированный алюминий, причем кожей обшита и передняя панель, причем уже в базовой версии. На педалях и порогах заметны металлические накладки. Компактное трехспицевое рулевое колесо позаимствовано у BMW M5 (оно дополнено клавишами выбора режимов езды). Обращают на себя внимание рычаг трансмиссии и клавиша запуска двигателя, декорированные хрусталем. Показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей, причем его конфигурацию можно изменять. Данные проектируются и на лобовое стекло.











Центральная панель традиционно для BMW повернута к водителю. Сверху к ней прикреплен 10,25-дюймовый дисплей мультимедийной системы iDrive. Он сенсорный, но сохранен и круглый джойстик, также есть функции распознавания голоса и жестов. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного, хотя они мелко-ваты.

У всех BMW 8 Series предусмотрен электропривод передних сидений и рулевой

колонки с памятью настроек. Кресла обеспечивают хорошо удерживают спину, но при этом остаются мягкими и комфортабельными. Есть и подогрев, а за доплату предложена и вентиляция. В версии M850i установлены особые спортивные сиденья с улучшенной боковой поддержкой. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель. Пара центральных подлокотников прячет бокс для мелкой поклажи.

Второй ряд рассчитан преимущественно на детей, ведь места здесь не очень много. Объем багажника составляет 420 л а его крышка может быть оснащена электроприводом с сенсорным открытием.

Комплектация BMW 8 Series включает систему доступа без ключа, электропакет, двухзонный климат-контроль, датчики света и дождя, аудиосистему с 11 динамиками, спутниковую навигацию, парктроник, Wi-Fi, связь Bluetooth, адаптивный круиз-контроль



с системой автоматического торможения. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. Список опций включает парковочный автопилот, доступ в салон со смартфона, камеры кругового обзора, системы ночного видения и полуавтономного вождения.

На первых порах предложат на выбор две версии купе. BMW M850i оснащен 4,4-литровым V8 с двойным турбонаддувом мощностью 530 л. с. Этот двигатель быстро раскручивается и приятно звучит на высоких оборотах, когда в выхлопной системе открывается перепускной клапан. Максимальный крутящий момент в 750 Н·м доступен в широком диапазоне 1800-4600 об/мин, поэтому в тяге нет недостатка. Отзыв на малейшее нажатие педали акселератора – мгновенный, турбопауза отсутствует. Технология Launch control успешно борется с пробуксовкой при резком старте и позволяет разогнаться до 100 км/ч за 3,7 с. Максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. При таких характеристиках заявленный расход топлива умеренный – 13,1 л/100 км в городском цикле и 7,9 л/100 км – в загородном.

Впрочем, для экономичных владельцев есть 3,0-литровый 320-сильный турбодизель. Он довольно высокооборотистый, хотя пиковые 680 Н·м крутящего момента доступны уже при 1750 об/мин. Мотор работает плавно и тихий на малых оборотах. В городе купе расходует 7,6 л/100 км, а на трассе – 5,4 л/100 км. При этом динамика весьма неплохая – 4,9 с до 100 км/ч.

Позже линейку расширит 3,0-литровый 340-сильный бензиновый турбомотор, а со временем обещают и 600-сильный BMW M8. Ходят слухи и о гибридной модификации. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия демонстрирует быстрые переключения передач. Обе версии BMW 8 Series полноприводные, хотя большую часть времени крутящий момент передается только на заднюю ось.

Впрочем, при надобности подключаются передние колеса, что существенно улучшает сцепление с дорогой. Все 8 Series получили управляемые задние колеса и дифференциал повышенного трения, что делает тяжелое купе на удивление маневренным. Также предусмотрены адаптивные амортизаторы, позволяющие уменьшить крены кузова. В качестве опции доступны еще и активные стабилизаторы поперечной устойчивости. Хотя следует отметить, что езда довольно-таки упругая, особенно в BMW M850i. Рулевое управление точное, хотя его информативность могла бы быть и лучше – особенно в поворотах, когда тяжесть руля изменяется неожиданно и непредсказуемо. У автомобиля очень качественная шумоизоляция и эффективные тормоза.

Новый BMW 8 Series уже продается в Европе по цене от 100 тыс. евро. Вскоре к купе присоединится и кабриолет.

заднюю ось.

Впрочем, при надобности подключаются передние колеса, что существенно улучшает сцепление с дорогой. Все 8 Series получили управляемые задние колеса и дифференциал повышенного трения, что делает тяжелое купе на удивление маневренным. Также предусмотрены адаптивные амортизаторы, позволяющие уменьшить крены кузова. В качестве опции доступны еще и активные стабилизаторы поперечной устойчивости. Хотя следует отметить, что езда довольно-таки упругая, особенно в BMW M850i. Рулевое управление точное, хотя его информативность могла бы быть и лучше – особенно в поворотах, когда тяжесть руля изменяется неожиданно и непредсказуемо. У автомобиля очень качественная шумоизоляция и эффективные тормоза.

Новый BMW 8 Series уже продается в Европе по цене от 100 тыс. евро. Вскоре к купе присоединится и кабриолет.

Технические характеристики BMW 8 Series

Тип кузова	купе	
Количество дверей/мест	2/2+2	
Снаряженная/полная масса, кг	1890/2395	1830/2370
Длина/ширина/высота, мм	4851/1902/1346	
Колесная база, мм	2822	
Колея передняя/задняя, мм	1627/1642	
Клиренс (дорожный просвет), мм	121	
Объем багажника, л	420	
Диаметр разворота, м	11,9	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	4395	2993
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	дизельный, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно	
Расположение и число цилиндров	V8	В ряд, 6
Количество клапанов/распредвалов	32/4	24/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	530 при 5500	320 при 4400
Макс. крутящий момент, Н • м при об/мин	750 при 1800-4600	680 при 1750-2250
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/68	Дт/68
Трансмиссия		
Тип привода	постоянный полный	
Коробка передач	8-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Размер шин	245/35 R20 спереди, 275/30 R20 сзади	245/45 R18 спереди, 275/40 R18 сзади
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,7	4,9
Максимальная скорость, км/ч	250	250
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	13,1	7,6
загородный цикл	7,9	5,4
смешанный цикл	9,8	6,2
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	100 000 – 130 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Dodge Challenger S



настоящая амер

SRT Hellcat Redeye



АМЕРИКАНСКАЯ МОЩЬ



Dodge Challenger уже давно относят к самым культовым американским автомобилям. Его возрождение в 2007 году восприняли с восторгом и с тех пор в Dodge не устают удивлять яркими сверхмощными версиями. Конечно же, больше всех шокировал могучий 840-сильный Challenger Demon, однако это редкий зверь – выпустили всего 3300 машин. Для более широкой аудитории подготовили новый Dodge Challenger SRT Hellcat Redeye.

Дизайн Dodge Challenger можно назвать неоклассическим. В его внешнем виде сразу просматриваются черты знаменитого предка 1970 года. У автомобиля характерный профиль с очень длинным капотом, сдвину-

тым назад пассажирским отсеком и толстыми задними стойками крыши. В знакомом ключе выполнена и узкая решетка радиатора. Остались и классические круглые фары, хотя теперь они дополнены узкими кольцами светодиодов. Родом из 70-х – и продолговатые фонари.

Dodge Challenger SRT Hellcat Redeye легко отличить от стандартной версии. Пара отверстий на капоте и увеличенный воздухозаборник в переднем бампере призваны улучшить охлаждение двигателя и интеркулера. Прижимную силу увеличивают аэродинамический обвес и заостренный спойлер. При желании можно выбрать версию Widebody с расширенными колесными арками и шинами размером 305/35 ZR20.

Во внутренней отделке Hellcat Redeye сочетаются кожа, алькантара и гофрированный алюминий. На педалях – металлические накладки. Обод трехспицевого рулевого колеса выполнен плоским снизу, а в районе хвата рук предусмотрены наплывы. Белые циферблаты приборов подсветкой сочетаются с 7-дюймовым цветным экраном. На него выведены данные бортового компьютера и индикатор переключения передач, а еще дублируются показания спидометра в цифровом виде.

В отличие от экстремального Demon из салона не исчезли шумоизоляция и часть динамиков аудиосистемы, хотя при желании можно отказаться от всех кресел, кроме водительского. Есть и 8,4-дюймовый сен-











сорный дисплей мультимедийной системы UConnect. В ее меню предусмотрены дополнительные функции: можно вывести кривые мощности и крутящего момента, данные о температуре и давлении масла, ускорении, оборотах компрессора, времени разгона до 100 км/ч. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и удобные в использовании.

Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Посадка в купе весьма высокая,

однако обзор назад несколько ограничен. Впрочем, спасает камера заднего вида, входящая в стандартное оснащение. Спортивные кресла с интегрированными подголовниками мягкие и комфортабельные и при этом обладают хорошей боковой поддержкой. На высоком трансмиссионном тоннеле установлен широкий подлокотник с вместительным отделением внутри.

Dodge Challenger SRT Hellcat Redeye – практичное спорткупе. Если задние сиденья

установлены, на втором ряду легко поместятся двое взрослых среднего роста, хотя доступ туда не слишком удобный. Да и объем багажника приличный – 459 л.

Оснащение также неплохое: система бесключевого доступа, электропакет, двухзонный климат-контроль, датчик света, аудиосистему с 19 динамиками, связь Bluetooth, спутниковую навигацию, люк в крыше. Также предусмотрены 7 подушек безопасности, системы стабилизации (ESC)



и контроля давления в шинах. Среди опций – электропривод, подогрев и вентиляция передних сидений, обогрев руля, электропривод рулевой колонки, люк в крыше, аудиосистема мощностью 900 Вт.

Проверенный 6,2-литровый V8 Hemi с механическим компрессором в Hellcat Redeye развивает 797 л. с. Пиковый крутящий момент не менее внушителен – 958 Н·м при 4500 об/мин. С такими показателями на недостаток тяги грех жаловаться и под рукой всегда остается приличный запас мощи. Для повседневной езды мощность ограничена на отметке в 500 л. с., а чтобы освободить всех «лошадей», нужно повернуть отдельный ключ и активировать гоночный режим Track. Кроме того, в этом случае улучшается охлаждение мотора и трансмиссии (с помощью конди-

ционерера), дается больше тяги на малых оборотах и активируется система борьбы с пробуксовкой Launch control. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия теперь быстрее переключает передачи. Разгон до 100 км/ч занимает 3,4 с, а традиционный спринт на мили (402 м) купе осуществляет за 10,8 с. Максимальная скорость составляет 326 км/ч. Однако и расход топлива немалый – 14,9 л/100 км в смешанном цикле.

Если выбрать гоночный режим, то руль становится тяжелее, а адаптивные амортизаторы – жестче. Система стабилизации вмешивается позже и позволяет добиться эффектного заноса. Тяжелый (2050 кг) автомобиль сложно назвать маневренным, хотя более упругие пружины передней подвески и новые стабилизаторы попереч-

ной устойчивости улучшили поведение на извилистых дорогах. Рулевое управление точное и информативное благодаря хорошо настроенному гидроусилителю. Тормоза Brembo диаметром 390 мм спереди и 350 мм сзади отлично замедляют автомобиль и позволяют останавливаться со 100 км/ч на отрезке в 32,9 м. При этом в режиме Sport автомобиль довольно комфортабельный, а его подвеска легко справляется с дорожными неровностями.

Учитывая характеристики, новый Dodge Challenger SRT Hellcat Redeye не такой уж и дорогой – от 72 750 долларов. Версия Widebody стоит на 6000 долларов больше, но это все равно немного для столь быстрого купе.

Технические характеристики Dodge Challenger SRT Hellcat Redeye

Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2+2
Снаряженная масса, кг	2050
Длина/ширина/высота, мм	5016/2001/1458
Колесная база, мм	2946
Колея передняя/задняя, мм	1600/1603
Клиренс (дорожный просвет), мм	122
Объем багажника мин/макс, л	459
Диаметр разворота, м	11,5
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	6166
Тип	Бензиновый, с механическим нагнетателем
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/1
Макс. мощность, л. с. при об/мин	797 при 6300
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	958 при 4500
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/72
Трансмиссия	
Тип привода	Задний
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESC, Traction control
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	305/35 ZR20
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,4
Максимальная скорость, км/ч	326
Расход топлива, л/100 км:	
- смешанный цикл	14,9
Стоимость тестируемого автомобиля (в США), долларов	72 750 – 92 300
Периодичность техобслуживания, км	15 000

Mercedes-

четверта



-Benz GLE

ая глава





Mercedes-Benz ML и его наследник GLE являются самыми успешными моделями повышенной проходимости в истории немецкой марки. С 1997 года выпущено уже более 2 миллионов этих недешевых вседорожников. Теперь в производство запустили полностью новый Mercedes-Benz GLE, сделавший упор на передовые технологии.

Дизайн Mercedes-Benz GLE изменился, но остается узнаваемым. Автомобиль стал похож на младшего брата GLC, а это значит, что формы кузова стали более плавными, а линии – скругленными. Впрочем, знакомый профиль с характерным наклоном стоек крыши остается. Фирменная широкая решетка радиатора по центру украшена большой трехлучевой звездой. Продолговатые

фары украшены Г-образными ходовыми огнями. Оптика полностью светодиодной, а за доплату может быть адаптивной и с активной матрицей, регулирующей пучок света. Капот стал более рельефным, а колесные арки слегка раздуты. Спойлер на крыше увеличен в размерах, а расширенные задние крылья подчеркнуты продолговатыми фонарями. Впервые для GLE предложен пакет AMG Line с измененной передней частью, обвесом и 20-дюймовыми легкосплавными дичками вместо стандартных 18-дюймовых.

Автомобиль построен на модульной платформе MHA, как и седаны S-Class и E-Class. Он подрос сразу на 105 мм в длину (до 4924 мм), а колесная база увеличена на 80 мм – до 2995 мм. Масса при этом осталась

на прежнем уровне, ведь в конструкции использованы легкие алюминиевые сплавы – из них выполнены капот, передние крылья и часть деталей подвески. Улучшена и аэродинамика: коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,29.

В салоне улучшены и так неплохие материалы отделки, причем кожа и алюминий присутствуют уже в начальной версии. Обращают на себя внимание тоненькие полоски диодной подсветки и целый ряд вентиляционных дефлекторов. На трехспицевом рулевом колесе появились небольшие сенсорные панели, а на рулевую колонку вынесен селектор трансмиссии.

Как и во всех современных Mercedes-Benz, 12,3-дюймовые дисплеи цифровой панели приборов и мультимедийной системы сое-











динены в один блок. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло. На центральной панели существенно уменьшено количество переключателей. Для навигации в меню мультимедиа есть еще одна сенсорная панель.

Передние сиденья Mercedes-Benz GLE в базовой версии получили электропривод регулировок и подогрев. Они мягкие и комфортабельные, а еще у них улучшена боковая поддержка. Водителя и переднего пассажира разделяет широкий центральный тоннель. Подлокотники прячут бокс, который можно дополнить беспроводной зарядкой для смартфонов.

На втором ряду очень просторно, ведь места для ног стало больше на 69 мм, а над головой – на 33 мм. К тому же, у сидений есть горизонтальная регулировка и изменяемый угол наклона спинок (при желании их можно дополнить электроприводом). За доплату предложен и третий ряд кресел, хотя они больше подходят для детей или взрослых небольшого роста.

В пятиместной версии объем багажника составляет 630-825 л, в зависимости от положения задних сидений. Если их сложить, то получится 2055 л. Пятая дверь оснащена электроприводом во всех Mercedes-Benz GLE.

Базовое оснащение расширено и теперь включает систему доступа без ключа, двухзонный климат-контроль, электропакет, аудиосистему, спутниковую навигацию, камеру заднего вида, датчики света и дождя, адаптивный круиз-контроль. Также установлены 9 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического замедления, соблюдения полосы движения, распознавания дорожных знаков и определения усталости водителя. Перечень опций теперь включает четырехзонный климат-контроль, камеры кругового обзора, парковочный автопилот и систему полуавтономного дви-



жения.

На первых порах будут предложены две версии Mercedes-Benz GLE. Бензиновая 3,0-литровая «шестерка» с турбонаддувом развивает 367 л. с. и дополнена небольшим 22-сильным электромотором. Прибавка в мощности незначительная, но доступны дополнительные 250 Н·м крутящего момента (к стандартным 500 Н·м), что помогает скрыть турбопаузу при разгоне. Так что тяги вполне достаточно, можно и 3,5-тонный прицеп буксировать. Двигатель работает тихо и плавно. Вседорожник достигает 100 км/ч за 5,7 с и развивает 250 км/ч. К тому же, гибридная установка позволила добиться умеренного расхода топлива – 12,6 л/100 км в городском цикле и 7,6 л/100 км – в загородном.

Дизель объемом 2,0 л оснащен двумя турбинами и выдает 245 л. с. У него также в распоряжении 500 Н·м, но в очень узком

диапазоне 1600-2400 об/мин. Мотор довольно громкий, но не беспокоит вибрациями. Разгон до 100 км/ч занимает 7,2 с, а максимальная скорость – 225 км/ч. В городе GLE расходует 7,3 л/100 км, а на трассе – 5,9 л/100 км.

Позже линейку расширят 3,0-литровые турбодизели мощностью 286 и 330 л. с., а также 2,0-литровый 258-сильный бензиновый турбомотор. Также следует ожидать появления заряжаемого гибрида и GLE63 AMG с V8 под капотом.

Автоматическая 9-ступенчатая трансмиссия работает практически незаметно. Вседорожник получил новую систему полного привода, способную перебрасывать до 100% тяги на любую ось. Вседорожный пакет включает понижающую передачу.

Как и предшественник, новый Mercedes-Benz GLE ориентирован на комфорт. Даже стандартная подвеска с адаптивными

амортизаторами довольно мягкая. Руль стал точнее и информативнее, а еще больше наполнен тяжестью. Улучшена и так неплохая шумоизоляция салона.

Отдельного упоминания заслуживает новая пневмоподвеска AirMatic E-Active, способная отдельно регулировать дорожный просвет на каждом колесе (он изменяется в пределах 180-270 мм). Это открывает новые возможности. Так, электроника может немного наклонять кузов автомобиля в сторону поворота, чтобы уменьшить крены. Кроме того, на бездорожье автомобиль может раскачиваться, что помогает преодолеть сложный участок. Также GLE сканирует дорогу впереди на наличие выбоин.

Новый Mercedes-Benz GLE уже поступил в продажу в Европе. Вседорожник подорожал и стоит от 65 800 евро.

Технические характеристики Mercedes-Benz GLE

Тип кузова	универсал	
Число дверей/мест	5/5-7	
Снаряженная/полная масса, кг	2220/2970	2170/2890
Длина/ширина/высота, мм	4924/1947/1772	
Колесная база, мм	2995	
Колея передняя/задняя, мм	1667/1667	
Клиренс (дорожный просвет), мм	180-270	
Объем багажника, л	630/2055	
Диаметр разворота, м	12,0	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	2999	1950
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	дизельный, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно	
Расположение и число цилиндров	В ряд, 6	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов	24/2	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	367 при 5500	245 при 4200
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	500 при 1600-4500	500 при 1600-2400
Тип вспомогательного двигателя	Электрический	нет
Макс. мощность, л. с.	22	-
Макс. крутящий момент, Н•м	250	-
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/85	Дт/85
Трансмиссия		
Тип привода	постоянный полный	
Коробка передач	9-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR	
Количество подушек безопасности, шт	9	
Размер шин	255/50 R19	235/60 R18
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,7	7,2
Максимальная скорость, км/ч	250	225
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	12,6	7,3
загородный цикл	7,6	5,9
смешанный цикл	9,4	6,4
Стоимость автомобиля в Европе, евро	65 800 – 72 600	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	



Seat Tarraco

новый флагман





До недавнего времени в линейке Seat вообще не было вседорожников, а теперь их уже три. К компактным Seat Arona и Ateca присоединился самый крупный представитель вседорожной линейки Tarraco. Назвали его в честь одного из древнейших испанских городов – Тарагоны, причем имя автомобилю выбрали поклонники марки путем голосования в Интернете.

Новый Seat Tarraco достигает 4735 мм в длину, 1839 мм в ширину и 1658 мм в высоту при колесной базе в 2790 мм. Начальная переднеприводная версия весит 1634 кг. Автомобиль построена на платформе MQB и является близким родственником Skoda Kodiaq и Volkswagen Tiguan Allspace.

Родство с Tiguan заметно при взгляде на автомобиль в профиль, ведь у него знакомый силуэт и такие же профилированные боковины. Вместе с тем, передняя часть выглядит самобытно и выдержана в новом фир-

менном стиле Seat. Хромированная трапецевидная решетка радиатора сочетается с раскосыми фарами. Они, кстати, являются светодиодными уже в базовой версии. Колесные арки слегка расширены, а задние стойки отличаются выраженным изгибом. На порогах установлены хромированные молдинги, а нижняя часть кузова прикрыта защитными пластиковыми накладками. Пятая дверь сверху прикрыта небольшим спойлером, а фонари растянуты на всю ширину кузова.

В салоне преобладают строгие прямые линии, а отделка разбавлена вставками «под алюминий». Подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Руль обшит кожей во всех Seat Tarraco, стандартной является и 10,25-дюймовая цифровая панель приборов с изменяемой конфигурацией. При желании на экран можно вывести карту навигационной системы.

Центральная панель немного повернута

к водителю, а к ней прикреплен 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Ее можно дополнить технологией распознавания жестов. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля немного, они крупные и рационально упорядочены.

У рулевой колонки изменяются угол наклона и вылет, а водительское кресло регулируется по высоте. Передние сиденья весьма упругие, но зато хорошо удерживают спину. Высокая посадка обеспечивает хорошую обзорность во всех направлениях. Подлокотник на центральном тоннеле прячет бокс с 12-вольтовой розеткой.

На втором ряду Seat Tarraco пространства для ног и над головой вполне достаточно. Сиденья оснащены горизонтальной регулировкой, изменяется и угол наклона спинок. Опционный третий ряд кресел рассчитан на детей или взрослых очень небольшого роста. Даже посадочная формула автомобиля указана, как 5+2. В семиместной конфигу-





рации объем багажника составляет 230 л, а в пятиместной – 700 л. Если же сложить все задние кресла, то получится 1775-литровый отсек.

Начальное оснащение включает электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционер, аудиосистему, 17-дюймовые легкосплавные диски. Также предусмотрены 7 подушек безопасности,

системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического замедления и соблюдения полосы движения. В самом дорогом варианте Xcellence добавлены система доступа без ключа, климат-контроль, датчики света и дождя, парктроник, камера заднего вида, подогрев сидений, электропривод пятой двери с сенсорным открытием, камера заднего вида, беспро-

водная зарядка для смартфонов. Среди опций есть электропривод водительского сиденья, подогрев задних кресел, кожаный салон, панорамная крыша, камеры кругового обзора, парковочный автопилот, системы определения усталости водителя и распознавания дорожных знаков, адаптивный круиз-контроль с функцией движения в пробках.









Все доступные двигатели оснащены турбонаддувом, непосредственным впрыском топлива и системой глушения при остановках. Линейку открывает 1,5-литровый 150-сильный турбомотор с отключаемыми цилиндрами, однако тяжелому вседорожнику его не всегда хватает. Выше в иерархии – 2,0-литровая 190-сильная «четверка». Она весьма резвая, да и тяги на низких оборотах достаточно, ведь приличные 320 Н·м крутящего момента в распоряжении всего с 1500 об/мин. Двигатель достаточно тихий даже на высоких оборотах. С ним Tarraco разгоняется до 100 км/ч за 8 с и развивает 211 км/ч. А его расход топлива составляет 9,1 л/100 км в городском цикле и 6,4 л/100 км – в загород-

ном.

Турбодизель объемом 2,0 л развивает 150 либо 190 л. с. Эта «четверка» эластичная и тяговитая. У 190-сильной версии при 1900 об/мин в распоряжении пиковый крутящий момент в 400 Н·м, позволяющий буксировать 2,5-тонный прицеп. Двигатель довольно тихий, да и вибрации не беспокоят. Динамика такая же, как и у 2,0-литровой бензиновой версии: 8 с до 100 км/ч и максимальные 210 км/ч. Такой вседорожник очень даже экономичный – 6,8 л/100 км в городе и 5,1 л/100 км – на трассе.

На выбор предложены 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач или 7-ступенчатая трансмиссия с двумя

сцеплениями. Есть версии с передним и полным приводом, доступна и технология помощи на спуске.

По меркам семиместных вседорожников Seat Tarraco довольно-таки интересен в управлении. Его руль точный и информативный, а крены кузова довольно небольшие. При этом длинноходная подвеска легко справляется с дорожными неровностями и езда вполне комфортабельная. Шумоизоляция салона хорошая, поэтому на больших скоростях в салоне тихо и лишь иногда слышен шум ветра.

Новый Seat Tarraco поступит в продажу в Европе с декабря. Цены стартуют с отметки в 30 тыс. евро.

Технические характеристики Seat Tarraco

Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5-7	
Снаряженная/полная масса, кг	1700	1730
Длина/ширина/высота, мм	4735/1839/1658	
Колесная база, мм	2790	
Колея передняя/задняя, мм	1582/1572	
Клиренс (дорожный просвет), мм	200	
Объем багажника мин/макс, л	230/1775	
Диаметр разворота, м	11,5	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1984	1968
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	190 при 5000	190 при 3500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	320 при 1500-3900	400 при 1900-3000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/60	Дт/60
Трансмиссия		
Тип привода	подключаемый полный	
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые	
Количество подушек безопасности, шт.	7	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESP	
Размер шин	215/55 R17	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,0	8,0
Максимальная скорость, км/ч	211	210
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	9,1	6,8
загородный цикл	6,4	5,1
смешанный цикл	7,4	5,7
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	30 000 – 42 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	





Suzuki Vitara

освежение



Компактные модели повышенной проходимости – «конёк» Suzuki, японская компания выпускает их уже почти 40 лет. С 1989 года в линейке присутствует Suzuki Vitara. Поначалу вседорожник был рамным, однако со временем разработчики перешли к несущему кузову. Нынешняя модель четвертого поколения известна с 2014 года, а теперь прошла обновление.

Внешние изменения нельзя назвать радикальными, но они сделали новый Suzuki Vitara более выразительным на вид. У него выраженный двухуровневый профиль с ма-

лыми углами наклона стоек крыши, а в дизайне преобладают прямые линии и углы. Сразу обращают на себя внимание новая решетка радиатора и измененный передний бампер с увеличенным воздухозаборником. Боковины выполнены рельефными, а задние крылья расширены. Заднюю часть подчеркивают новые треугольные фонари со светодиодными лампами. Автомобиль можно персонализировать с помощью двухцветной окраски, хромированных накладок на порогах и спойлера на крыше. Также предусмотрены схемы оформления Urban и Outdoor,

а заряженный Vitara S получил светодиодные фары и отличается дизайном передней части.

Вседорожник достигает 4175 мм в длину при колесной базе в 2500 мм. Ширина равна 1775 мм, а высота – 1610 мм. Он очень легкий: начальная переднеприводная версия весит всего 1160 кг.

В салоне немного улучшены материалы отделки. Внутри по-прежнему господствуют грани. При желании переднюю панель можно дополнить широкой вставкой в цвет кузова, присутствуют и черные лакированные





детали. Трехспицевое рулевое колесо довольно небольшое. Suzuki Vitara получил новые серые циферблаты приборов. Внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. Экран бортового компьютера теперь цветной.

Заменен и циферблат часов на центральной панели. Также обращает на себя внимание новый 7-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля немного и они крупные, а потому привыкание к ним не займет много времени.

У рулевой колонки регулируются высота и глубина. Сиденья первого ряда размещены достаточно высоко, что вкупе с тоненькими стойками крыши обеспечивает хорошую обзорность во всех направлениях. Сами кресла несколько упругие и немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Зато у всех Vitara есть подогрев. Автомобиль получил новый центральный подлокотник с боксом внутри.

Поскольку автомобиль высокий, то над головой довольно большой запас места. Кроме того, салон широкий, а потому троим взрослым пассажирам на втором ряду

вполне комфортно. Место для ног здесь также достаточное. Объем багажника составляет 375 л в обычном состоянии и 1120 л со сложенными задними сиденьями. Погрузочный проем широкий, а пол в отсеке – двухуровневый.

Начальное оснащение включает электро-стеклоподъемники, электропривод и обогрев зеркал заднего вида, кондиционер, аудиосистему, 16-дюймовые легкосплавные диски, связь Bluetooth, а также 7 подушек безопасности и систему стабилизации. В самой дорогой версии SZ5 салон обшит кожей, добавлены система доступа без ключа,









17-дюймовые диски, панорамная крыша, датчики света и дождя, климат-контроль, круиз-контроль и навигационная система. Кроме того, теперь эта версия оснащена системами автоматического торможения, соблюдения полосы движения, слежения за «слепыми» зонами и распознавания дорожных знаков.

Линейка двигателей претерпела изменения. Было решено отказаться от турбодизеля, а 1,6-литровую атмосферную бензиновую «четверку» заменили 1,0-литровым трехцилиндровым турбомотором мощностью 111 л. с. Он работает громче и не так плавно, но зато у него гораздо больше тяги на малых оборотах. Максимальные 170 Н·м крутящего момента в распоряжении с 2000 об/мин. У двигателя весьма резвый характер, а разгон до 100 км/ч в полноприводной версии занимает 12,5 с. Расход топлива равен 6,6 л/100 км в городском цикле и 5,2 л/100 км – в загородном.

Suzuki Vitara S по-прежнему оснащен 1,4-литровой 140-сильной «четверкой» с турбонаддувом. Его максимальный крутящий момент в 200 Н·м доступен в диапазоне 1850-4900 об/мин. Этот двигатель работает тише, чем 1,0-литровый. Вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 10,2 с и достигает 200 км/ч. При этом расход топлива уменьшен до 7,5 л/100 км в городе и 5,6 л/100 км – на трассе.

Механическая 6-ступенчатая трансмиссия работает точно, а «автомат» плавный, но не очень быстрый. Базовая версия модели – переднеприводная, а подключаемый полный привод – опция. Водитель может включить его принудительно на скорости до 60 км/ч в режимах Snow и Lock. У вседорожника неплохая геометрическая проходимость: угол въезда равен 18,2°, а съезда – 28,2°. Предусмотрена и технология помощи на крутом спуске. Но дорожный просвет все же не очень большой – 185 мм.

При езде по асфальту полный привод обеспечивает лучшее сцепление с дорогой, а в спортивном режиме борется с недостаточной поворачиваемостью благодаря технологии распределения вектора тяги (она имитирует дифференциал повышенного трения). Рулевое управление вседорожника точное и легкое, хотя не самое информативное, особенно в околонулевой зоне. Vitara хоть и высокий, но довольно мало кренится в виражах. Однако, за это придется расплачиваться комфортом езды, так как подвеска достаточно упругая. Интересно, что в дизельной версии пружины более мягкие. На больших скоростях в салоне ощутимо слышны шумы шин и ветра.

Новый Suzuki Vitara поступит в продажу с конца этого года. Вседорожник остается недорогим: начальная версия модели будет стоить в Европе 18 650 евро.

Технические характеристики Suzuki Vitara

Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1230	1295
Длина/ширина/высота, мм	4175/1775/1610	
Колесная база, мм	2500	
Колея передняя/задняя, мм	1535/1505	
Клиренс (дорожный просвет), мм	185	
Объем багажника, л	375/1120	
Диаметр разворота, м	10,7	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	998	1373
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	111 при 5500	140 при 5500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	170 при 2000	220 при 1500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/47	
Трансмиссия		
Тип привода	Подключаемый полный	
Коробка передач	6-ст. механическая	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, ESP, TPMS	
Количество подушек безопасности, шт.	7	
Размер шин	205/60 R16	215/55 R17
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	12,5	10,2
Максимальная скорость, км/ч	178	200
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	6,6	7,5
загородный цикл	5,2	5,6
смешанный цикл	5,7	6,3
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	18 650 – 29 850	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Mercedes-Benz

третий дубль



enz B-Class





Мини-вэн Mercedes-Benz B-Class представили в 2005 году, как более крупную альтернативу модели A-Class. С тех пор выпущено уже свыше полутора миллионов этих автомобилей, а модельный ряд марки претерпел изменения. Mercedes-Benz A-Class уже давно стал хетчбэком, но B-Class остается верным своей изначальной концепции, пусть спрос на мини-вэны и упал в последние годы. Теперь в производство запустили третье поколение модели.

Внешний вид Mercedes-Benz B-Class серьезно изменился: мини-вэн обрел черты родственного A-Class. В дизайне теперь преобладают плавные линии, а крыша стала более покатой. Передняя часть выполнена в духе нового Mercedes-Benz CLS, который станет законодателем мод в дизайне марки. Широкая решетка радиатора сочетается с раскосыми светодиодными фарами. Угол наклона лобового стекла увеличен, а оконную линию сделали ниже. Пятая дверь увенчана сверху небольшим спойлером. Сзади обращают на себя внимание продолговатые фонари. Версию с

пакетом AMG Line можно узнать по аэродинамическому обвесу и 18-дюймовым легкосплавным дискам вместо стандартных 16-дюймовых.

Новый Mercedes-Benz B-Class несколько крупнее предшественника. Его длина увеличена до 4419 мм, а колесная база – до 2729 мм. У A-Class эти параметры точно такие же, однако мини-вэн заметно выше – 1562 мм. Новая платформа снизила вес примерно на 100 кг. Серьезно улучшена и аэродинамика: коэффициент лобового сопротивления снижен до 0,24.

В салоне улучшены материалы отделки, а подсветка теперь светодиодная и с изменяемым цветом (всего предусмотрено 64 разных ее варианта). Вентиляционные дефлекторы по форме похожи на турбины. Трехспицевое рулевое колесо оснащено почти 20 кнопками для управления бортовым компьютером, спутниковой навигацией и аудиосистемой, появились даже небольшие сенсорные панели. Дисплей цифровой панели приборов и сенсорный экран мультимедийной системы сгруппированы в один блок по примеру старших Mercedes-Benz

S-Class и E-Class. В зависимости от уровня оснащения их диагональ – 7,0 или 10,25 дюйма. Данные могут проецироваться и на лобовое стекло.

Центральная панель немного повернута к водителю, а переключателей на ней осталось совсем немного. Сами кнопки довольно мелкие. Также появилась возможность заказать отдельную сенсорную панель для навигации в меню мультимедиа. Селектор трансмиссии получился очень компактным.

Рулевая колонка Mercedes-Benz B-Class регулируется по высоте и глубине. Передние сиденья комфортабельные и в то же время неплохо удерживают спину. За доплату их можно дополнить электроприводом, подогревом, вентиляцией и новой функцией Kinetic – во время длительной поездки электропривод самостоятельно время от времени меняет положение спинки и подушки кресла, чтобы водитель постоянно не сидел в одном положении. Посадка довольно высокая, что обеспечивает хорошую обзорность во всех направлениях. На центральном тоннеле установлены два подлокотника, прячущие бокс для мелкой покла-





жи.

На втором ряду стало больше места для ног, да и над головой пространства хватит для людей ростом 190 см. Салон стал шире на 33 мм, поэтому троим пассажирам здесь комфортнее. К тому же, задние сиденья оснащены горизонтальной регулировкой

– могут сдвигаться назад на 140 мм. В зависимости от их положения, объем багажника равен 455-705 л. Со сложенными креслами получается 1540 л.

Оснащение Mercedes-Benz B-Class расширили и теперь оно включает систему доступа без ключа, электроприводы стекло-

подъемников и зеркал заднего вида, климат-контроль, датчики света и дождя, аудиосистему, камеру заднего вида, связь Bluetooth и круиз-контроль. Также предусмотрены 7 подушек безопасности, система стабилизации, технологии автоматического замедления и определения усталости водителя.





Среди опций есть парковочный автопилот, камеры кругового обзора, Wi-Fi, беспроводная зарядка для смартфонов. Можно выбрать системы мониторинга «слепых» зон, распознавания дорожных знаков, слежения за усталостью водителя и даже полуавтономного движения.

Мини-вэн получил новые 1,3-литровые турбомоторы на 136 и 163 л. с., разработанные совместно с Renault. Более мощный двигатель выглядит предпочтительнее для не самого легкого автомобиля. У него резвый характер и неплохая тяга с малых оборотов. Пиковые 250 Н•м крутящего момента доступны с 1600 об/мин. Двигатель работает плавно и негромкий, если не раскручивать его свыше 4000 об/мин. Разгон до 100 км/ч занимает 8,2 с, а максимальная скорость равна 223 км/ч. В смешанном цикле автомобиль расходует 5,6 л/100 км.

Турбодизель объемом 1,5 л развивает 116 л. с., а 2,0-литровый – 150 либо 190 л. с. У 150-сильной версии 320 Н•м крутящего момента в распоряжении при 1400-3200 об/мин, поэтому двигатель эластичный и тяговитый. К тому же, он работает тише, чем ранее. Такой Mercedes-Benz B-Class разгоняется до 100 км/ч за 10,2 с и способен развить 219 км/ч. К тому же, расход топлива очень небольшой – 4,5 л/100 км.

Бензиновые модификации оснащены 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями, а дизельные – 8-ступенчатой. Оба «робота» работают без толчков и демонстрируют очень быструю смену передач.

Новый Mercedes-Benz B-Class немного мягче предшественника и комфорт езды на высоте даже в версии AMG Line с низкопрофильной резиной. При этом крены кузова уменьшены и не особо больше, чем у хэтчбэка

A-Class. Правда, следует отметить, что в более доступных версиях задняя подвеска торсионная, а «многорычажку» ставят на B-Class мощностью 150 л. с. и выше. Также в качестве опции 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. Зато следует отметить улучшенную шумоизоляцию – на больших скоростях в салоне стало значительно тише.

Новый Mercedes-Benz B-Class поступит в продажу с конца декабря. В Европе цены стартуют с отметки в 30 тыс. евро.

Технические характеристики Mercedes-Benz B-Class

Тип кузова	мини-вэн	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1410	1535
Длина/ширина/высота, мм	4419/1796/1562	
Колесная база, мм	2729	
Колея передняя/задняя, мм	1567/1567	
Клиренс (дорожный просвет), мм	140	
Объем багажника мин/макс, л	455/1540	
Диаметр разворота, м	10,9	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1332	1950
Тип	Бензиновый, с туронаддувом	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	163 при 5500	150 при 340
Макс. крутящий момент, Н • м при об/мин	250 при 1600-4000	320 при 1400-3200
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50	Дт/50
Трансмиссия		
Тип привода	передний	
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	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	
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	8,2	8,3
Максимальная скорость, км/ч	223	219
Расход топлива, л/100 км		
смешанный цикл	5,6	4,5
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	30 000 – 40 500	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	





Toyota RAV-4

большие перемены



Toyota RAV-4 можно назвать основателем сегмента компактных городских вседорожников и является одной из самых массовых моделей повышенной проходимости в мире. С 1994 года выпустили свыше 6 миллионов этих автомобилей и теперь пришло время для нового, пятого поколения модели.

Toyota RAV-4 радикально изменился внешне, возмужал и стал более атлетичным. Теперь он напоминает рамный вседорожник 4Runner и Тасота. Особенно схожесть заметна в анфас благодаря широкой решетке радиатора и продолговатым фарам. Оптика, кстати, полностью светодиодная уже в базовой версии. Свесы кузова укорочены, а колесные арки теперь более выражены. Оконная линия стала ниже, а у задних стоек крыши существенно увеличен угол наклона. Пятая дверь сверху прикрыта немаленьким

спойлером, а по краям кузова сзади установлены продолговатые фонари. Новичком стал пакет повышенной проходимости Adventure с защитой днища, черным пластиковым обвесом и 19-дюймовыми дисками вместо стандартных 17-дюймовых.

Новый Toyota RAV-4 построен на модульной платформе TNGA (как и Prius с Camry), позволившей увеличить жесткость кузова сразу на 57%. Вседорожник чуть короче предшественника (4595 мм), но при этом колесная база выросла до 2690 мм. Он немного шире (1855 мм) и ниже (1702 мм).

В салоне улучшены материалы отделки, а за доплату теперь предложены яркие вставки. Небольшое рулевое колесо знакомо по Toyota Camry. В более дорогих версиях показания спидометра выведены на дисплей (вместе с данными бортового компьютера), а вот тахометр, указатели уровня топлива и

температуры двигателя остались аналоговыми.

К широкой центральной панели сверху крепится сенсорный экран мультимедийной системы Toyota Touch 2. В зависимости от версии его диагональ – 7 либо 8 дюймов. Переключатели блока климат-контроля крупные и прорезинены, а вот клавиши аудиосистемы несколько мелковаты. Ниже появилась ниша с беспроводной зарядкой для смартфонов. Кроме того, теперь в Toyota RAV-4 может быть до пяти USB-портов.

Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние сиденья мягкие и комфортабельные, но больше боковой поддержки им не помешало бы. Подогрев предусмотрен в базовой версии. Благодаря большей площади остекления улучшена обзорность во всех направлениях. В центральном подлокотнике увеличен бокс, а два подстакан-





ника теперь расположены рядом.

На втором ряду Toyota RAV-4 стало на 15 мм больше места для ног, а вот запас над головой немного меньше, чем у предшественника. У задних кресел изменяется угол наклона спинки. Объем багажника остался на прежнем уровне – 500 л.

Начальный вариант оснащен электроприводом стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционером, магнитолой, камерой заднего вида, адаптивным круиз-контролем. Также предусмотрены 8 подушек безопасности, система стабилизации, технологии автоматического торможения, соблюдения полосы движения и распознавания дорожных знаков. В самом дорогом варианте Limited добавлены кожаный салон, система доступа без ключа, двухзонный климат-контроль, датчики света и дождя, электроприводы кресла води-

теля и пятой двери, подогрев задних сидений, система слежения за «слепыми» зонами. Перечень опций пополнили камеры кругового обзора, вентиляция передних сидений и 800-ваттная аудиосистема JBL.

На первых порах представили две 2,5-литровые модификации. В начальной версии бензиновая «четверка» выдает 205 л. с. при 6600 об/мин и обладает максимальным крутящим моментом в 250 Н·м при 5000 об/мин. Двигатель стал отзывчивее, хотя его по-прежнему необходимо раскручивать. Зато он работает тише и отличается плавностью. Под стать ему – и новая 8-ступенчатая автоматическая трансмиссия, переключения в которой происходят практически незаметно. Такой RAV-4 может буксировать прицеп весом 1600 кг. Разгон до 100 км/ч занимает 8,6 с, а максимальная скорость составляет 180 км/ч. При этом средний расход топлива

уменьшен до 8,7 л/100 км.

Гибрид Toyota RAV-4 также оснащен 2,5-литровым двигателем, но 176-сильным. В паре с ним работает электромотор на 118 л. с., а суммарная отдача установки – 219 л. с. К тому же общий крутящий момент достигает 423 Н·м, а потому тяги у этой версии побольше. Да и динамика лучше – 8,1 с до 100 км/ч. У гибридной модификации сохранен вариатор, но его перенастроили и сделали отзывчивее. В смешанном цикле вседорожник расходует всего 4,6 л/100 км.

У RAV-4 новая система полного привода, появилась и технология Multi-Terrain Select с режимами для песка, грязи и снега. Есть и система помощи на спуске. Дорожный просвет вырос до 205 мм в стандартной версии и 218 мм – в Adventure.

Кроме того, полноприводным модификациям доступна система векторизации тяги,





делающая Toyota RAV-4 более маневренным. Инженеры также поработали над рулевым управлением – сделали его точнее и информативнее. Пониженный центр тяжести и расширенная колея помогли уменьшить

крены кузова в поворотах. Однако при этом вседорожник остается мягким и комфортабельным и большинство дорожных неровностей плавно поглощаются. Кроме того, улучшена шумоизоляция салона, поэтому

внутри теперь тише.

Новый Toyota RAV-4 поступит в продажу с декабря, а гибридную версию добавят в марте. Стоимость вседорожника составляет от 26 500 долларов.





Технические характеристики Toyota RAV4

Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1640	1680
Длина/ширина/высота, мм	4595/1855/1702	
Колесная база, мм	2690	
Колея передняя/задняя, мм	1600/1618	
Клиренс (дорожный просвет), мм	205	
Объем багажника мин./макс., л	500/1650	
Диаметр разворота, м	10,6	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	2494	
Тип основного двигателя	бензиновый	
Расположение	спереди, поперечно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	
Макс. мощность, л.с. при об/мин	203 при 6600	176 при 5700
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	250 при 5000	220 при 3600
Тип вспомогательного двигателя	нет	электрический
Макс. мощность, л.с.	-	118
Макс. крутящий момент, Н•м	-	202
Суммарная мощность, л. с.	-	219
Суммарный крутящий момент, Н•м	-	422
Топливо/емкость бака, л	Аи-92/60	
Трансмиссия		
Тип привода	подключаемый полный	
Коробка передач	8-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	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VSC, Traction control	
Количество подушек безопасности, шт.	8	
Размер шин	225/60 R18	235/55 R19
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч	8,6	8,1
Максимальная скорость, км/ч	180	180
Расход топлива, л/100 км		
смешанный цикл	8,7	4,6
Стоимость тестируемого автомобиля в США, долларов	26 500- 37 500	
Периодичность техобслуживания, км	15 000	



Kia e-Niro

электромобиль в популярном формате





Kia Niro – многоликая модель, ведь она предложена в трех различных версиях. Вседорожник уже доступен с обычной и заряжаемой гибридной установками, причем уже продано 200 тыс. таких автомобилей. Теперь же линейку расширил новый электромобиль Kia e-Niro.

Kia e-Niro выполнен в популярном нынче формате компактного вседорожника и

делит платформу с Hyundai Ioniq. Автомобиль достигает 4375 мм в длину, 1800 мм в ширину и 1535 мм в высоту при немаленькой колесной базе в 2700 мм. Немалый вес (1812 кг) продиктован тяжелой аккумуляторной батареей. В целях снижения массы капот, пятая дверь и детали подвески изготовлены из алюминиевых сплавов. По меркам моделей повышенной проходимости e-Niro низкий коэффициент лобового

сопротивления – 0,30.

Именно заботой об аэродинамике продиктованы изменения в дизайне Kia e-Niro, отличающие его от гибридных модификаций. У вседорожника новый обвес и измененные бамперы с ярко-голубыми вставками, а вместо решетки радиатора – пластиковая заглушка. Интересно, что у электромобиля светодиодными являются только ходовые огни и фонари, а вот фары – галогенные.





Также предусмотрены особые 17-дюймовые легкосплавные диски аэродинамического дизайна. В остальном – это все тот же Niro со слегка покато́й линией крыши и короткими свесами кузова. Пятая дверь сверху прикрыта большим спойлером.

В салоне Kia e-Niro также появились вставки голубого цвета, а еще здесь немало черных лакированных поверхностей. В отделке использована кожа, а на педалях

установлены алюминиевые накладки. Передняя панель смотрится достаточно массивно. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по Kia Sportage, но кнопок на нем больше и они слишком мелкие. Показания приборов выведены на дисплей.

Асимметричная центральная панель увенчана 7,0-дюймовым сенсорным экраном мультимедийной системы UVO 3. Переключателей блоков аудиосистемы и

климат-контроля много, но они рационально упорядочены и четко разделены друг от друга. А немного ниже установлено беспроводное зарядное устройство для мобильных телефонов. Рычаг трансмиссии заменен круглым селектором, вокруг которого размещены клавиши изменения настроек силовой установки и управления электронным стояночным тормозом.

У рулевой колонки Kia e-Niro изменяется







только высота, зато у водительского кресла предусмотрен электропривод с широким диапазоном регулировок. Передние сиденья обладают неплохой боковой поддержкой и весьма комфортабельные. Они оснащены обогревом, как и обод руля, а за доплату предложены электропривод и вентиляция. Высокая посадка обеспечивает хорошую обзорность вперед и по сторонам. Удобный высокий подлокотник на трансмиссионном тоннеле прячет вместительное отделение для мелкой поклажи.

Большая колесная база обеспечивает неплохой запас места для ног на втором ряду. Над головой пространство тоже приличное, так что пассажирам ростом 185 см сзади не тесно. Салон e-Niro не слишком широкий, поэтому двоим сзади все же удобнее, но при надобности поместятся и трое. Поскольку аккумуляторные батареи разместили под задними сиденьями, то багажника получился приличным: 451 л в обычном состоянии и 1425 л – в двухместной конфигурации.

На первых порах новый Kia e-Niro предложат только в одном, самом богатом, варианте комплектации. Она включает систему доступа без ключа, электростеклоподъемники, двухзонный климат-контроль, спутниковую навигацию, аудиосистему, связь Bluetooth, датчики света и дождя, адаптивный круиз-контроль. Также установлены 7 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического замедления и соблюдения полосы движения. Среди опций – кожаный салон, 320-ваттная аудиосистема, Wi-Fi, система слежения за «слепыми» зонами.

Флагманская версия оснащена более мощным 204-сильным электромотором, а потому довольно таки резвая. Разгон до 100 км/ч занимает 7,8 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 167 км/ч. Тяги более, чем достаточно, ведь уже с первых оборотов доступен очень приличный крутящий момент в 395 Н·м. Резкий старт не обходится без пробуксовки, ведь привод может быть только передним. Но примерно после 100 км/ч разгон становится медленнее. Как ни странно, электромотор довольно-таки громкий.

Литий-полимерной аккумуляторной батареи на 64 кВт·ч хватает, чтобы проехать 455 км – это очень неплохой результат. Зарядить электромобиль бытовой электросети можно за 10 часов, а при использовании специального устройства зарядка на 80% происходит всего за 54 минуты. Более доступные варианты со временем можно будет заказать со 136-сильным электромотором и батареей на 39 кВт·ч, но и в этом случае запас хода неплохой – 300 км. Для лучшей экономичности установлена функция Predictive Energy Control – она оптимизирует работу силовой установки на основе данных навигационной системы о дорожных условиях.

Батареи в полу понижают центр тяжести, поэтому высокий Kia e-Niro на удивление неплох в управлении и мало кренится в поворотах. Хотя с 17-дюймовыми колесами езда довольно-таки упругая. Правда, сцепление с дорогой у шин не самое лучшее



– им пожертвовали в угоду снижения коэффициента сопротивления качению и, соответственно, увеличения дальности пробега. Руль очень легкий и вращается несколькими пальцами, а вот обратной связи ему не хватает. Зато вполне достаточно информативности у педали тормоза, пусть e-Niro и оснащен системой регенеративного замедления. К слову, ее работу можно регулировать подрулевыми переключателями. У автомобиля неплохая шумоизоляция, поэтому при езде по автомагистрали ветер и шины не слышны.

Kia e-Niro уже поступил в продажу в Южной Корее, а в Европе и США появится к весне. Стоимость 204-сильной версии составит 40 тыс. долларов, а 136-сильной – около 30 тыс.



Технические характеристики Kia e-Niro

Тип кузова	универсал
Число дверей/мест	5/5
Снаряженная/полная масса, кг	1812
Длина/ширина/высота, мм	4375/1800/1535
Колесная база, мм	2700
Колея передняя/задняя, мм	1585/1585
Клиренс (дорожный просвет), мм	160
Объем багажника мин/макс, л	451/1425
Диаметр разворота, м	10,6
Двигатель	
Тип	Электрический
Расположение	Спереди, поперечно
Макс. мощность, л. с. при об/мин	204 при 3800
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	395 при 1-3280
Емкость батареи, кВт•ч	64
Трансмиссия	
Тип привода	Передний
Коробка передач	1-ст. реостатная
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, Brake Assist, VSM, TPMS
Количество подушек безопасности	7
Размер шин	205/55 R17
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,8
Максимальная скорость, км/ч	167
Запас хода, км	455
Стоимость тестируемого автомобиля (в США), долларов	30 000-40 000
Первое техобслуживание км	15 000
Периодичность техобслуживания км	15 000



Renault Kadjar

свежее «лицо»,
новые двигатели





Renault пришли в сегмент компактных автомобилей повышенной проходимости в 2015 году с моделью Kadjar. В нынешней вседорожной линейке марки Kadjar занимает нишу между флагманским Koleos и доступными Duster и Captur. Теперь он прошел плановую модернизацию.

Внешний вид Renault Kadjar выполнен в соответствии с современным марки. В дизайне преобладают мускулистые раздутые поверхности, а крылья серьезно расширены. Увеличенная хромированная решетка ра-

диатора напоминает улыбку, а по центру ее – огромный логотип Renault. Освеженные продолговатые фары дополнены ходовыми огнями, а в самой дорогой версии оптика полностью светодиодная. Новый передний бампер стал более рельефным и дополнен серебристой вставкой. На порогах и колесных арках заметны черные пластиковые накладки, а боковины украшены хромированными молдингами. Оконная линия делает элегантный изгиб в районе задних дверей. Заднее стекло сверху прикрыто спойлером, а широкие «плечи» подчеркнуты обновлен-

ными фонарями.

Вседорожник построен на платформе Nissan Qashqai и достигает 4449 мм в длину при колесной базе в 2630 мм. Масса самой легкой модификации – 1362 кг. Начальная версия получила 16-дюймовые легкосплавные диски, а флагманская – 19-дюймовые.

Для Renault Kadjar предложены новые варианты отделки салона. Внутри немало серебристых деталей, имитирующих полированный металл. Во всех вариантах, кроме базового, рулевое колесо и рычаг трансмиссии обшиты кожей. Показания приборов





выведены на три жидкокристаллических дисплея с изменяемой конфигурацией.

Центральная панель наклонена, а сверху на ней установлен новый 7-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы R-Link 2. Предусмотрена и функция голосового управления. У вседорожника также заменены переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля. Внутри много различных отделений для мелкой поклажи, а их общий объем – 30 л. Это и перчаточный ящик, и бокс между передними сиденьями, и карманы в дверях.

У рулевой колонки изменяются высота и глубина, широкий диапазон регулировок и у водителя кресла. Новые передние сиденья не только мягкие и комфортабельные, но и с улучшенной боковой поддержкой. Подогрев входит в базовое оснащение. Высокая посадка обеспечивает хорошую обзорность. Однако педальный узел почему-то немного сдвинут вправо. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлен новый подлокотник.

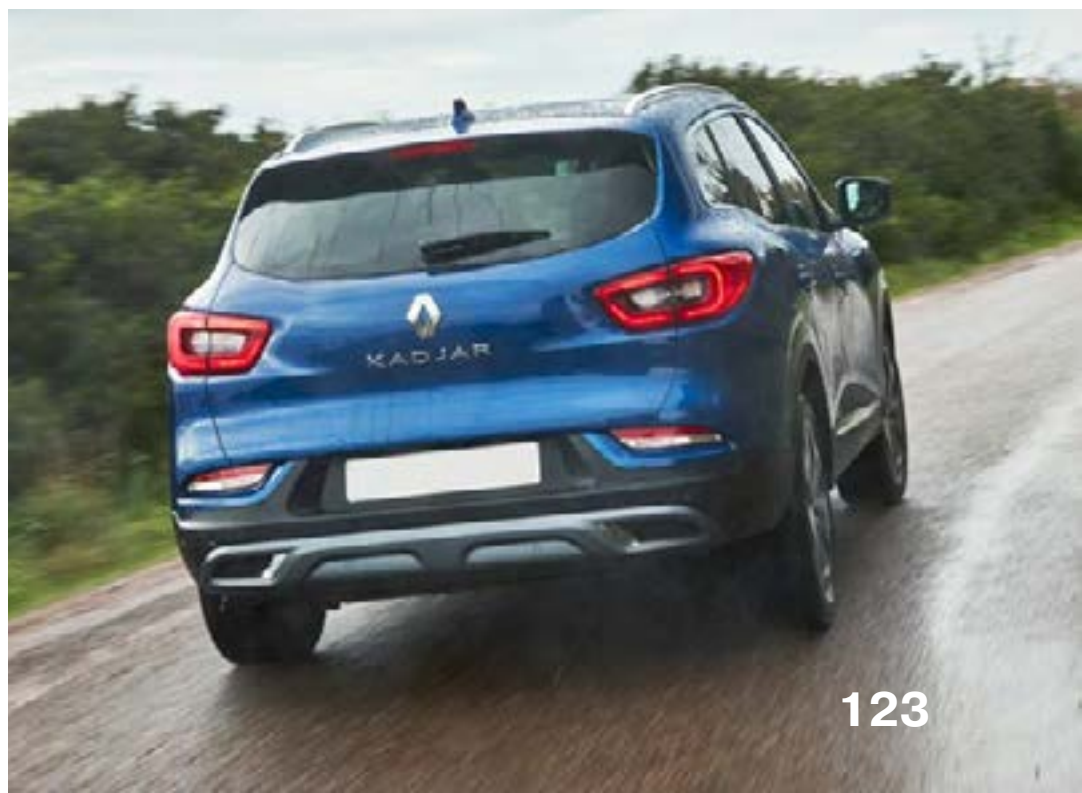
На втором ряду пространство для ног весьма щедрое, но люди ростом выше 180 см могут почувствовать недостаток места над головой. Салон достаточно широкий в районе плеч, поэтому троим взрослым сзади не тесно. Компоновка багажника изменена, однако объем остался прежним: 409 л в обычном состоянии и 1478 л – со сложенными задними сиденьями. Пол в отсеке – многоуровневый.

Базовый Renault Kadjar получил электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционер, круиз-контроль, магнитолу с USB-портом, связь Bluetooth.

Обязательными являются система стабилизации и 6 подушек безопасности. В самом дорогом варианте салон декорирован тканью и кожей, а оснащение дополнили система доступа без ключа, двухзонный климат-контроль, датчики освещения и дождя, навигационная система, парктроник, панорамная крыша, камера заднего вида более мощная аудиосистема Bose и система мониторинга «слепых» зон. Список опций включает парковочный автопилот, системы автоматиче-

ского замедления, соблюдения полосы движения и распознавания дорожных знаков.

Вседорожник получил новые 1,3-литровые турбомоторы мощностью 140 и 160 л. с., разработанные совместно с Mercedes-Benz. Даже менее мощный вариант достаточно резвый и гораздо лучше старого 1,2-литрового двигателя. Он работает тише, а в среднем диапазоне оборотов ощущается довольно приличная тяга, ведь максимальные 240 Н·м крутящего момента в распоря-





жении с 1600 об/мин. Такой Kadjar достигает 100 км/ч за 9,6 с и развивает 203 км/ч. В городском цикле он расходует 6,7 л/100 км, а в загородном – 5,6 л/100 км.

Турбодизель объемом 1,5 л теперь развивает 115 л. с. У него очень неплохая тяга на малых оборотах. Максимальные 260 Н·м крутящего момента, которые в распоряжении с 2000 об/мин. Этого вполне достаточно для совершения обгона на трассе. Двигатель теперь работает тише и становится шумным разве что при резком разгоне. С ним разгон до 100 км/ч занимает 11,7 с, а максимальная скорость – 189 км/ч. При этом

расход топлива снижен до 5,0 л/100 км в городском цикле и 4,0 л/100 км – в загородном.

Позже также предложат новый 1,7-литровый 150-сильный турбодизель. Эта версия будет доступна с полным приводом, а вот остальные Kadjar – переднеприводные. Хотя клиренс неплохой у всех модификаций – 200 мм. На выбор доступны 6-ступенчатые механическая трансмиссия или «робот» с двумя сцеплениями EDC.

Ходовая Renault Kadjar настроена на комфортабельную езду. Подвеска очень мягкая и без труда справляется с большинством выбоин. Разве что в варианте с 19-дюймо-

выми дисками дорожные неровности становятся ощутимыми. Крены кузова заметны, но не слишком большие. Недостаточная поворачиваемость нередко дает о себе знать. Сцепление с дорогой хорошее, как и курсовая устойчивость. Рулевое управление точное, но слишком легкое, да и чуть больше информативности ему не помешало бы. Хотя маневрирует автомобиль неплохо: диаметр его разворота – 10,7 м. На больших скоростях в салоне слышен шум ветра.

Обновленный Renault Kadjar уже начали продавать в Европе. Он немного подорожал и теперь стоит от 22 500 евро.

Технические характеристики Renault Kadjar

Тип кузова	Универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1362/1918	1428/1978
Длина/ширина/высота, мм	4449/1836/1604	
Колесная база, мм	2630	
Колея передняя/задняя, мм	1560/1560	
Клиренс (дорожный просвет), мм	200	
Объем багажника мин/макс, л	409/1478	
Диаметр разворота, м	10,7	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1332	1461
Тип	Бензиновый, с туронаддувом	Дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	140 при 5000	115 при 4000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	240 при 1600	260 при 2000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/55	Дт/55
Трансмиссия		
Тип привода	Передний	
Коробка передач	6-ст. роботизированная с двумя сцеплениями	6-ст. механическая
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	
Размер шин	215/60 R17	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,6	11,7
Максимальная скорость, км/ч	203	189
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	6,7	5,0
загородный цикл	5,0	4,0
смешанный цикл	5,6	4,4
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	22 500 – 30 600	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Porsche Macan

самый массовый в
линейке







Успех Porsche Cayenne подтолкнул руководство немецкой марки к созданию более компактной модели повышенной проходимости. Porsche Macan дебютировал в 2013 году и с того времени выпустили почти 400 тыс. автомобилей. Только за 2017 год выпущено 97 тыс. Macan – 40% всех Porsche. Теперь вседорожник серьезно обновлен.

Porsche Macan изначально напоминал

Сайенне, но поскольку недавно появился новый Сайенне, то автомобиль обрел его черты. Измененные каплевидные фары и новая решетка радиатора сделали его более похожим на старшего брата. Кстати, оптика теперь светодиодная уже в базовой версии. В дизайне преобладают скругленные мускулистые формы. Атлетичности профилю прибавляют короткие свесы кузова и аркообразная форма крыши. Капот профилиро-

ван, а колесные арки раздуты. Базовая версия получила 18-дюймовые легкосплавные диски, Macan Turbo – 19-дюймовые, а за доплату доступны колеса диаметром 21 дюйм. У задних стоек – довольно большой угол наклона, а верхняя кромка пятой двери украшена спойлером. Как и у Porsche Cayenne, фонари теперь растянуты на всю ширину кузова.

Автомобиль построен на платформе Audi





Q5 предыдущего поколения и достигает 4696 мм в длину при колесной базе в 2807 мм. Все кузовные панели выполнены из алюминиевых сплавов, а масса базовой версии – 1795 кг.

У всех Porsche Macan салон декорирован кожей, алькантарой и полированным алюминием, а в качестве опции предложены карбоновые вставки. Подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Небольшое

трехспицевое рулевое колесо дополнено наплывами в районе хвата рук. За доплату теперь доступен спортивный руль от Porsche 911. Macan не получил цифровую панель приборов: циферблаты по-прежнему размещены в отдельных колодцах. Центральное место традиционно занимает тахометр с индикатором переключения передач внутри. Слева находится спидометр, а справа – новый цветной дисплей бортового ком-

пьютера.

Центральная панель наклонена, а в модификациях с опционным пакетом Sports Chrono сверху на ней размещен хронометр со счетчиком кругов, пройденных по гоночному треку. Под ним – новый 10,9-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Благодаря ему здесь стало меньше клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля, а вентиляционные дефлекторы пе-



ренесли вниз.

Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, а посадка в Масап низкая, по меркам вседорожников. Передние сиденья уже в базовой версии получили электропривод регулировок и подогрев, а за доплату доступна и вентиляция. Они комфортабельные и хорошо удерживают спину, а разделяет их высокий трансмиссионный тоннель с широким подлокотником. За доплату доступны спортивные кресла с улучшенной боковой поддержкой.

На втором ряду весьма неплохое пространство для ног, а вот место над головой несколько ограничено из-за характерной формы крыши. Ширина салона позволяет без труда разместиться сзади троим взрослым. Объем багажника составляет 500 л в обычном состоянии и 1500 л – со сложенными задними сиденьями. Пятая дверь оснащена электроприводом.

Базовая комплектация Porsche Масап расширена и теперь включает систему доступа без ключа, электропакет, двухзонный климат-контроль, парктроник, камеру заднего вида, датчики освещения и дождя, спутниковую навигацию, аудиосистему с 11 динамиками, Wi-Fi, круиз-контроль. Также обязательными являются 6 подушек безопасности, система стабилизации PSM и система контроля давления в шинах.

Среди опций есть панорамная крыша, аудиосистема мощностью 1000 Вт, трехзонный климат-контроль, подогрев руля и задних сидений, системы автоматического замедления, распознавания дорожных знаков, соблюдения полосы движения, слежения за «слепыми» зонами и полуавтономного движения в пробках.

На первых порах после обновления Porsche Масап предложат на выбор два бензиновых турбомотора, а вот от дизелей было решено полностью отказаться. Начальная 2,0-литровая «четверка» развивает 245 л. с. и позволяет стартовать до 100 км/ч за 6,5 с.

Однако характеру Масап больше подходит 3,0-литровый турбированный V6. Его мощность выросла до 354 л. с., а максимальный крутящий момент в 480 Н·м в распоряжении всего с 1350 об/мин. Тяги более, чем достаточно, а еще двигатель стал более отзывчив и быстрее набирает обороты. Радует слух и насыщенный звук выхлопа. При резком старте с пробуксовкой борется технология Launch control. Она помогает разогнаться до 100 км/ч за 5,1 с. Максимальная скорость составляет 254 км/ч. При этом расход топлива уменьшен до 11,3 л/100 км в городском цикле и 7,5 л/100 км – в загородном.

Все Масап получили 7-ступенчатую трансмиссию с двумя сцеплениями PDK, отличающуюся молниеносными переключениями.

Также предусмотрен постоянный полный привод, но в целях улучшения управляемости у него заднеприводной уклон. У автомобиля приличный дорожный просвет: 205 мм в обычной версии и 180-230 мм – с опционной пневмоподвеской. А на крутом спуске помогает система Porsche Hill Control.

Вседорожник демонстрирует отличное управление, по меркам своего класса. Его рулевое управление точное, весьма информативное и острое – 2,6 оборота от упора до упора. Автомобиль послушен и уверенно чувствует себя на извилистых дорогах даже без опционного электронного заднего дифференциала. Конечно, подвеска весьма упругая, но зато Масап на удивление мало кренится в поворотах. Комфорт езды улучшает пневматическая подвеска. За доплату доступны адаптивные амортизаторы. Стандартные стальные тормоза обеспечивают хорошее замедление, а в качестве опции предложены более эффективные карбоново-керамические диски. У вседорожника также неплохая шумоизоляция: при 110 км/ч шумы ветра и шин не дают о себе знать.

Новый Porsche Масап уже начали продавать в Европе и там он стоит от 58 700 евро. Позже линейку расширит 2,9-литровая 440-сильная версия.



Технические характеристики Porsche Macan		
Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная масса, кг	1795	1865
Длина/ширина/высота, мм	4696/1923/1624	
Колесная база, мм	2807	
Колея передняя/задняя, мм	1655/1651	
Клиренс (дорожный просвет), мм	180-230	
Объем багажника, л	500/1500	
Диаметр разворота, м	11,8	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1984	2995
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом	
Расположение	Спереди, продольно	
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	245 при 5000	354 при 5750
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	370 при 1600-4500	480 при 1350-4800
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/90	
Трансмиссия		
Тип привода	постоянный полный	
Коробка передач	8-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, с пневмоэлементами, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, PSM, TPMS	
Количество подушек безопасности, шт.	8	
Размер шин	235/60 R18 спереди, 255/50 R18 сзади	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,5	5,1
Максимальная скорость, км/ч	225	254
Расход топлива, л/100 км		
городской цикл	9,5	11,3
загородный цикл	7,3	7,5
смешанный цикл	8,1	8,9
Стоимость автомобиля, евро	58 700 – 75 500	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Skoda Kodiac R

для спортивной семьи



S





Сейчас линейка моделей повышенной проходимости у Skoda широка как никогда. Есть даже вседорожное купе Skoda Kodiaq GT. Теперь же ее расширил заряженный Skoda Kodiaq RS – одна из немногих семиместных семейных моделей со спортивным характером.

Kodiaq считается основателем нынешнего фирменного стиля Skoda. Вседорожник выглядит сдержанно и солидно. Капот и боковины выполнены профилированными, а колесные арки серьезно выражены. Широкая решетка радиатора (в RS она полно-

стью черная) по центру дополнена «клювом» с логотипом марки. Продолговатые фары в этой версии являются полностью светодиодными. Воздухозаборник в переднем бампере увеличен и напоминает улыбку. Также появились аэродинамический обвес и 20-дюймовые легкосплавные диски. Наклоненное на большой угол заднее стекло сверху прикрыто увеличенным спойлером, а из заднего бампера выглядывают две широкие выхлопные трубы.

Конечно, Skoda Kodiaq RS – автомобиль немаленький. Он достигает 4691 мм в дли-

ну и 1882 мм в ширину при колесной базе в 2791 мм. Весит вседорожник 1805 кг.

Во внутренней отделке сочетаются кожа и алькантара, а разбавляют их ярко-красные швы и вставки «под карбон». Подсветка светодиодная, причем ее цвет можно менять. Трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу знакомо по Skoda Octavia RS, а рычаг трансмиссии полностью новый. Показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей с изменяемой конфигурацией.

На широкой центральной панели установ-





лен большой 9,2-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и рационально упорядочены.

Skoda Kodiaq RS получил новые спортивные ковшеобразные сиденья с отличной боковой поддержкой. Под водительским креслом размещена ниша со светоотражающим жилетом. Поскольку стояночный тормоз электромеханический, то это освободило больше места для подстаканников и подлокотника с боксом внутри. Высокая посадка за рулем и не очень толстые стойки крыши обеспечивают неплохую обзорность во всех направлениях.

Внутреннее пространство – козырь Skoda Kodiaq и RS в этом плане – не исключение. На втором ряду места для ног и над головой более чем достаточно. К тому же, кресла оснащены горизонтальной регулировкой (сдвигаются назад на 180 мм) и изменяемым углом наклона спинок. А вот третий ряд больше подойдет детям либо взрослым невысокого роста.

Даже со всеми семью сиденьями на месте остается 230-литровый багажник. Если сложить третий ряд, то он возрастает до 715 л, а если и второй – то до 1950 л (в этом случае можно перевозить 2,8-метровые грузы). Предусмотрен и электропривод

пятой двери с сенсорным открытием.

Комплектация Skoda Kodiaq RS включает систему доступа без ключа, электростеклоподъемники, электропривод и обогрев зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, аудиосистему, связь Bluetooth и Wi-Fi, парктроник, круиз-контроль, датчики света и дождя. Также предусмотрены 7 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического замедления и соблюдения полосы движения. В перечне опций значатся трехзонный климат-контроль, электропривод и вентиляция передних сидений, подогрев кресел первого и второго ряда, парковочный автопилот, 575-ваттная аудиосистема. Также можно выбрать адаптивный круиз-контроль с функцией движения в пробках, системы определения усталости водителя, распознавания дорожных знаков и соблюдения полосы движения.

Под капотом прячется 2,0-литровый дизель с двумя турбинами. Он развивает 240 л. с., но его главным преимуществом являются пиковые 500 Н·м крутящего момента, доступные уже при 1750 об/мин. Этот турбодизель очень эластичный, а еще отличается плавностью работы. Его звук сделали громче и сочнее с помощью специального акустического синтезатора. Разгон до 100 км/ч занимает 7 с, а максимальная скорость

составляет 220 км/ч. Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует очень быстрые переключения передач. При этом расход топлива составляет всего 6,4 л/100 км в смешанном цикле.

Все Skoda Kodiaq RS полноприводные, есть и система помощи на крутом спуске. Конечно, выдающихся способностей на бездорожье ожидать не следует, но и на грунтовке автомобиль не спасует.

На асфальте полный привод обеспечивает отличное сцепление, а система векторизации тяги XDS+ помогает уменьшить недостаточную поворачиваемость. Конечно, подвеска RS более упругая, чем у стандартного Kodiaq, что ощутимо на дорогах с выбоинами. Зато крены кузова меньше – этому способствуют и адаптивные амортизаторы. Если выбрать спортивный режим, то они становятся жестче, а руль наполняется тяжестью. Руль стал тяжелее, хотя информативности у него по-прежнему немного. Шумоизоляция качественно выполнена, а потому на скорости 130 км/ч в салоне тихо.

Новый Skoda Kodiaq RS поступает в продажу с января. Вседорожник будет стоить 50 тыс. евро, то есть станет ощутимо дороже стандартного Kodiaq.





Технические характеристики Skoda Kodiaq RS

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/7
Снаряженная масса, кг	1805
Длина/ширина/высота, мм	4697/1882/1676
Колесная база, мм	2791
Колея передняя/задняя, мм	1586/1576
Клиренс (дорожный просвет), мм	187
Объем багажника мин/макс, л	230/1950
Диаметр разворота, м	11,6
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1968
Тип	дизельный, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	240 при 4000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	500 при 1750-2500
Топливо/емкость бака, л	Дт/52
Трансмиссия	
Тип привода	полный
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Количество подушек безопасности, шт.	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Размер шин	235/45 R20
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,0
Максимальная скорость, км/ч	220
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	6,4
Стоимость автомобиля в Европе, евро	49 990
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

Дизельные вседорожники популярного формата



Ford Kuga

Широкая решетка радиатора Ford Kuga сочетается с крупными фарами



Kia Sportage

Светодиодные фары Kia Sportage высоко посажены



Seat Ateca

Передний бампер Seat Ateca дополнен огромным воздухозаборником

Компактные модели повышенной проходимости – наиболее динамично развивающийся сегмент рынка. Полный привод, увеличенный клиренс и вместительный салон играют свою роль при выборе подобной модели, а в случае с дизельной версией козырем является и экономичность. Самый популярный автомобиль в Украине – Kia Sportage, который также относится к этому классу. Недавно он претерпел обновление и мы решили сравнить его с Ford Kuga и Seat Ateca.

Ford Kuga также относительно недавно прошел обновление и его «лицо» свежее. У вседорожника широкая шестиугольная решетка радиатора и продолговатый воздухозаборник в бампере. Крупные биксеноновые фары теперь растянуты на крылья. Kuga привлекает стремительным профилем с большим углом наклона лобового стекла и высокой оконной линией. Капот и боковины выполнены рельефными, а колесные арки выпуклые. У автомобиля также заменена пятая дверь и установлены более компактные фонари с прозрачными колпаками.

Модернизированный Kia Sportage сохраняет знакомый силуэт с большим углом наклона лобового стекла и высокой оконной линией. Капот профилирован, а колесные арки расширены. Узнать модель 2018 года можно по обновленной решетке радиатора и характерному молдингу в переднем бампере. Высоко посаженные фары стали полностью светодиодными. Пороги украшены серебристыми накладками. Пятая дверь выполнена рельефной, а сверху ее прикрывает немаленький спойлер. Узкие фонари соединены прозрачной вставкой.

Seat Ateca – первый вседорожник в истории испанской марки. Его дизайн выдержан в традиционном граненном стиле современных Seat. Фирменная трапециевидная решетка радиатора сочетается с огромным воздухозаборником в бампере. Стреловидные фары дополнены светодиодными ходовыми огнями. Боковины выполнены профилированными, также сразу заметны выраженные колесные арки. Нижняя часть кузова по периметру прикрыта защитным пластиковым обвесом. Оригинально смотрятся треугольные задние стойки крыши, а рельефная пятая дверь сверху прикрыта спойлером. Ширину задней части подчеркивают продолговатые фонари.

Kuga немного крупнее своих соперников – достигает 4531 мм в длину против 4480 мм у Sportage и 4363 мм – у Ateca. Его колесная база самая крупная – 2690 мм тогда, как у Kia – 2670 мм, а у Seat – 2638 мм. Правда, Ford и тяжелее – 1713 кг в то время, как испанский автомобиль весит 1589 кг, а корейский – 1637 кг.

В отделке салона Ford Kuga кожу разбавляют многочисленные вставки «под алюминий». Новое рулевое колесо достаточно крупное. Спидометр и тахометр помещены в отдельные колодцы и разделены цветным



Ford самый крупный в тройке – 4531 мм в длину



У Kia большой угол наклона лобового стекла



Seat легче соперников – 1589 кг



У фонарей Kuga – прозрачные колпаки



Узкие фонари Sportage соединены прозрачной вставкой



Пятая дверь Ateca выполнена рельефной

экраном бортового компьютера, а также указателями остатка топлива в баке и температуры двигателя. Наклоненная центральная панель увенчана новым 8-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы SYNC 3. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля стали крупнее и удобнее в использовании. Селектор трансмиссии размещен высоко, а потому находится как раз под рукой. У рулевой колонки изменяются высота и вылет, а водительское кресло получило электропривод. Передние сиденья широкие и комфортабельные, при этом они хорошо удерживают спину. Есть подогрев как кресел, так и обода руля. Высокая посадка обеспечивает хорошую обзорность во всех направлениях. На центральном тоннеле размещен подлокотник с вместительным боксом внутри.

Салон Kia Sportage декорирован кожей, присутствуют в отделке и черные лакированные вставки. Новое трехспицевое рулевое колесо очень компактное и плоское снизу. Циферблаты приборов разделены цветным дисплеем бортового компьютера. Внутри спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре установлен датчик температуры двигателя. Широкая центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы UVO. Клавиши блоков аудиосистемы и климатической установки четко разделены друг от друга и довольно крупные, чтобы пользоваться ими на ощупь. Их подсветка – ярко-красная. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья несколько упругие, но зато обладают неплохой боковой поддержкой. Они оснащены электроприводом, подогревом и вентиляцией, обогревается и рулевое колесо. Кресла разделены высоким трансмиссионным тоннелем, на котором установлены подстаканники и подлокотник с боксом и беспроводной зарядкой для смартфона. Толстые задние стойки крыши несколько ограничивают обзорность.

Внутри Seat Ateca преобладают углы, а отделка из алькантары разбавлена серебристыми вставками «под алюминий». Рулевое колесо с наплывами на ободке знакомо по хэтчбэку Leon, как и комбинация приборов. Внутри спидометра установлен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре находится датчик температуры двигателя. По центру размещен цветной экран бортового компьютера. Центральная панель немного повернута к водителю. Сверху на ней установлен 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и немногочисленные, а потому удобные в использовании. У рулевой колонки изменяются высота и глубина, довольно широкий диапазон регулировок и у водительского кресла. Передние кресла несколько упругие, зато у них лучшая в тройке боковая поддержка. Сиденья оснащены подогревом. Обзор-

ность вперед и по сторонам хорошая. Бокс в центральном подлокотнике прячет беспроводное зарядное устройство для мобильных телефонов.

На втором ряду Seat самое большое пространство над головой, а Kia и Ford немного уступают ему по этому параметру. Зато у Kuga и Sportage довольно щедрое место для ног, а салон весьма широкий в районе плеч. А вот в Ateca сзади комфортнее двоим взрослым из-за профилированной подушки дивана. У Sportage есть подогрев задних сидений и регулируется угол наклона спинки. Seat имеет самый вместительный 485-литровый багажник тогда, как у Kia его объем – 466 л, а у Ford – 456 л. Со сложенными сиденьями получается 1604, 1455 и 1655 л, соответственно. Kuga и Sportage оснащены электроприводом двери багажника с сенсорным открытием.

В сравнительном тест-драйве участвуют приблизительно равноценные варианты моделей – Ford Kuga 2,0 TDI Titanium, Kia Sportage 2,0D GT Line и Seat Ateca 2,0 TDI Xcellence. Все три автомобиля оснащены системой доступа без ключа, двухзонным климат-контролем, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, датчиками света и дождя, аудиосистемой, легкосплавными дисками, спутниковой навигацией, камерой заднего вида, связью Bluetooth, системой стабилизации, круиз-контролем и парктроником. Kia также получил люк и систему мониторинга «слепых» зон. У Kuga и Sportage по 6 подушек безопасности, а у Ateca – 4.

Все три автомобиля укомплектованы четырехцилиндровыми 2,0-литровыми турбодизелями. У Ford Kuga двигатель мощностью 180 л. с. при 4000 об/мин. Приличные 400 Н·м крутящего момента доступны с 2000 об/мин, что делает его эластичным и тяговитым в среднем диапазоне оборотов. Двигатель работает тихо и без вибраций. Хорошо проявляет себя и 6-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями Powershift. Вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 10,0 с и способен развить 200 км/ч. В городе расход топлива составляет 6,8 л/100 км, а на трассе – 6,6 л/100 км. Kuga также можно оснастить 1,5-литровыми двигателями: 150-сильным бензиновым и 120-сильным дизельным.

Мотор Kia Sportage развивает 185 л. с., а его пиковый крутящий момент достигает 400 Н·м при 1750 об/мин, то есть тяги на «низах» более, чем достаточно. Да и динамика неплохая – 9,5 с до 100 км/ч и максимальные 201 км/ч. Вседорожник получил новый 8-ступенчатый «автомат», который отличается быстротой реакций. Однако, следует отметить, что этот турбодизель становится чересчур громким по мере того, как увеличиваются его обороты. В городском цикле расход топлива составляет 7,9 л/100 км, а в загородном – 5,3 л/100 км. Также в линейке есть 1,6-литровый 136-сильный турбодизель и 177-сильный бензиновый тур-



Приборы Ford помещены в отдельные колодцы



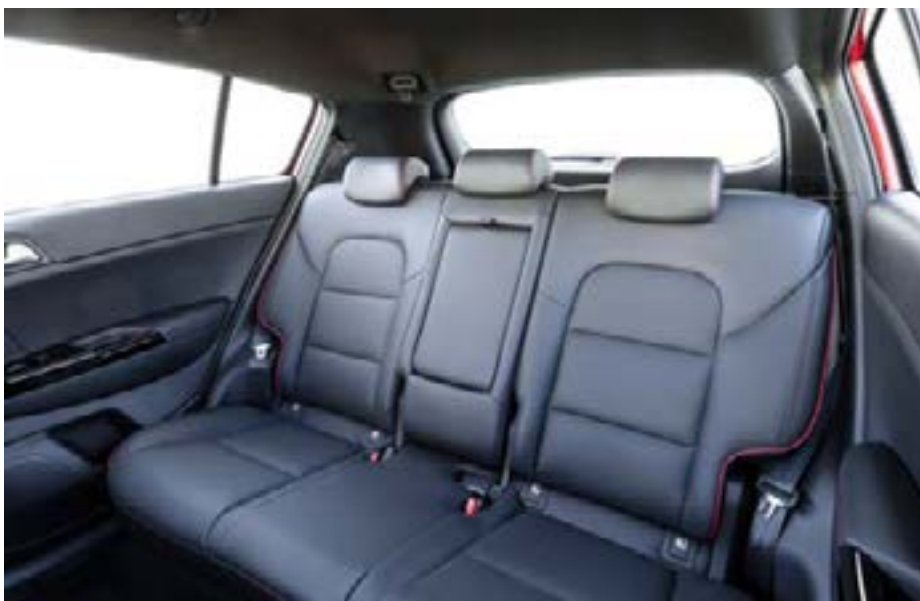
Руль Kia плоский снизу



Центральная панель Seat повернута к водителю



На втором ряду Kuga самое щедрое пространство для ног



Задние сиденья Sportage оснащены подогревом



Сзади в Ateca комфортнее двоим пассажирам

бомотор такого же объема.

Турбодизель Seat Ateca самый мощный – 190 л. с. при 3500 об/мин. Максимальный крутящий момент у него такой же, как и у соперников – 400 Н·м, а достигается он при невысоких 1750 об/мин. Более легкий автомобиль демонстрирует лучшую в тройке динамику: 7,5 с до 100 км/ч и максимальные 212 км/ч. А 6-ступенчатая трансмиссия с двумя сцеплениями радует молниеносными переключениями передач. Мотор работает тихо, да и вибрации не проявляются. Ateca еще и самый экономичный – 6,0 л/100 км в городском цикле и 4,9 л/100 км – на шоссе. Вседорожник также доступен со 150-сильным вариантом этого турбодизеля и бензиновыми турбомоторами объемом 1,4 л (150 л. с.) и 2,0 л (190 л. с.).

У всех трех вседорожников полный привод – подключаемый, причем в Kia при необходимости можно принудительно заблокировать муфту. Дорожный просвет равен 201 мм у Kuga, 188 мм у Ateca и 182 мм у Sportage.

Ford очень неплох в управлении. Его рулевое управление точное и информативное, а остроту можно изменять нажатием кнопки. С недостаточной поворачиваемостью борется технология Torque Vectoring Control, имитирующая дифференциал повышенного трения. Kuga на удивление мало (как для вседорожника кренится в поворотах), но при этом его подвеска остается комфортabelной. На высоте и шумоизоляция. Отличные и тормоза: для замедления со 100 км/ч понадобится отрезок в 35,3 м.

Настройки ходовой Kia в версии GT Line позволяют весьма интересную езду. Подвеска не слишком упругая, хотя с 19-дюймовыми дисками на дорогах низкого качества неровности все же ощутимы. Зато у этого варианта есть система векторизации тяги, уменьшающая недостаточную поворачиваемость. Рулевое управление весьма точное, но обратной связи у него немного. Курсовая устойчивость на больших скоростях очень хорошая. Шумоизоляция у Sportage неплохая, хотя несколько хуже, чем у Ford.

Козырь Seat – увлекательная управляемость на уровне легковых моделей. Его руль точный и наполняется тяжестью на больших скоростях, по мере роста скорости становится острее. Вседорожник на удивление мало кренится в поворотах, хотя этого добились за счет довольно жесткой подвески. На дорогах низкого качества комфорт езды страдает. Впрочем, подвеска энергоемкая и поглощает выбоины тихо. А вот ветер на больших скоростях слышен отчетливо. Зато сцепление с дорогой хорошее.

Seat Ateca 2,0 TDI Xcellence наиболее доступный из трех автомобилей – 992 840 гривен. Также у него лучшие в тройке динамика и экономичность. Kia Sportage 2,0D GT Line стоит 1 050 500 гривен и привлекает богатым оснащением. Цена Ford Kuga 2,0 TDI Titanium – 1 112 870 гривен и у него самый просторный салон.



Объем багажника Ford – 456 л

Kia обладает 466-литровым багажником

Багажник Seat самый большой – 485 л

Технические характеристики

Модель	Ford Kuga	Kia Sportage	Seat Ateca
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1713	1637	1589
Длина/ширина/высота, мм	4531/1840/1684	4480/1855/1645	4363/1841/1615
Колесная база, мм	2690	2670	2638
Колея передняя/задняя, мм	1562/1565	1585/1585	1560/1560
Клиренс (дорожный просвет), мм	201	182	188
Объем багажника мин/макс, л	456/1655	466/1455	485/1604
Диаметр разворота, м	11,1	10,6	10,8
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1997	1998	1968
Тип	дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	180 при 3500	185 при 4000	190 при 3500
Макс. крутящий момент, Н • м при об/мин	400 при 2000	400 при 1750	400 при 1750
Топливо/емкость бака, л	Дт5/57	Дт/55	Дт/55
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный		
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	8-ст. автоматическая	6-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	4
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESP	ABS, EBD, BAS, ESC	ABS, EBD, Brake Assist, ESP
Размер шин	235/50 R18	245/45 R19	215/55 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,0	9,5	7,5
Максимальная скорость, км/ч	200	201	212
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	6,8	7,9	6,0
загородный цикл	5,6	5,3	4,9
смешанный цикл	6,7	6,3	5,3
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 112 870	1 050 500	992 840
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Вседорожники с сердцем купе



Audi Q8

Огромная решетка радиатора и узкие фары – черты нового стиля Audi



BMW X6

Передний бампер BMW X6 выполнен X-образным



Mercedes-Benz GLE Coupe

Решетка радиатора Mercedes-Benz GLE350d Coupe украшена большой трехлучевой звездой

Сочетание казалось бы несочитаемых классов в автомобильном мире – давно уже не новость. Яркий пример тому – так называемые вседорожные купе, сочетающие стремительный дизайн и динамику с увеличенным клиренсом, полным приводом и повышенной проходимостью. Среди подобных моделей у нас хорошо известны BMW X6 и Mercedes-Benz GLE Coupe, а теперь к ним присоединился новый Audi Q8. О них и пойдет речь в нашем сравнительном тест-драйве.

Если быть точными, то Audi Q8 – наименее «купеобразный» из трех автомобилей. Да, у его толстых задних стоек большой угол наклона, но линия крыши не столь покатая. Во внешнем виде преобладают грани, а ряд деталей выдержаны в духе знаменитого Audi Quattro. В частности, в схожем стиле выполнены расширенные колесные арки, а также фонари на всю ширину кузова. Огромная восьмиугольная решетка радиатора и продолговатые светодиодные фары – черты нового фирменного стиля Audi. У автомобиля также высокая оконная линия и немаленький спойлер на крыше.

BMW X6 второго поколения представлен в 2014 году и. Он сохранил знакомый по предшественнику профиль с длинным капотом, ниспадающим силуэтом крыши и приподнятой заостренной задней частью. Фирменная разделенная пополам решетка радиатора сочетается с продолговатыми фарами. Бампер выполнен в виде буквы «X». Боковины получились рельефными, а задние крылья теперь серьезно расширены. Подчеркивают их крупные стреловидные фонари. Пятая дверь декорирована серебристой накладкой.

У Mercedes-Benz GLE Coupe также обтекаемый профиль с изогнутой формой крыши, а еще очень высокая оконная линия. Передняя часть выполнена в духе родственного GLE (он же – бывший M-Class): широкая решетка радиатора по центру украшена большой трехлучевой звездой, а большие фары – полностью светодиодные и дополнены изогнутыми ходовыми огнями. Капот выпуклый, боковины – рельефные, а колесные арки серьезно раздуты. В пятую дверь интегрирован спойлер, а узкие фонари соединены хромированной накладкой.

Audi самый крупный в этой тройке – достигает 4986 мм в длину при колесной базе в 2995 мм. У BMW эти показатели равны 4909 мм и 2933 мм, соответственно. Mercedes-Benz не намного меньше – 4900 мм и 2915 мм, соответственно. Интересно, что при этом Q8 легче соперников – 2145 кг против 2260 кг у GLE Coupe и 2180 кг у X6.

В салоне Audi Q8 преобладают горизонтальные линии. В отделке сочетаются кожа и полированный алюминий, а подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Узкие вентиляционные дефлекторы растянуты на всю переднюю панель. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый дисплей, причем водитель может изменять



Audi крупнее соперников, но легче – 2145 кг



У BMW слегка заостренная задняя часть



Боковины Mercedes-Benz профилированы, а колесные арки расширены



Фонари Q8 растянуты на всю ширину кузова



Пятая дверь X6 украшена хромированной накладкой



Фонари GLE Coupe соединены хромированным молдингом

его конфигурацию и просматривать, например, карту навигационную систему. За доплату данные могут проецироваться на лобовое стекло. На наклоненной центральной панели – сразу два сенсорных экрана. Верхний 10,1-дюймовый монитор отведен для спутниковой навигации, мультимедийной системы и камеры заднего вида, а нижний 8,6-дюймовый – заменяет переключатели блока климат-контроля. Кнопок здесь практически не осталось. Рулевая колонка Q8 регулируется в двух плоскостях, а передние кресла получили электропривод и подогрев. Они комфортабельные и неплохо удерживают спину. Между сиденьями проходит высокий трансмиссионный тоннель, на котором размещен подлокотник, прячущий бокс для мелкой поклажи. Обзор назад ограничен из-за толстых стоек и маленького стекла.

Во внутренней отделке BMW X6 использованы кожа и алюминий, а подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Трехспицевое рулевое колесо оснащено напльями на ободке в районе хвата рук. На приборной панели преобладают крупные спидометр и тахометр. Между ними находится цветной экран бортового компьютера, а по краям установлены указатели остатка топлива и температуры двигателя. Широкая центральная панель традиционно повернута к водителю. Венчает ее 10,25-дюймовый дисплей мультимедийной системы iDrive. Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля рационально упорядочены и довольно крупные. Передние сиденья оснащены электроприводом регулировок и подогревом. Они комфортабельные и обладают лучшей в тройке боковой поддержкой. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором установлены подлокотники с боксом внутри. Обзорность назад несколько ограничена из-за приподнятой «кормы».

Внутри Mercedes-Benz GLE Coupe сочетаются кожа, дерево и полированный алюминий. Рулевое колесо и обшито перфорированной кожей в районе хвата рук. Педали украшены металлическими накладками. Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы: внутри спидометра установлен указатель уровня топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. По центру размещен цветной экран бортового компьютера. К широкой центральной панели сверху прикреплен 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы Comand. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и удобные в пользовании. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья самые мягкие в тройке и при этом неплохо удерживают спину. Они оснащены электроприводом и подогревом. Также обогреваются и подстаканники на центральном тоннеле. Подлокотники прячут отделение для мелкой поклажи. Обзор назад ограничен из-за маленького стекла.

На втором ряду в Audi места для ног и над головой больше, чем в BMW и Mercedes-Benz. Зато в GLE Coupe изменяется угол наклона спинки задних сидений. У него же также самый вместительный багажник – 650 л против 605 л у Q8 и 580 л у X6. Со сложенными задними креслами получается 1720, 1755 и 1525 л, соответственно. У всех трех вседорожников пятая дверь оснащена электроприводом открытия.

Для сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – Audi Q8 50 TDI, BMW X6 xDrive 40d и Mercedes-Benz GLE350d Coupe. Все они оснащены системой доступа без ключа, двухзонным климат-контролем, электропакетом, камерой заднего вида, датчиками освещения и дождя, аудиосистемой с DVD-проигрывателем, связью Bluetooth, круиз-контролем, легкосплавными дисками, системами стабилизации, контроля давления в шинах и автоматического торможения. Q8 также получил Wi-Fi. У GLE350d 9 подушек безопасности, а у его соперников – по 6. У Mercedes-Benz и Audi также есть система определения усталости водителя, а у BMW – технологии слежения за «слепыми» зонами и соблюдения полосы движения.

Все три автомобиля оснащены 3,0-литровыми шестицилиндровыми турбодизелями. Под капотом Audi прячется V6 мощностью 286 л. с. Его максимальный крутящий момент составляет 600 Н·м и достигается при 2250 об/мин, поэтому тяги в среднем диапазоне оборотов более чем достаточно, да и эластичность неплохая. При этом мотор работает на удивление тихо и плавно. У 8-ступенчатого «автомата» быстрые реакции. Разгон до 100 км/ч занимает 6,3 с, а максимальная скорость составляет 245 км/ч. При этом расход топлива очень небольшой – 7,0 л/100 км в городском цикле и 6,4 л/100 км – в загородном. Это заслуга 48-вольтовой «умеренной» гибридной установки. Позже также появится модификация с 3,0-литровым 340-сильным бензиновым турбомотором.

Рядный турбодизель BMW X6 самый мощный в тройке – 313 л. с. при 4400 об/мин. Крутящий момент у него также самый внушительный: 630 Н·м достигаются уже с 1600 об/мин. Это обеспечивает неплохие тяговитость и эластичность. X6 способен разогнаться до 100 км/ч за 5,8 с и передвигаться со скоростью 130 км/ч всего при 1800 об/мин. При этом турбодизель очень тихий даже на высоких оборотах. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия отличается быстротой работы. Вседорожник разгоняет быстрее соперников – 5,8 с до 100 км/ч, а его максимальная скорость ограничена – 240 км/ч. Да и «аппетит» у него небольшой – 7,1 л/100 км в городе и 5,8 л/100 км – на трассе. BMW X6 в Украине также комплектуют версиями этого мотора мощностью 265 и 381 л. с., а еще 4,4-литровыми V8 на 450 и 575 л. с.

Рядная турбодизельная «шестерка» Mercedes-Benz не столь мощная, как у двух других



У Audi сразу два сенсорных дисплея на центральной панели



Центральная панель BMW повернута к водителю



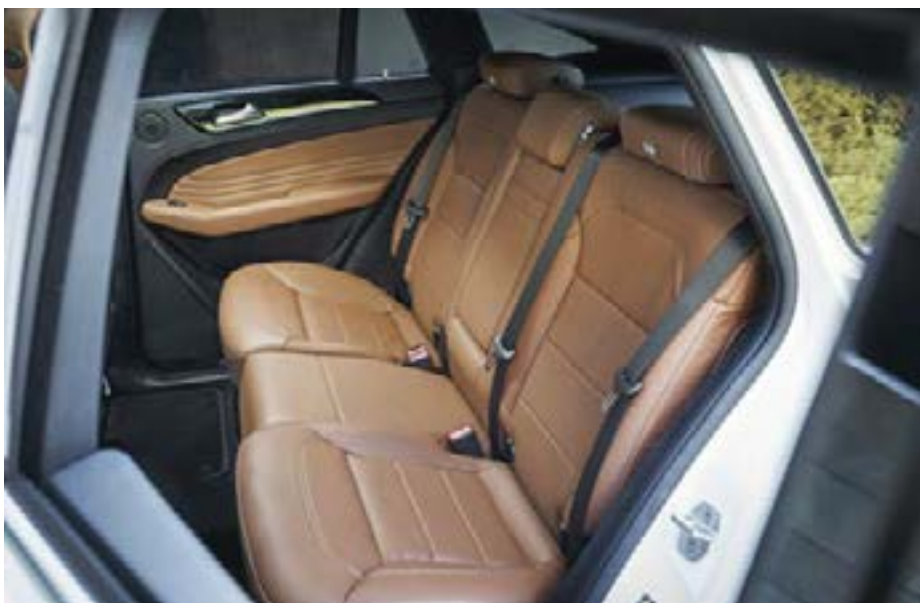
Приборы Mercedes-Benz помещены в отдельные колодцы



В Q8 больше всего места сзади



На втором ряду X6 – не слишком большое пространство над головой



Задние сиденья GLE Coupe оснащены регулировкой угла наклона спинок

автомобилей – 258 л. с. при 3400 об/мин. Щедрый крутящий момент в 620 Н·м доступен уже с невысоких 1600 об/мин, так что тяги не меньше, чем у конкурентов. Кроме того, этот двигатель очень тихий и не сразу становится понятно, что перед нами дизель. Плавно переключает передачи и 9-ступенчатый «автомат», хоть и не очень быстро. Разгон до 100 км/ч занимает 7 с, а максимальная скорость составляет 226 км/ч. GLE350d Coupe расходует 8,0 л/100 км в городском цикле и 6,7 л/100 км – на шоссе. Вседорожник также можно оснастить бензиновыми турбомоторами объемом 3,0 л (333 и 367 л. с.) и 4,0 л (557 и 585 л. с.)

У всех трех автомобилей – постоянный полный привод. Но вседорожные способности они проявляют только на легком бездорожье. Впрочем, и предназначение у них другое.

У нового Audi Q8 сбалансированы комфорт езды и управляемость. Полный привод дополнен системой векторизации тяги, помогающей побороть недостаточную поворачиваемость. Рулевое управление точное, хотя немного больше обратной связи ему бы не помешало. Адаптивные амортизаторы являются стандартными и благодаря им крены кузова небольшие. Если же выбрать режим Sport, то Q8 становится ощутимо жестче, а его руль наполняется тяжестью. Кроме того, в салоне очень тихо, ведь шумоизоляция на высоте.

BMW X6 демонстрирует очень неплохую управляемость, как для двухтонного вседорожника. У него заднеприводный уклон, ведь 60% крутящего момента передается именно на задние колеса. Предусмотрены активный задний дифференциал и система векторизации тяги, поэтому автомобиль на удивление маневренный. Рулевое управление с адаптивным электроусилителем точное и наполняется тяжестью на больших скоростях, но не самое информативное. Подвеска довольно упругая, хотя справляется с большинством дорожных неровностей. У BMW также самый маленький диаметр разворота – 10,9 м против 11,8 м у Mercedes-Benz и 12,3 м у Audi.

Mercedes-Benz GLE350d Coupe самый комфортабельный в тройке. Подвеска без проблем справляется с большинством дорожных неровностей, правда, и нежелательные движения кузова в виражах более выражены, чем у соперников. Система изменения вектора тяги борется с недостаточной поворачиваемостью. Рулевое управление точное и обеспечивает надлежащую обратную связь. Качественно выполнена шумоизоляция, поэтому при 120–130 км/ч в салоне не слышны ни ветер, ни шины.

Audi Q8 50 TDI немного дешевле соперников – 2 031 500 гривен. У него также самый вместительный салон. BMW X6 xDrive 40d стоит 2 042 400 гривен, а его сильная сторона – мощный двигатель. Mercedes-Benz GLE350d Coupe стоит 2 080 700 гривен и привлекает вместительным багажником.



У Audi в распоряжении 605 л

Объем багажника BMW – 580 л

Багажник Mercedes-Benz самый вместительный – 650 л

Технические характеристики

Модель	Audi Q8	BMW X6	Mercedes-Benz GLE350d Coupe
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	2145	2180	2260
Длина/ширина/высота, мм	4986/1995/1705	4909/1989/1702	4900/2003/1700
Колесная база, мм	2995	2933	2915
Колея передняя/задняя, мм	1679/1691	1640/1706	1658/1725
Клиренс (дорожный просвет), мм	210	210	212
Объем багажника мин/макс, л	605/1755	580/1525	650/1720
Диаметр разворота, м	12,3	10,9	11,8
Двигатель			
Рабочий объем, см3	2976	2993	2987
Тип	дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	V6	В ряд, 6	В ряд, 6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4	24/2	24/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	286 при 3500	313 при 4400	258 при 3400
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	600 при 2250-3250	630 при 1500-2500	620 при 1600-2400
Топливо/емкость бака, л	Дт/85	Дт/85	Дт/81
Трансмиссия			
Тип привода	Постоянный полный		
Коробка передач	8-ст. автоматическая	8-ст. автоматическая	9-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые		
Количество подушек безопасности, шт.	6	6	9
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR		
Размер шин	265/55 R19	255/50 R19	275/50 R20
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,3	5,8	7,0
Максимальная скорость, км/ч	245	240	226
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	7,0	7,1	8,0
загородный цикл	6,4	5,8	6,7
смешанный цикл	6,6	6,3	7,2
Стоимость тестируемого автомобиля, у. е.	2 031 500	2 042 400	2 080 700
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Компактные вседорожники премиум-класса для города



BMW X2

Разделенная решетка радиатора и высокий капот выделяют новый BMW X2



Lexus UX

Веретенообразная решетка радиатора – отличительная черта Lexus UX



Mercedes-Benz GLA

Широкая решетка радиатора Mercedes-Benz GLA украшена трехлучевой звездой

Как ни странно, в Украине с нашими зимами переднеприводные модели повышенной проходимости пользуются спросом. Причем, даже в премиум-сегменте, где доплата за полный привод не столь и большая, по сравнению со стоимостью всего автомобиля. Причем если некоторые модели вроде нового Lexus UX пока недоступны в полноприводном исполнении, то, например, BMW X2 и Mercedes-Benz GLA можно выбрать с разными типами привода. Именно о них и пойдет речь в сравнительном тест-драйве.

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

Новый Lexus UX привлекает оригинальным граненым дизайном. У вседорожника подтянутый профиль с короткими свесами кузова, высокой клиновидной оконной линией и большим углом наклона задних стоек крыши. Сразу обращает на себя внимание фирменная черта современных Lexus – широкая веретенообразная решетка радиатора. По бокам от нее размещены «жабры» воздухозаборников. Стреловидные фары являются светодиодными. Боковины рельефные, а колесные арки расширены. Фонари растянуты на всю ширину кузова, а небольшое заднее стекло сверху прикрыто спойлером.

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

Lexus крупнее соперников – 4495 мм в длину против 4425 мм у Mercedes-Benz и 4360 мм – у BMW. При этом колесная база у него самая маленькая – 2640 мм тогда, как как у X2 она равна 2670 мм, а у GLA – 2700 мм. BMW весит 1535 кг, Mercedes-Benz – 1460 кг, а Lexus – 1455 кг.

В салоне BMW X2 преобладают горизонтальные линии, а в отделке много серебристых алюминиевых деталей. Компактное трехспицевое рулевое колесо обшито кожей,



BMW компактнее соперников – 4360 мм



Lexus самый крупный – 4495 мм



У Mercedes-Benz самая большая колесная база – 2700 мм



Расширенные плечи X2 подчеркнуты продолговатыми фонарями



Фонари UX растянуты на всю ширину кузова



Фонари GLA соединены хромированной накладкой

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

Материалы внутренней отделки в Lexus UX очень качественный. Интересно, что швы выполнены по традиционной японской технологии, которую используют при пошиве кимоно. Передняя панель рельефная, а трехспицевое рулевое колесо небольшое и обшито кожей. Показания приборов выведены на дисплей. Широкая центральная панель повернута к водителю, а сверху на ней установлены циферблат часов и 7,0-дюймовый экран мультимедийной системы. Переключатели блока климат-контроля напоминают клавиши пианино, а вот кнопки управления аудиосистемой расположены рядом с селектором трансмиссии. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Посадка за рулем в Lexus UX не очень высокая. Передние сиденья комфортабельные, но немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Предусмотрен и подогрев. На трансмиссионном тоннеле размещен подлокотник с боксом внутри. Обзор назад несколько ограничен из-за толстых стоек и маленького стекла.

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

ка в GLA несколько выше, чем у соперников, что способствует хорошей обзорности вперед и по сторонам. А вот заднее стекло не очень большое.

На втором ряду места для ног BMW несколько больше, чем у соперников, пусть он и самый компактный. Зато у Mercedes-Benz большой запас над головой. Ширина салона во всех трех автомобилях небольшая, поэтому двоим пассажирам сзади комфортнее. Объем багажника X2 равен 470 л, у GLA – 421 л, а у UX – всего 220 л. Со сложенными креслами второго ряда он возрастает до 1355, 1235 и 484 л, соответственно. Пятая дверь в BMW и Lexus оснащена электроприводом.

Для сравнения выбраны версии автомобилей приблизительно одинаковой стоимости – BMW X2 sDrive20i, Mercedes-Benz GLA 250 и Lexus UX 200 Launch. Все они оснащены системой доступа без ключа, электростеклоподъемниками, электроприводом и обогревом и зеркал заднего вида, аудиосистемой, датчиками света и дождя, легкосплавными дисками, связью Bluetooth, круиз-контролем, парктроником и системой стабилизации. X2 оснащен кондиционером, а два других автомобиля – климат-контролем. У Lexus и BMW также есть камера заднего вида. UX получил 8 подушек безопасности, GLA – 7, а X2 – 6. Lexus и Mercedes-Benz укомплектованы системами автоматического торможения, а у японского вседорожника есть еще технологии соблюдения полосы движения и контроля «слепых» зон.

Для сравнения выбраны версии с 2,0-литровыми бензиновыми двигателями. Под капотом BMW – «четверка» с турбонаддувом мощностью 192 л. с. Она обладает неплохим крутящим моментом в 280 Н·м, доступным с 1350 об/мин, поэтому тяги у нее вполне достаточно. У мотора спокойный характер и работает он плавно, а в роботизированной 7-ступенчатой трансмиссии с двумя сцеплениями передачи переключаются быстро. Вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 7,7 с и развивает 227 км/ч. В городском цикле расход топлива составляет 7,4 л/100 км, а в загородном – 5,3 л/100 км. Также для вседорожника предложены 1,5-литровый 140-сильный турбомотор и 2,0-литровые турбодизели мощностью 190 и 231 л. с.

Mercedes-Benz является самым мощным – его турбомотор развивает 211 л. с. Двигатель работает тихо и плавно, но вместе с тем очень тяговит, особенно на «низах». Пик крутящего момента в 350 Н·м доступен уже с 1200 об/мин и в распоряжении вплоть до 4000 об/мин. Трансмиссия с двумя сцеплениями демонстрирует очень быструю смену передач. Динамика лучшая в тройке: 7,2 с до 100 км/ч и максимальные 235 км/ч. Расход топлива в городе составляет 8,2 л/100 км, а на трассе – 5,1 л/100 км. GLA также можно выбрать с бензиновым турбомотором объемом 1,6 л (156 л. с.) и турбодизелями объемом 2,1 л (136 и 177 л. с.).



Центральная панель BMW повернута к водителю



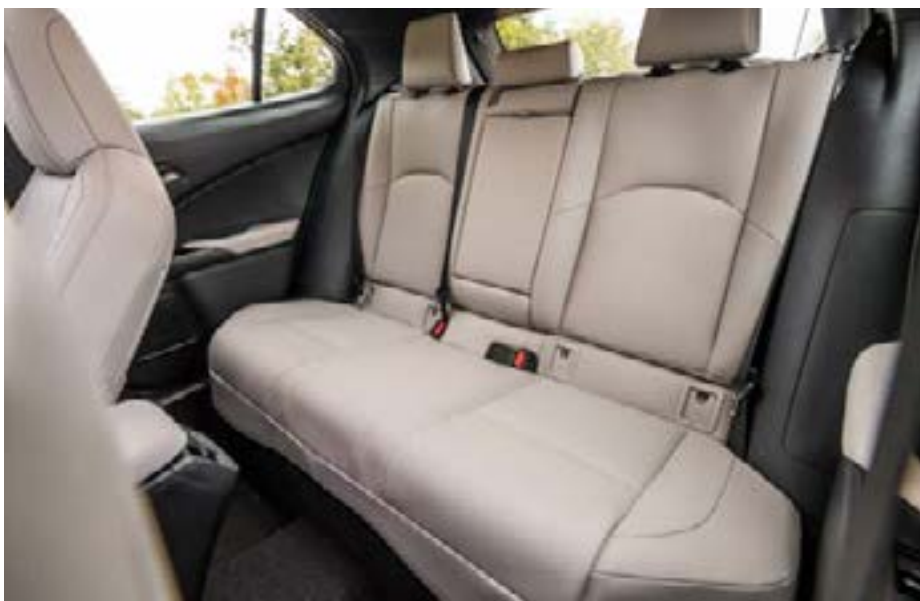
На центральной панели Lexus соседствуют сенсорный дисплей и циферблат часов



Приборы Mercedes-Benz помещены в отдельные колодцы



У X2 сзади комфортнее двоим пассажирам



В UX сзади немного места над головой



Места над головой сзади в GLA больше, чем у соперников

В отличие от соперников, Lexus оснащен 2,0-литровым атмосферным двигателем, хотя и довольно высокой мощности – 172 л. с. Мотор высокооборотистый и не столь тяговитый, как турбированные «четверки» соперников. Максимальный крутящий момент в 204 Н·м достигается только при 4800 об/мин. Зато двигатель тихий и плавный, а бесступенчатый вариатор неплохо настроен и старается держать максимально низкие обороты. Разгон до 100 км/ч занимает 9,2 с, а максимальная скорость составляет 190 км/ч. Интересно, что Lexus оказался экономичнее соперников – 7,0 л/100 км в городском цикле и 5,1 л/100 км – на шоссе. Еще меньше «аппетит» у 178-сильной гибридной версии UX 250h, также доступной в Украине.

BMW X2 ставит на первое место управляемость. У него хорошее сцепление с дорогой, а недостаточная поворачиваемость не слишком выражена. Руль точный и наполнен тяжестью на больших скоростях, хотя немного больше обратной силы ему не помешало бы. Центр тяжести у нового X2 низкий, а подвеску сделали достаточно жесткой. Зато управляемость – почти на уровне хэтчбэков и крены кузова в поворотах очень небольшие. Шумоизоляция салона неплохая, но на больших скоростях шины все же слышны.

Mercedes-Benz GLA более комфортабельный. Подвеска мягкая и, к тому же, при обновлении увеличили ее рабочий ход. Большинство дорожных неровностей практически не ощутимы. Ходовая неплохо настроена, поэтому в поворотах автомобиль контролируем и нежелательные движения кузова умеренные. К сцеплению с дорогой вопросов нет, как и к курсовой устойчивости. Рулевое управление точное и приятно наполнено тяжестью, да и обратной связи вполне достаточно. На больших скоростях в салоне тихо, а шумы ветра и шин не дают о себе знать.

Lexus UX еще больше ставит на комфорт. Езда очень мягкая даже по дорогам плохого качества, хотя при этом невысокий автомобиль с низким центром тяжести не слишком кренится в поворотах. Рулевое управление легкое, но не самое информативное. Сцепление с дорогой хорошее, хотя порой заметна недостаточная поворачиваемость. К слову, диаметр разворота самый маленький – 11,2 м против 11,3 м у X2 и 11,8 м у GLA. Также у вседорожника отличная шумоизоляция, а потому даже при 150 км/ч внутри тихо.

Mercedes-Benz GLA 250 дешевле соперников – 982 700 гривен. У него также лучшая в тройке динамика. Цена BMW X2 sDrive20i – 1 129 000 гривен, он также обладает самым вместительным багажником. Lexus UX 200 Launch стоит 1 138 000 гривен и привлекает богатым оснащением и экономичностью.



Багажник BMW самый вместительный – 470 л

У Lexus в распоряжении 220 л

Объем багажника Mercedes-Benz – 421 л

Технические характеристики

Модель	BMW X2	Lexus UX 200	Mercedes-Benz GLA 250
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт	5/5		
Снаряженная масса, кг	1535	1455	1460
Длина/ширина/высота, мм	4360/1824/1526	4495/1840/1520	4425/1804/1494
Колесная база, мм	2670	2640	2700
Колея передняя/задняя, мм	1563/1562	1570/1570	1569/1560
Клиренс (дорожный просвет), мм	182	160	204
Объем багажника мин/макс, л	470/1355	220/484	421/1235
Диаметр разворота, м	11,3	11,2	11,8
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1998	1987	1991
Тип	бензиновый, с турбонаддувом	бензиновый	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	192 при 5000	172 при 6600	211 при 5000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	280 при 1350-4600	204 при 4800	350 при 1200-4000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/51	Аи-95/47	Аи-95/50
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	вариатор	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	8	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, VSC	ABS, EBD, ESP
Размер шин	225/55 R17	215/60 R17	215/60 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,7	9,2	7,2
Максимальная скорость, км/ч	227	190	235
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	7,4	7,0	8,2
загородный цикл	5,3	5,1	5,1
смешанный цикл	6,0	5,8	6,2
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 129 000	1 138 000	982 700
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Уолтер Оуэн Бентли



BENTLEY

СТОЛЕТИЕ РОСКОШИ
И СКОРОСТИ



Британские автомобили высшего класса сочетают в себе роскошь, аристократический стиль и отличные характеристики. Все эти качества свойственны автомобилям Bentley вот уже сто лет – известная марка празднует свой вековой юбилей.

Как ни странно, премиальную марку основал выходец из бедной многодетной семьи. С ранних лет Уолтер Оуэн Бентли зарабатывал не жизнь в локомотивном депо. Там он

получал инженерные навыки, что несомненно помогло ему при поступлении в Лондонский королевский колледж. Вскоре Уолтер купил мотоцикл Quadrant мощностью 3 л. с. и победил на нем 640-километровом ралли Лондон-Эдинбург. Следующей покупкой стал автомобиль DFP: его Бентли приобрел вместе с братом в 1912 году. Он серьезно модифицировал конструкцию, что позволило установить рекорд скорости на лучшей английской трассе Брукландс.

Уолтер Оуэн Бентли постоянно совершенствовал свои инженерные навыки, работал над собой, и вскоре это пригодилось его родине. Во время Первой мировой войны молодой конструктор устроился в моторостроительную компанию, где сконструировал удачный двигатель BR1 для истребителя Sopwith Camel. Его особенностью стали поршни из алюминиевых сплавов.

Однако мечтой Бентли были не самолеты, а автомобили, и 18 января 1919 года он

Первый серийный Bentley 3 Litre





Победители 24-часовой гонки в Ле-Мане
1924 года



Bentley 4 1/2 Litre Speed 1925 года

зарегистрировал компанию Bentley Motors Limited. Спустя несколько месяцев был готов и первый прототип. Он оказался передовым по меркам своего времени. В частности, его 3,0-литровый четырехцилиндровый двигатель оснастили верхним распредвалом, четырьмя клапанами на цилиндр и двойным зажиганием.

Первое шасси EXP1 начали испытывать в январе 1920 года, а уже через год прототип EXP2 одержал свою первую победу в Брукландсе. Лучшими тестами Уолтер Бентли считал гонки, поэтому один концепт проходил тестировали на знаменитом овале в Индианаполисе, где он соревновался с полноценными болидами, и финишировал тринадцатым. А в гонке Tourist Trophy на острове Мэн Bentley заняли 2, 3 и 4 места.

Столь успешные показатели ускорили начало производства автомобиля. Серийный



Bentley 4 1/2 Blower 1927 года



Bentley 6 1/2 Litre 1928 года

Bentley 3 Litre получил 70-сильный мотор и, несмотря на вес в 1800 кг, мог достичь 145 км/ч. А 80-сильная версия Speed разгонялась и до 160 км/ч. Кузов подбирали индивидуально каждому покупателю, причем существовало три варианта колесной базы.

В 1923 году Bentley 3 Litre впервые принял участие в гонке «24 часа Ле-Мана», где пришел к финишу четвертым. А уже через год Джон Дафф и Фрэнк Клемент одержали там первую победу. Ле-Ман стал основной целью для гоночных Bentley. Однако последующие два года были неудачными, катастрофическими: болиды сходили с дистанции из-за поломок двигателя и нехватки бензина. Тем не менее, в 1927 году единственный оставшийся на трассе 3 Litre смог снова победить. Большие и тяжелые Bentley выделялись на фоне легких конкурентов. Поэтому главный соперник британцев Этторе Бугатти в шутку



Bentley 6 1/2 Litre Roadster 1928 года

Bentley Speed Six 1929 года





**Купе Bentley Speed 6 бросило вызов
экспрессу Blue train**



Bentley 8 Litre 1930 года

назвал их «самыми быстрыми в мире грузовиками».

Bentley 3 Litre выпускали до 1929 года и всего собрали 1622 автомобиля. Но уже с 1926 года в модельном ряду появился новый 6 Litre. Дело в том, что 3,0-литровой «четверки» не всегда хватало тяжелым модификациям с заказными кузовами, и на ее основе создали 6,5-литровый 160-сильный шестицилиндровый двигатель. Представили также гоночный Speed Six, развивавший 180 л. с., который легко достигал 180 км/ч. А нишу между 3 Litre и 6 Litre заняла новая модель – 110-сильный 4 Litre.

Новички достойно приняли эстафету предшественников. Тем более, что для них отобрали лучших британских гонщиков – сформировалась очень слаженная команда Bentley Boys. Интересно, что большинство из них были не профессионалами, а молодыми аристократами, которые любили автоспорт. За собственные средства они покупали автомобили и готовили их к гонкам.



**Bentley 8 Litre Short Chassis Fixed
Head Coupe 1932 года**



Bentley 3 ½ Litre 1934 года

Британцы соревновались не за деньги, а ради славы и удовольствия.

В 1928 году в Ле-Мане победили Вольф Барнато и Бернард Рубин на Bentley 4 Litre. Через год в круглосуточной гонке опять триумфовал Барнато, но уже вместе с Тимом Биркином за рулем мощного Bentley Speed Six. Остальные экипажи Bentley Boys заняли второе, третье и четвертое места. В 1930 году удача снова улыбнулась Барнато, но теперь место в кокпите Speed Six занял Глен Кидстон. Гонка ознаменовалась дуэлью с Mercedes-Benz SSK, которая вошла в историю.

В свободное время между соревнованиями команда не сидела сложа руки. Британцы серьезно дорабатывали свои Bentley и устанавливали на них мировые рекорды скорости. Так, специальный 290-сильный Bentley Jackson Special Old Mother Gun смог разогнаться до 240 км/ч на трассе в Брукландсе.

С Bentley Boys связана еще одна знаменитая история. В марте 1930 года на отдыхе



Bentley 4 ¼ Litre 1936 года

Kyne Bentley 3 ½ Litre 1936 года





**Обтекаемое купе Bentley 4 1/4 Litre
Андрэ Эмбиркоса**



Bentley MkV 1939 года

в Каннах Вольф Барнато поспорил, что сможет обогнать один из самых быстрых поездов своего времени – экспресс Blue Train, курсировавший между Каннами и Лондоном. Гонщик заявил, что победит с огромным отрывом: достигнет столицы Великобритании в то время, как поезд не доедет и до пролива Ла-Манш.

Джентльмен сдержал свое слово – дистанцию в 1340 км его купе Bentley Speed Six преодолело за 22 часа, останавливаясь только для дозаправки и замены лопнувшей шины. По сельским французским дорогам Bentley мчался с огромной скоростью, несмотря на туман.

Несмотря на громкие гоночные триумфы, продавались автомобили не слишком успешно и компания не получала прибыли. Ведь стоили Bentley невероятно дорого – при-



Bentley Mark VI Franay 1947 года



Bentley R-Type 1952 года

мерно, как 15 доступных Ford T. Спас марку Вольф Барнато, который получил наследство и выкупил контрольный пакет акций. Именно ему принадлежит идея создания самого знаменитого Bentley того времени – 4 Litre Blower.

Дело в том, что 4 Litre был слишком неповоротливым на извилистых трассах и порой ему не хватало мощности. И тогда Барнато решил оснастить его механическим компрессором, хотя Уолтер Бентли категорически выступал против этого. Мощность подскочила до 175 л. с., а скорость – до 200 км/ч. Однако «аппетит» двигателя оказался огромным – 102 л/100 км против 16 л/100 км у атмосферной версии. Для участия в гонках требовалось выпустить минимум 50 автомобилей, поэтому собрали 54. Но в



Bentley R-Type Continental 1952 года

Bentley S1 1955 года



Bentley S1 Continental 1955 года



**Bentley S2 Continental Flying Spur
1959 года**



1930 году оба Blower в Ле-Мане сошли, так и не добравшись до финиша, что было провалом на фоне триумфа Speed Six. Единственным достижением стало второе место в Гран-при Франции.

Венцом творения Уолтера Оуэна Бентли стала модель 8 Litre – один из самых роскошных автомобилей своего времени. При колесной базе в 3658-3962 мм (в зависимости от модификации) он стал самой крупной британской машиной. Рядная «шестерка» объемом 8,0 л отличалась необычайной тишиной и плавностью работы, но при этом развивала 220 л. с. Автомобиль спокойно достигал 160 км/ч и при этом был очень комфортабельным. Всего произвели лишь 100 этих машин с самыми эксклюзивными кузовами от ателье Murphy, Mulliner и Gurney Nutting.

Победоносное шествие Bentley прервала Великая депрессия 30-х годов. Дорогие автомобили почти никто не покупал. Компания оказалась на грани банкротства, и средства Вольфа Барнато уже не могли ее спасти. Неожиданно акции Bentley выкупила никому не известная фирма British Equitable

Bentley S3 1962 года



Bentley S3 Continental Coupe 1964 года



Central Trust. Вскоре оказалось, что за ней стояли главные конкуренты из Rolls-Royce. Дело в том, что модель 8 Litre таила угрозу для Rolls-Royce Phantom II, и соперника решили попросту поглотить.

Поначалу новые владельцы даже оставили у руля компании Уолтера Бентли. Но он не был согласен с корпоративной политикой и уволился в 1935 году. Дело в том, что новые Bentley решили делать на платформе Rolls-Royce и стали производить на той же фабрике в Дерби. Однако если для Rolls-Royce было принято нанимать шофера, то Bentley проектировали, как автомобиль для активного водителя. Так, в 1933 году появилась модель 3 Litre, имеющая много общего с Rolls-Royce 20/25. Ее сделали спортивнее, но она не была столь экстремальной, как предшественники. Ставку сделали на роскошь, и она получила прозвище «тихий спортивный автомобиль». Как ни странно, автомобиль понравился Уолтеру Бентли: тот назвал его лучшей моделью марки. Под капотом установили 3,7-литровую «шестерку» мощностью 110 л. с., которая позволяла развить 145 км/ч. Хорошей динамике спо-

Bentley T1, 1965 год



Bentley Mulsanne 1980 года



Bentley Turbo R 1989 года



Bentley Continental R 1991 года



собствовала малая масса – 1140 кг.

Всего выпустили 1177 Bentley 3 Litre, а на смену ему пришла модель 4 Litre с 4,2-литровым 125-сильным двигателем. Из великого множества кузовов следует отметить сверхобтекаемое купе от ателье Pourtout, выпущенное в единственном экземпляре. В 1937 году его приобрел греческий банкир Андрэ Эмбрикос. На немецком автобане он смог разогнаться до 190 км/ч, а в 1949 году даже занял шестое место в Ле-Мане.

Непосредственно перед Второй мировой войной Bentley показали новую модель MkV, но успели выпустить всего 15 автомобилей. Затем предприятие в Дерби занялось изготовлением авиационных двигателей Rolls-Royce. А в 1946 году появился усовершенствованный MkVI. Поначалу под капотом оставили довоенную 4,2-литровую «шестерку», а затем появился и новый 4,5-литровый

Bentley Arnage 1999 года





Bentley State Limousine
Елизаветы II

150-сильный мотор. С ним MkVI достигал 160 км/ч и разогнался до 100 км/ч за 15 с. Публика позитивно восприняла модель – было продано свыше 5000 автомобилей.

С 50-х годов унификация с Rolls-Royce стала еще большей – общими стали двигатель, трансмиссия, ходовая. Новый Bentley R-Type 1952 года не слишком отличался от Rolls-Royce Silver Wraith. И лишь специальные модификации делали его особенным. В Bentley создали очень красивое и скоростное купе Continental с наклоненными задними стойками и киями на задних крыльях в американском стиле. Произвели всего 207 R-Type Continental, причем среди них нет двух одинаковых автомобилей. Все кузова из алюминиевого сплава спроектировали в ателье Mulliner, а отличались они небольшими деталями. Улучшенный 4,9-литровый 175-сильный мотор обеспечивал



Bentley Continental GT - самая успешная модель марки



Bentley Speed 8 в 2003 году принес марке шестую победу в Ле-Мане

Bentley Continental GTZ 2008 года



неплохую динамику. Разгон до 100 км/ч занимал 13 с, а максимальная скорость – 190 км/ч. Впервые наряду с 4-ступенчатой механической трансмиссией предложили 4-ступенчатый «автомат».

Традиция создавать эксклюзивные купе продолжилась вплоть до середины 60-х годов. В 1955 году ее продолжил S1 Continental. Он разительно отличался от седана, который являлся копией Rolls-Royce Silver Cloud. Оснащение пополнилось электростекло-

подъемниками и усилителем руля. Затем последовали S2 и S3 с новым 6,2-литровым V8 мощностью 200 л. с. Но с каждым годом Continental заказывали все меньше и меньше, чем четырехдверные модели.

Представленный в 1965 году Bentley T1 почти полностью копировал Rolls-Royce Silver Shadow. Конечно, его оснастили и двухзонным климат-контролем, и дисковыми тормозами, и независимой подвеской всех колес, и электроприводом передних

сидений. Среди владельцев марки были монаршие особы и кинозвезды. Однако давние ее поклонники хотели больше спортивного духа, как в первых Bentley 20-х годов.

Изменения пришли в 1980 году вместе с моделью Mulsanne. Ведь наряду с обычным вариантом появилась и модификация с турбонаддувом мощностью 300 л. с. Она легко разгонялась до 100 км/ч за 7 с и развивала 217 км/ч. Вскоре добавили 385-сильный вариант Turbo R с улучшенными подве-

Bentley Mulsanne 2010 года



Bentley Flying Spur 2013 года



ской и тормозами. А затем линейку пополнило купе Continental, максимальная скорость которого составила 270 км/ч. Будучи современной, компания осталась верной традициям. Все автомобили собирали вручную, а их салон декорировали дорогой кожей Connolly и ореховым деревом.

Тандем Rolls-Royce и Bentley распался в 1998 году, когда их поделили между собой концерны BMW и Volkswagen. Новые владельцы освежили модельный ряд – пред-

ставили седан Arnage и очень успешное купе Continental GT, ставшее самой массовой моделью за всю историю марки – до наших дней выпущено свыше 70 тыс. этих машин.

Особое внимание заслуживает единственный в своем роде Bentley State Limousine для королевы Елизаветы II. Вспомнили и о автомобилях с индивидуальными заказными кузовами – показали эксклюзивный Bentley Continental GT Zagato. А в 2001 году возродили и Bentley Boys: возвращение зеленых

болидов ознаменовалось уже шестой победой в Ле-Мане два года спустя.

Свое столетие Bentley встречает на подъеме. Сейчас компания производит больше автомобилей, чем когда-либо. В линейке присутствуют не только роскошные седаны, купе и кабриолеты, но и вседорожник Bentayga. Он, кстати, доступен с дизелем и даже в гибридном исполнении, а тем временем уже ведется разработка и первого электромобиля марки.

Гибрид Bentley Bentayga, 2018 год



COSMOLADY

Ж У Р Н А Л Ж Е Н Щ И Н

№12 | грудень | 2018
120 сторінок | 240 сторінок
120 сторінок | 240 сторінок

ТЕМА
НОМЕРА
**ВПЕРЕД
В БУДУЩЕ**

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