

Тест-Драйв

Март 2019



Ferrari F8 Tributo Renault Clio • Skoda Kamiq • e Citroen Ami One • Peugeot 508 Sport Engineered • Cupra Formentor • Citroen C3-XR • Renault Twingo • Volkswagen Passat • FOMM One EV • Volkswagen Jetta GLI • Bentley Bentayga Speed • Mitsubishi ASX • BMW X3 M • Ford Focus ST • Subaru Legacy • Honda Passport • Kia ProCeed • Chevrolet Blazer • Volkswagen Golf GTI TCR • Mercedes-AMG A35 • MG 6 • Range Rover Velar SVAutobiography Dynamic Edition • Porsche 911 • Range Rover Evoque • Volvo V60 Cross Country • Ford Focus Wagon • Hyundai i30 Wagon • Skoda Octavia Combi • Ford Ranger • Mitsubishi L200 • Toyota Hilux • Honda CR-V • Mazda CX-5 • Subaru Forester • Hyundai Grandeur • Lexus ES • Volvo S90 • Mercedes-Benz 300SL

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

Март 2019

www.testdrive.kiev.ua



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



4

КОНЦЕПТ-КАР
CITROEN AMI ONE:
права не нужны



10

КОНЦЕПТ-КАР
PEUGEOT 508 SPORT ENGINEERED:
прототип гибридного флагмана



14

КОНЦЕПТ-КАР
CUPRA FORMENTOR:
предвестник заряженного вседорожника



18

Премьера
CITROEN C3-XR:
новое «лицо»



24

Премьера
FERRARI F8 TRIBUTO:
легче, мощнее, быстрее



30

Премьера
RENAULT CLIO:
пятая глава



34

Премьера
RENAULT TWINGO:
легкая модернизация



40

Премьера
VOLKSWAGEN PASSAT:
освежение



44

Премьера
FOMM ONE EV:
первый в мире электромобиль-амфибия



48

Премьера
VOLKSWAGEN JETTA GLI:
седан с «огоньком»



52

Премьера
BENTLEY BENTAYGA SPEED:
прибавка в мощности



58

Премьера
MITSUBISHI ASX:
модернизация номер три



62

Премьера
BMW X3 M И X4 M:
пополнение в M-линейке



68

Премьера
FORD FOCUS ST:
мощнее и элегантнее



74

Премьера
RANGE ROVER VELAR SVAUTOBIOGRAPHY DYNAMIC EDITION: заряженный флагман



80

Премьера
SUBARU LEGACY:
новое поколение — к юбилею



86

Премьера
SKODA KAMIQ:
младший член семьи



92

Дебютант
HONDA PASSPORT:
младший брат Pilot



100

Дебютант
KIA PROCEED:
смена образа



108

Дебютант
CHEVROLET BLAZER:
возрождение



114

Дебютант
VOLKSWAGEN GOLF GTI TCR:
быстрый и практичный



122

Дебютант
MERCEDES-AMG A35:
самый доступный в спортивной линейке



130

Дебютант
MG 6:
британец китайского покроя



136

Дебютант
PORSCHE 911:
восьмое поколение легенды



146

Дебютант
RANGE ROVER EVOQUE:
перезагрузка



154

Дебютант
VOLVO V60 CROSS COUNTRY:
универсал, который не боится бездорожья



164

Сравнительный тест-драйв
FORD FOCUS WAGON, HYUNDAI I30 WAGON И SKODA OCTAVIA COMBI:
сравнение компактных универсалов



170

Сравнительный тест-драйв
FORD RANGER, MITSUBISHI L200 И TOYOTA HILUX: поединок рамных пикапов



176

Сравнительный тест-драйв
HONDA CR-V, MAZDA CX-5 И SUBARU FORESTER: сравнение японских вседорожников



182

Сравнительный тест-драйв
HYUNDAI GRANDEUR, LEXUS ES И VOLVO S90: бизнес-класс за разумные деньги



188

Страницы истории
MERCEDES-BENZ 300SL:
элегантный и высокотехнологичный

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.

Citroen



Ami One

права не нужны









Во Франции пользуются стабильным спросом микролитражные автомобили очень малой мощности. Дело в том, что их можно водить даже без прав. Этот сегмент заинтересовал Citroen и разработали концепт-кар Ami One. Назвали его в честь Citroen Ami 1961 года.

С известным предком новый Citroen Ami One роднит разве что название. Это неболь-

шой двухместный городской электромобиль длиной всего 2,5 м и шириной 1,5 м. Весит концепт-кар всего 425 кг.

У автомобиля яркий дизайн с двухцветной окраской и разнесенным по углам кузова колесам. Тоненькие светодиодные фары сочетаются с классической решеткой радиатора Citroen. Фонари расположены в стойках крыши. Сдвижная тканевая крыша вы-

держана в духе Citroen 2CV. Но пожалуй, самой интересной чертой Ami One являются его двери. Правая дверь открывается традиционно, а левая – против движения.

Доступ внутрь осуществляется с помощью смартфона. В салоне также преобладают яркие цвета. Руль приплюснут сверху и снизу, как в болидах Формулы-1. Показания приборов выведены на 5-дюймовый дисплей





и проецируются на лобовое стекло. За спинками сидений предусмотрен багажник, еще одна ниша для чемодана расположена на месте перчаточного ящика.

Citroën Ami One создан для лизинга на срок до 5 лет или каршеринга (проката по заказу) на время от 5 минут. Для пользователей разработано специальное мобильное

приложение. Таким образом, электромобиль позиционируют как альтернативу общественному транспорту.

Электромотор разгоняет Citroën Ami One до 45 км/ч – максимально разрешенной скорости для подобных автомобилей. Литий-ионная аккумуляторная батарея обеспечивает запас хода в 100 км, а зарядить

электромобиль можно всего за 2 часа.

Новый Citroën Ami One представят на Женевском автосалоне. Он не станет серийным, хотя не исключено, что в будущем появится модель Citroën, для управления которой не нужны права.





Peugeot 508 Sp

прото



ort Engineered

тип гибридного флагмана





Новый Peugeot 508 появился в прошлом году и уже получил гибридную версию. Теперь же рассматривается возможность появления его флагманской заряженной версии, причем тоже гибридной. Предваряет ее концепт-кар Peugeot 508 Sport Engineered.

Новый Peugeot 508 Sport Engineered получил весьма интересную силовую установку. Его передние колеса приводят в движение 1,6-литровый 200-сильный турбодвигатель и 1107-сильный электромотор, а заднюю ось вращает еще один электромотор на 201 л. с. Комбинированная мощность составляет 400 л. с., а максимальный крутящий момент – 500 Н·м.

С 8-ступенчатой автоматической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 4,3 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. При этом литий-ионная аккумуляторная батарея на 11,8 кВт·ч позволяет проехать 50 км на электротяге. У автомобиля также перенастроены рулевое управление и адаптивные амортизаторы.

Дизайн Peugeot 508 нынешнего поколения очень выразительный – с аркообразной формой крыши и высокой оконной линией. Заряженную версию можно узнать по особой черной решетке радиатора, салатовым вставкам в переднем бампере и аэродинамическому обвесу. Раздутые крылья указывают на слегка расширенную (на 24 мм)

колею. Установлены и 20-дюймовые легкосплавные диски.

В отделке салона сочетаются карбон и алькантара. Как и у всех новых Peugeot, рулевое колесо очень маленькое, а цифровая панель приборов размещена непривычно высоко. Предусмотрен и 10-дюймовый сенсорный экран. Лифтбэк получил и спортивные сиденья с улучшенной боковой поддержкой.

Peugeot 508 Sport Engineered представят на Женевском автошоу. Уже подтверждено, что серийный вариант появится в 2020 году, хотя ожидается, что он будет не столь мощным – около 350 л. с.





Supra Forment

предвестник заря



tor

яженного вседорожника



Seat выделяет заряженные от Cupra в отдельную линейку. Причем, она будет включать не только мощные спортивные версии Seat, но и отдельные модели. Первенцем станет яркое вседорожное купе и его предсерийную версию покажут в марте на Женевском автосалоне.

Новый Seat Cupra Formentor выделяется ярким и запоминающимся дизайном с длинным капотом и аркообразной формой крыши. Широкая трапецевидная решетка радиатора дополнена логотипом Cupra, а ниже заметен немаленький воздухозаборник. У вседорожника рельефные боковины и расширенные крылья. Пятая дверь прикрыта немаленьким спойлером, а на всю ширину кузова растянuty фонари. Скорее всего,

модель построена на агрегатах Seat Ateca.

Во внутренней отделке Cupra Formentor сочетаются кожа и карбон, разбавленные бронзовыми вставками. Педали украшены металлическими накладками. Обод рулевого колеса выполнен плоским снизу, а показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей. Центральная панель немного повернута к водителю и увенчана 10-дюймовым сенсорным дисплеем. На первом ряду установлены ковшеобразные спортивные сиденья с каркасом из углеволокна. На высоком центральном тоннеле обращает на себя внимание миниатюрный селектор трансмиссии.

Концепт-кар Seat получил подзаряжаемую гибридную силовую установку, состоящую

из 1,4-литрового бензинового турбодвигателя и электромотора. Суммарная мощность составляет 245 л. с. Известно, что до 50 км автомобиль способен преодолеть на электротяге.

Cupra Formentor укомплектован 7-ступенчатой коробкой переключения передач с двумя сцеплениями DSG. Вседорожник также оснастили адаптивными амортизаторами и технологией изменения настроек двигателя, шасси и трансмиссии.

Скорее всего, серийная модель будет мало чем отличаться от Cupra Formentor, хотя ожидается и более мощная ее 300-сильная версия. Продажи гибридного вседорожника стартуют с 2020 года.





Citroen C3-

НОВОЕ «ЛИЦО»



-XR









Хетчбэк повышенной проходимости Citroen C3-XR известен с 2014 года, а в основе его лежит хорошо известная у нас модель C4. Теперь модель прошла плановое освежение.

Citroen C3-XR достигает 4,26 м в длину, 1,79 м в ширину и 1,56 м в высоту при колесной базе в 2,65 м. У него рельефные боковины, а нижняя часть кузова прикрыта защитными пластиковыми накладками. На крыше установлены рейлинги для багажника и спойлер. Внешние изменения довольно серьезные, ведь передняя часть выглядит полностью по-новому. Фары стали крупнее и теперь каплевидные, а соединяет их молдинг с интегрированным двойным шевроном

– логотипом марки. Решетка радиатора стала шире, а вот воздухозаборник в бампере, наоборот, уменьшен. Сзади обращают на себя внимание новые фонари. Из заднего бампера выглядывают продолговатые наконечники выхлопных труб.

В салоне улучшены материалы отделки и добавлены новые цветовые схемы. Бросаются в глаза и оригинальные вентиляционные дефлекторы. Citroen C3-XR также получил новые циферблаты приборов и большой 9,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Кроме того, установлены новые рычаги трансмиссии и стояночного тормоза.

Линейка двигателей обеднела и теперь

предлагают только две модификации Citroen C3-XR практически одинаковой мощности. Атмосферная бензиновая «четверка» объемом 1,6 л развивает 117 л. с., а 1,2-литровый турбомотор – 116 л. с. Впрочем, в последнем случае крутящий момент побольше – 230 Н·м против 150.

Можно выбрать 5-ступенчатую механическую или 6-ступенчатую автоматическую трансмиссию. C3-XR – переднеприводной, но он получил специальную систему контроля тяги на бездорожье Grip Control с режимами для разных типов дорожного покрытия.

Новый Citroen C3-XR поступит в продажу с весны. Цена базовой версии составляет 16 тыс. долларов.



Ferrari F8



Tributo

легче, мощнее, быстрее







Последние полвека в линейке Ferrari неизменно присутствуют среднемоторные модели «начального» уровня. Они, как правило, дешевле собратьев, но не менее мощные и быстрые. Основал эту линейку знаменитый Ferrari Dino, а новейшим ее представителем стало купе Ferrari F8 Tributo.

С виду новый Ferrari F8 Tributo не слишком отличается от предшественника 488 GTB и сохраняет знакомый силуэт со сдвинутым вперед салоном. Линии кузова по-прежнему плавные, хотя «нос» стал более заостренным. К слову, в нем появилось специальное отверстие, направляющее поток воздуха к лобовому стеклу (такая доработка призвана на 15% увеличить прижимную силу). Светодиодные фары стали чуть уже. Сзади появился заостренный спойлер, а круглых фонарей теперь четыре.

Габариты также остались прежними – 4611 мм в длину при колесной базе в 2650 мм. Но за счет более активного использования карбона масса снижена на 40 кг – до 1330 кг.

В отделке салона сочетаются кожа и карбон. Как и у всех современных Ferrari, на

руль вынесены кнопки запуска двигателя, управления светом фар и указателями поворотов. Желтый циферблат тахометра на приборной панели размещен между двух дисплеев.

За спинками сидений расположен знаковый 3,9-литровый V8 с двумя турбинами. Он теперь развивает 720 л. с. – на 50 л. с. больше, чем у предшественника. Максимальный крутящий момент вырос до 770 Н·м. С 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями разгон до 100 км/ч занимает 2,9 с, а до 200 км/ч – 7,8 с. Максимальная скорость выросла до 340 км/ч.

В арсенале Ferrari F8 Tributo – электронный дифференциал E-Diff и антипробуксовочная система F1-Trac. Предусмотрены адаптивные амортизаторы и технология Side Slip Angle Control, позволяющая регулировать угол управляемого заноса. Естественно, установлены карбоново-керамические тормоза.

Новый Ferrari F8 Tributo покажут публике на Женевском автосалоне. Вскоре после этого он поступит в продажу по цене примерно от 230 тыс. евро.





Технические характеристики Ferrari F8	
Тип кузова	купе
Количество дверей/мест, шт.	2/2
Снаряженная масса, кг	1330
Длина/ширина/высота, мм	4611/1979/1206
Колесная база, мм	2650
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3902
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	В базе, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	720 при 8000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	770 при 3250
Трансмиссия	
Тип привода	задний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	Дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, CST, F1-Trac
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	2,9
Максимальная скорость, км/ч	340
Стоимость автомобиля в Европе, евро	230 000



Renault Cl



io

пятая глава





Renault Clio является одной из наиболее продаваемых моделей в Европе и лидером в В-классе по результатам последних нескольких лет. С 1990 года выпущено свыше 15 миллионов хэтчбэков и универсалов. Теперь пришло время уже для пятого поколения Clio.

Новый Renault Clio на немного компактнее предшественника (4048 мм в длину), но ширина при этом выросла на 67 мм – до 1798 мм. Он сохраняет знакомый элегантный силуэт со спрятанными в стойках крыши ручками задних дверей. В то же время, передняя часть выполнена в духе старшего Renault Megane: фары дополнены тоненькими изогнутыми ходовыми огнями. Оптика полностью светодиодная уже в базовой версии. Решетка радиатора напоминает

улыбку, а по ее центру расположен крупный логотип марки. Расширенные «плечи» подчеркнуты стреловидными фонарями.

Большие перемены произошли в салоне. У всех Renault Clio цифровая панель приборов, а к центральной панели крепится огромный 9,3-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. У передних кресел удлинена подушка и улучшена боковая поддержка, а на втором ряду стало больше места для ног. Багажник теперь 391-литровый, а общий объем отсеков для мелкой поклажи в салоне – 26 л.

Линейку расширила более роскошная версия Initiale Paris с кожаным салоном, а среди опций теперь есть беспроводная зарядка для смартфонов. Также появилась версия R.S. Line с аэродинамическим обве-

сом и 17-дюймовыми легкосплавными дисками.

Линейку двигателей пока не раскрывают, но, скорее всего, хэтчбэк получит 1,0-литровые трехцилиндровые бензиновые моторы мощностью 75, 100 и 130 л. с., а также 1,5-литровые турбодизели на 90 и 115 л. с. Через год появится гибридная версия. Как и прежде, на выбор будут доступны 5-ступенчатая механическая трансмиссия и 6-ступенчатый «робот» с двумя сцеплениями.

Новый Renault Clio презентуют на Женевском автосалоне в марте. Вскоре после этого он поступит в продажу в Европе по цене от 12 500 евро. Позже появятся универсал и заряженный Clio RenaultSport.







Renault Twingo



легкая модернизация







Renault Twingo представляет французскую марку в А-классе с 1992 года. В 2014 году дебютировало третье поколение модели, перешедшее на заднемоторную компоновку (платформу для него позаимствовали у Smart). Теперь хэтчбэк прошел модернизацию.

Новый Renault Twingo не слишком изменился внешне. Узнать его можно по новой решетке радиатора, свежим фарам с С-образными ходовыми огнями и немного другим бамперам. Сзади обращают на себя внимание измененные фонари и дополнительные воздухозаборники в крыльях. Оптика теперь

может быть полностью светодиодной. Клиренс уменьшен на 10 мм. Кроме того, расширены возможности персонализации автомобиля: доступны наклейки, двухцветная окраска и легкосплавные диски свежего дизайна диаметром 15 или 16 дюймов.

В салоне Renault Twingo также расширен перечень схем отделки и доступны яркие вставки. В более дорогих версиях установлен новый 7,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Также изменен дизайн передней панели – здесь появились два USB-порта и ниша для мелкой поклажи. Новая и крышка перчаточного ящика.

Двигатели Renault Twingo доработаны и стали мощнее. Начальный 1,0-литровый атмосферный мотор теперь развивает 75 л. с., а 0,9-литровый турбодвигатель – 95 л. с. Более мощную версию предлагают с 6-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями. Позже добавят и доработанный Twingo GT на 110 л. с.

Премьера обновленного Renault Twingo состоится в марте на Женевском автосалоне. Вскоре после этого хэтчбэк поступит в продажу по цене от 10 тыс. евро.



Volkswagen



en Passat

освежение







Volkswagen Passat – одна из самых массовых моделей D-класса. С 1973 года выпущено свыше 30 миллионов автомобилей. В 2014 году дебютировало восьмое поколение модели, а теперь седан и универсал прошли плановое обновление.

Новый Volkswagen Passat сохраняет знаковый строгий дизайн и с виду изменился лишь в деталях. Его можно узнать по новой решетке радиатора и бамперу с увеличенным воздухозаборником. Освеженные фары теперь светодиодные уже в базовой версии, а за доплату могут быть и матричными. Сзади обновлены фонари. Также предложены новые легкосплавные диски диаметром от 17 до 19 дюймов.

В салоне Passat обращает на себя внимание обновленное трехспицевое рулевое

колесо. У автомобиля заменена цифровая панель приборов: ее диагональ уменьшена с 12,3 до 11,7 дюйма, но увеличено расширение экрана. С центральной панели исчез циферблат часов, но зато теперь здесь устанавливают более крупные сенсорные дисплеи диагональю 6,5, 8 или 9,2 дюйма (в зависимости от уровня комплектации). Кроме того, увеличена ниша для смартфона под клавишами аудиосистемы и климат-контроля.

У всех Volkswagen Passat теперь есть Wi-Fi, а список опций пополнила система полуавтономного вождения. На автопилоте Passat даже способен объезжать препятствия.

Линейка двигателей претерпела изменения. В частности, на смену 1,4-литровому 150-сильному турбомотору пришла 1,5-литровая «четверка» такой же мощности, но с

системой отключения цилиндров. Также предложены 2,0-литровые бензиновые турбомоторы на 190 и 272 л. с. и турбодизели объемом 1,6 л (116 л. с.) и 2,0 л (150, 190 и 240 л. с.). А 218-сильный заряжаемый гибрид Volkswagen Passat GTE получил улучшенную батарею и теперь может проехать 55 км на электротяге.

Как и ранее, на выбор предложены 6-ступенчатая механическая трансмиссия или 7-ступенчатый «робот» с двумя сцеплениями, есть версии и с полным приводом. В качестве опции доступны адаптивные амортизаторы.

Обновленный Volkswagen Passat покажут публике на Женевском автосалоне. В продажу седан и универсал поступят с августа по цене от 33 тыс. евро.





FOMM One EV

первый в мире



электромобиль-амфибия

С каждым годом в продажу поступает все больше и больше моделей электро-мобилей. Сейчас уже никого не удивит электрическими вседорожниками или спортивными электромобилями. Теперь же в Таиланде представили электрическую амфибию FOMM One EV.

FOMM One EV разработал бывший инженер Toyota Хидео Цурумаки. Таиланд для производства выбрали не зря, ведь в этом регионе и рек немало, и наводнения часто случаются. Электромобиль небольшой – достигает 2585 мм в длину, 1295 мм в ширину и 1560 мм в высоту. Кузов выполнен из пластика, поэтому без батарей автомобиль весит всего 445 кг. Также следует отметить, что кузов герметичный. У FOMM One EV весьма лаконичный дизайн с большим углом наклона лобового стекла, круглыми фарами и сдвижными дверями.

Несмотря на миниатюрные размеры, FOMM One EV является четырехместным (хотя задние сиденья больше подойдут детям). Конечно, его салон спартанский. Так, приборной панелью служит небольшой монохромный дисплей. Руль напоминает авиационный штурвал.

Два электромотора суммарно развивают 14 л. с. и обладают крутящим моментом в 56 Н·м. Максимальная скорость FOMM One EV на суше – 80 км/ч. Четыре небольших аккумуляторных батареи позволяют проехать



160 км без подзарядки.

По воде электромобиль передвигается на водомете, а также «помогает» себе вращением колес. Разработчики подчеркивают, что он не предназначен для длительного плавания и лучше его использовать в режи-

ме амфибии в крайних случаях вроде тех же наводнений.

FOMM One EV в базовом исполнении стоит от 21 тыс. долларов. Позже линейку могут расширить более совершенные модификации.





Volkswagen



n Jetta GLI

седан с «ОГОНЬКОМ»





Volkswagen Jetta – четырехдверный собрат Golf, появившийся еще в 1979 году. С того времени выпущено свыше 18 млн. автомобилей, причем были среди них и заряженные версии. Но если быстрые Golf носили обозначение GTI, то «горячая» Jetta называется GLE. Поскольку год назад появилось седьмое поколение седана, то теперь на автошоу в Чикаго показали новый Volkswagen Jetta GLE.

Нынешний Volkswagen Jetta выглядит весьма привлекательно благодаря аркообразной форме крыши и профилированным боковинам. GLE нетрудно отличить от стандартной модели по новой решетке радиатора с традиционной красной полосой. Также предусмотрены аэродинамический обвес и 18-дюймовые легкосплавные диски, а кузов занижен на 15 мм. Оснащение включает светодиодные фары. В крышку багаж-

ника интегрирован спойлер, а из заднего бампера выглядывают две выхлопные трубы.

Внутреннюю отделку разбавляют ярко-красные вставки и швы. Спортивное рулевое колесо обшито кожей, а его обод плоский снизу. Цвет подсветки можно менять – доступны 10 вариантов. Показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей, а в меню мультимедиа появились





дополнительные данные вроде давления наддува или бокового ускорения. Также Jetta GLI получил спортивные сиденья с улучшенной боковой поддержкой.

Комплектация Volkswagen Jetta GLI расширена и включает систему доступа без ключа, двухзонный климат-контроль, датчики дождя и света, подогрев сидений, системы автоматического торможения и соблюдения полосы движения.

Под капотом прячется знакомый по Golf GTI 2,0-литровый турбомотор. Он развивает 230 л. с. и обладает максимальным крутящим моментом в 350 Н·м. На выбор предложены 6-ступенчатая механическая коробка переключения передач или 7-ступенчатый «робот» с двумя сцеплениями DSG.

Подвеска и рулевое управление Volkswagen Jetta GLI перенастроены, а обязательными

являются дифференциал повышенного трения и адаптивные амортизаторы. Также установлены передние тормозные диски от Golf GTI диаметром 340 мм.

Спортивный седан Volkswagen Jetta GLI поступит в продажу с весны. Цена автомобиля в США составит около 25 тыс. долларов.





Bentley Bentayga Speed



прибавка в мощности





Bentley Bentayga оказался весьма успешной моделью. Первый внедорожник Bentley неплохо продается и уже представлены ряд его модификаций. Так, появились версии с V8, дизелем и даже гибридной установкой. Теперь пришло время для заряженного Bentley Bentayga Speed.

Новый Bentley Bentayga Speed получил доработанный 6,0-литровый W12 с двойным турбонаддувом. Его мощность выросла с 608 до 635 л. с., а вот максимальный крутящий момент остался прежним – 900 Н·м. Внедорожник получил и новую выхлопную систему. С доработанной 8-ступенчатой

автоматической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 3,9 с, а максимальная скорость выросла до 306 км/ч. Это один из самых быстрых внедорожников в мире.

Пневмоподвеска Bentley перенастроена и стала чуть жестче. Также усовершенствованы активные стабилизаторы поперечной устойчивости, призванные уменьшить крены кузова в поворотах. За доплату доступны карбоново-керамические тормозные диски.

Внешние изменения незначительные, но заметные. Как и у всех Bentley Speed, решетка Bentayga окрашена в черный цвет, а светодиодная оптика слегка тонирована. Также предусмотрены аэродинамический

обвес и увеличенный спойлер на крыше, а 22-дюймовые легкосплавные диски стали частью стандартного оснащения.

В отделке салона использованы кожа и алькантара с контрастными желтыми швами, а вместо дерева использован карбон. Оснащение, среди прочего, включает электроприводы сидений и рулевой колонки, проекцию данных на лобовое стекло, камеры кругового обзора, парковочный автопилот и систему полуавтономного движения.

Новый Bentley Bentayga Speed представят на Женевском автосалоне. Вскоре после этого внедорожник поступит в продажу по цене примерно от 250 тыс. евро.







Mitsubishi AS



ASX

**модернизация
номер три**



Mitsubishi ASX представлен в далеком 2009 году и до сих пор в производстве, а о новом поколении пока ничего не слышно. За 10 лет выпущено уже свыше 1,3 млн. этих компактных вседорожников и модель продолжают обновлять. К марттовскому Женевскому автосалону ASX прошел уже третью модернизацию.

Новый Mitsubishi ASX претерпел, пожалуй, самые радикальные внешние изменения. Его передняя часть выдержана в духе Mitsubishi Outlander и нового Eclipse Sport: новая хромированная решетка радиатора сочетается с раскосыми фарами, а бампер стал мас-

сивнее. В то же время сохранены и профилированные боковины, и расширенные колесные арки. Сзади обращают на себя внимание новые фонари и бампер. Оптика теперь может быть полностью светодиодной.

В салоне перемены не столь заметны. Остались и знакомые приборы в отдельных колодцах, и трехспицевое рулевое колесо. Но на центральной панели установлен новый 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы SDA. Также изменены переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля. В более дорогих версиях комплектацию пополнила спутниковая на-

вигация, а среди опций появилась система автоматического торможения.

Двигатели Mitsubishi ASX остались прежними. В большинстве стран вседорожник оснащают 2,0-литровой 150-сильной бензиновой «четверкой», а в США также предложен 2,4-литровый 167-сильный мотор. Есть версии с 6-ступенчатой механической трансмиссией и вариатором, передним и полным приводом.

Обновленный Mitsubishi ASX поступит в продажу с весны. В Европе автомобиль будет стоить примерно от 17 500 евро.







BMW X



XC3 M и XC4 M

пополнение в M-линейке



BMW постепенно расширяет линейку своих заряженных версий от отделения Motorsport. Она включает не только седаны и купе, но и вседорожники. Причем, если BMW X5 M и X6 M появились довольно-таки давно, то флагманские BMW X3 M и X4 M дебютировали только сейчас.

Новый BMW X3 M и его купеобразный собрат X4 M оснащены полностью новой 3,0-литровой «шестеркой» с двойным турбонаддувом (ее также получит будущий BMW

M3). В стандартной версии мощность составляет 480 л. с., а с пакетом Competition – 510 л. с. Максимальный крутящий момент в обоих вариантах одинаковый – 600 Н·м. Установлена и спортивная выхлопная система с регулирующим громкость перепускным клапаном.

С 8-ступенчатой автоматической трансмиссией BMW X3 M и X4 M разгоняются до 100 км/ч за 4,2 с и развивают 280 км/ч. Вседорожники в исполнении Competition

немного быстрее – 4,1 с до 100 км/ч и максимальные 285 км/ч.

Постоянный полный привод дополнен активным электронным дифференциалом. Рулевое управление, система стабилизации и подвеска перенастроены. Кроме того, заменены стабилизаторы поперечной устойчивости и передние рычаги, а оснащение включает адаптивные амортизаторы. Диаметр передних тормозных дисков вырос до 395 мм, а задних – до 370 мм.







Новые BMW X3 M и X4 M сохраняют знаковый дизайн с рельефными боковинами и расширенными крыльями. Отличить их можно по черной решетке радиатора, увеличенному переднему воздухозаборнику и аэродинамическому обвесу. Кроме того, появились фирменные «жабры» в боковинах и изогнутый спойлер на крыше, а сзади теперь четыре выхлопных трубы. Оптика – полностью светодиодная. В стандартной версии установлены 20-дюймовые легкосплавные диски, а в Competition – 21-дюймо-

вые. Жесткость кузова увеличена за счет распорок.

Во внутренней отделке сочетаются кожа и полированный алюминий, а за доплату доступны и карбоновые вставки. BMW X4 M и X3 M получили новые рулевое колесо и селектор трансмиссии, а у цифровой панели приборов изменена графика. На центральной панели установлен 10,25-дюймовый сенсорный дисплей.

Для BMW X3 M и X4 M предлагают два типа спортивных сидений с электроприводом: в

Competition установлены кресла с улучшенной боковой поддержкой. Также оснащение включает трехзонный климат-контроль, камеру заднего вида, электропривод пятой двери и систему автоматического торможения.

Премьера BMW X3 M и X4 M состоится в марте на Женевском автосалоне. Вскоре после этого заряженные вседорожники поступят в продажу: X3 M будет стоить от 84 900 евро, а X4 M – от 87 100 евро. Пакет Competition оценили в 8500 евро.



Технические характеристики BMW X3 M Competition	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1970
Длина/ширина/высота, мм	4708/1891/1676
Колесная база, мм	2864
Объем багажника, л	550/1600
Двигатель	
Рабочий объем, см3	2998
Тип	бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	510 при 5500
Макс. крутящий момент, Н • м при об/мин	600 при 2600
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/65
Трансмиссия	
Тип привода	постоянный полный
Коробка передач	8-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, DSC, ASR
Размер шин	255/40 R21 спереди, 265/40 R21 сзади
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,1
Максимальная скорость, км/ч	285
Стоимость автомобиля в Европе, евро	93 400

Ford Focus



S ST

мощнее и элегантнее





Увлекательная управляемость – своеобразная визитная карточка Ford Focus с момента появления модели в 1998 году. Так что неудивительно, что хетчбэк с отлично настроенным шасси практически сразу получил заряженную версию ST. Поскольку в прошлом году представили Ford Focus четвертого поколения, то теперь пришло время и для его «горячего» варианта.

Новый Ford Focus ST получил неплохую прибавку в мощности. Так, его впервые оснастили 2,3-литровым бензиновым турбомотором от старшего Focus RS. Правда, для ST «четверку» дефорсировали и она развивает 280 л. с. и обладает 420 Н·м крутящего момента. Разгон до 100 км/ч занимает чуть меньше 6 с. Дизельная версия также стала мощнее – 190 л. с.

Впервые наряду с 6-ступенчатой механической трансмиссией (она дополнена функ-

цией синхронизации оборотов двигателя при переключениях) предложен 7-ступенчатый «робот» с двумя сцеплениями. Бензиновый вариант оснастили электронным дифференциалом повышенного трения, а дизельный – системой векторизации тяги.

Рулевое управление Ford Focus ST, естественно, острее, чем у стандартной модели, а подвеска немного жестче. В 280-сильной версии есть еще и адаптивные амортизаторы. Диаметр передних тормозных дисков увеличен до 330 мм, а задних – до 302 мм. Есть и система изменения настроек двигателя и шасси со спортивным и трековым режимами.

Новый Ford Focus ST выглядит элегантнее предшественника, ведь обводы его кузова стали более плавными. Вместе с тем, сохранены все характерные черты заряженной версии. У хетчбэка особая широкая решетка радиатора, аэродинамический обвес и

увеличенный спойлер на крыше. Из заднего бампера выглядывают две выхлопных трубы. Кузов занижен на 10 мм, а стандартные колесные диски – 18-дюймовые.

В отделке салона сочетаются кожа и алькантара, а вставки на передней панели имитируют карбон. На педалях появились металлические накладки. Установлены спортивные сиденья Recaro и руль с плоским ободом снизу. Показания приборов проецируются на лобовое стекло, а бортовой компьютер теперь отображает данные о давлении масла и наддува. Комплектация включает парковочный автопилот, Wi-Fi, адаптивный круиз-контроль и систему автоматического торможения.

Ford Focus ST нового поколения покажут публике на Женевском автосалоне, а в продажу он поступит с лета по цене примерно от 30 тыс. евро. Вскоре к хетчбэку присоединится и универсал ST.





Технические характеристики Ford Focus ST

Тип кузова	хетчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4378/1825/1461
Колесная база, мм	2700
Объем багажника, л	375/1354
Двигатель	
Рабочий объем, см3	2261
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	280 при 5500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	420 при 3000-4000
Трансмиссия	
Тип привода	Передний
Коробка передач	6-ст. механическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, TPMS
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,9
Стоимость автомобиля в Европе, евро	30 000

Range Rover Velar SVAutobiography Dynamic заряженный флагман



amic Edition









Range Rover Velar – самая динамичная модель в линейке Land Rover. В отличие от собратьев она делает упор не только на вседорожные качества, но и на управляемость. Теперь же в линейке Velar появилась заряженная флагманская версия SVAutobiography Dynamic Edition.

Новый Range Rover Velar SVAutobiography Dynamic Edition получил 5,0-литровый компрессорный V8, знакомый по самым мощным моделям Range Rover и Jaguar. Здесь двигатель развивает 550 л. с., а его пиковый крутящий момент достигает 680 Н·м. С 8-ступенчатой автоматической трансмиссией разгон до 100 км/ч занимает 4,5 с, а

максимальная скорость составляет 274 км/ч. Новая выхлопная система с перепускным клапаном делает звук «восьмерки» громче.

Конечно же, перенастроены система полного привода, рулевое управление и адаптивные амортизаторы. Предусмотрена и доработанная пневмоподвеска с изменяемым клиренсом, а диаметр тормозных дисков вырос до 395 мм.

Range Rover Velar отличается стремительным силуэтом с высокой оконной линией, большими углами наклона стоек крыши и немаленьким спойлером. Узнать заряженную версию можно, прежде всего, по новому переднему бамперу с увеличенными возду-

хозаборниками и обвесу. Также предусмотрены 21-дюймовые легкосплавные диски и «жабры» на капоте, а сзади видны четыре широких выхлопных трубы. Кстати, по умолчанию у вседорожника двухцветная окраска с черной крышей.

В отделке салона использована особая перфорированная кожа, а подсветка осуществляется с помощью светодиодов. За доплату предложены и карбоновые вставки. Range Rover Velar SVAutobiography Dynamic Edition получил спортивное рулевое колесо и цифровую панель приборов с особой графикой. На наклоненной центральной консоли установлены сразу два 10,2-дюйм-





мовых экрана, причем один из них заменяет клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля.

Стандартное оснащение включает электропривод, подогрев, вентиляцию и функцию массажа передних сидений. У заднего дивана регулируется угол наклона спинок.

Объем багажника составляет 632 л, а пятая дверь оснащена электроприводом с сенсором открытия.

Новый Range Rover Velar в исполнении SVAutobiography Dynamic Edition будет стоить от 90 тыс. евро. Продажи в Европе стартуют весной.

Новый Range Rover Velar представили на специальном шоу в лондонском музее дизайна. Продажи вседорожника стартуют осенью, а цена Range Rover в Европе составит от 56 400 евро, а 380-сильный вариант обойдется в 108 750 евро.

Технические характеристики Range Rover Velar SVAutobiography Dynamic Edition	
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4804/2032/1665
Колесная база, мм	2874
Клиренс (дорожный просвет), мм	195-251
Объем багажника, л	632/1731
Двигатель	
Рабочий объем, см3	5000
Тип	Бензиновый, с механическим компрессором
Расположение	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	V8
Количество клапанов/распредвалов, шт.	32/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	550 при 6500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	680 при 2500-5500
Трансмиссия	
Тип привода	подключаемый 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, Brake Assist, DSC, HDC, Terrain Response
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	275/45 R21
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,5
Максимальная скорость, км/ч	274
Расход топлива, л/100 км	
Стоимость автомобиля в Европе, евро	90 000



Suk
HOBOE



Subaru Legacy

поколение – к юбилею







С 1989 года флагманом в линейке Subaru является модель Legacy. Поскольку в нынешнем году она празднует свое 30-летие, то дебют нового поколения приурочили к юбилею. На автосалоне в Чикаго представили уже седьмую генерацию Subaru Legacy.

Как и свежие Impreza с Forester, седан Subaru Legacy построен на полностью новой платформе SGP, позволившей увеличить жесткость кузова сразу на 70%. Хотя с виду автомобиль не слишком изменился. Разве что его профиль стал стремительнее: задняя

часть приподнята, а оконная линия клиновидная. Фирменная разделенная решетка радиатора Subaru сочетается с раскосыми фарами. В более дорогих версиях они могут быть светодиодными и адаптивными. Боковины стали менее рельефными, а колесные арки расширены. В крышку багажника интегрирован спойлер, а ширину автомобиля сзади подчеркивают продолговатые фонари.

Знакомо выглядит и салон Subaru Legacy с обилием граней. Впрочем, отдельные «колодцы» для приборов убрали. Внутри

спидометра находится указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры двигателя. На центральной панели появился огромный 11,6-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Объем багажника вырос до 428 л.

Отныне все Subaru Legacy оснащены комплексом по безопасности EyeSight, включающим системы автоматического торможения и соблюдения полосы движения. В перечне опций появились подогрев руля, передняя камера, вентиляция передних сидений, Wi-Fi и технология определения





усталости водителя.

Базовый Subaru Legacy сохранил знакомый 2,5-литровый оппозитный двигатель мощностью 182 л. с. Хотя есть и более мощная версия с 2,4-литровым 260-сильным турбомотором от вседорожного Subaru Ascent. В

этом случае и крутящий момент гораздо больше (376 Н·м против 239), и динамика получше – 6,1 с до 100 км/ч против 8,4. Обе модификации оснащены бесступенчатым вариатором CVT Lineartronic и фирменным постоянным полным приводом.

Новый Subaru Legacy поступит в продажу с осени. В США он будет стоить примерно от 23 тыс. долларов. Позже появится и родственный универсал повышенной проходимости Outback.

Технические характеристики Subaru Legacy

Тип кузова	седан
Количество дверей/мест	4/5
Объем багажника мин/макс, л	428
Двигатель	
Рабочий объем, см3	2390
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	Спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	Оппозитно, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	260 при 5600
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	376 при 2000-4800
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	вариатор
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VDC, Traction control
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,1
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	9,8
загородный цикл	7,3
смешанный цикл	8,5
Стоимость автомобиля в США, долларов	23 000 – 35 000

Skoda Kar



miq

младший член семьи



Совсем недавно во вседорожной линейке Skoda был один лишь Yeti, а теперь дебютирует уже третья модель повышенной проходимости. К семиместному Kodiaq и его младшему брату Karoq присоединился самый маленький Kamiq. Представит модель на Женевском автосалоне.

Новый Skoda Kamiq достигает 4241 мм в длину, 1793 мм в ширину и 1531 мм в высоту при колесной базе в 2651 мм и построен на модульной платформе MQB-A0, как и Seat Arona, и новый Volkswagen T-Cross. Он не имеет ничего общего с китайским Kamiq – это две разные модели.

По меркам чешской марки дизайн получился очень оригинальным и авангардным, а отличия от предсерийного концепт-кара минимальные. Фирменная широкая решетка радиатора сочетается с «двухэтажной» оптикой, которая может быть полностью светодиодной. Воздухозаборник в бампере напоминает улыбку. Капот и боковины выполнены профилированными, а во внеш-

нем виде преобладают грани. На крыше установлен спойлер, обращают на себя внимание и изогнутые фонари.

В салоне чувствуется влияние хэтчбэка Skoda Scala, у которого позаимствовали, например, трехспицевый руль. Отделку щедро разбавляют черные лакированные вставки. В более дорогих версиях Skoda Kamiq показания приборов выведены на 10,25-дюймовый дисплей, а к центральной панели крепится большой сенсорный экран с диагональю 9,2 дюйма.

Обращают на себя внимание и стильные ковшеобразные сиденья. По меркам компактных вседорожников у Skoda Kamiq немаленький багажник: 400 л в обычном состоянии и 1393 л – со сложенными задними сиденьями. Пятая дверь может быть оснащена электроприводом с сенсором открытия.

Вообще, как для небольшой доступной модели, список опций весьма широкий и удивляет. Skoda Kamiq можно оснастить подогревом руля и задних сидений, каме-

рой заднего вида, Wi-Fi, парковочным автопилотом, спутниковой навигацией, адаптивным круиз-контролем, системами автоматического торможения, контроля разметки и соблюдения полосы движения.

Skoda Kamiq 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 115-сильным турбодизелем. Можно будет выбрать механическую трансмиссию или «робот» с двумя сцеплениями DSG, а вод привод пока будет только передним (полноприводным возможно станет гибридный Skoda Kamiq). За доплату предложат более жесткую спортивную подвеску с уменьшенным на 10 мм клиренсом и адаптивными амортизаторами.

Новый Skoda Kamiq поступит в продажу с сентября. Стоимость базового вседорожника составит около 15 тыс. евро. Ожидается, что модель будут собирать и в Украине – на закарпатском предприятии «Еврокар».









Технические характеристики Skoda Kamiq

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4241/1793/1531
Колесная база, мм	2651
Объем багажника мин/макс, л	400/1393
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1496
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	150 при 5500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	250 при 1500
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, ESP
Эксплуатационные показатели	
Стоимость автомобиля в Европе, евро	15 000 – 23 000



Honda Passport



ort

младший брат Pilot



Линейка моделей повышенной проходимости Honda сейчас включает компактный HR-V, массовый CR-V и семейный Pilot, а также пикап Ridgeline. Однако руководству марки этого показалось недостаточно и было решено возродить внедорожник Passport. В 90-х под этим названием в США продавали хорошо знакомый нам Opel Frontera, а теперь модель займет нишу между CR-V и Pilot.

Новая Honda Passport выглядит, как укороченный Pilot и действительно большая часть кузовных панелей общие. Родство с заметно невооруженным глазом и особенно – в передней части. Широкая решетка ра-

диатора образует оригинальные «брови» над большими фарами. Оптика, кстати, – полностью светодиодная. Боковины и капот теперь профилированы, а колесные арки раздуты. Оконная линия довольно-таки низкая, а стойки крыши тоненькие. Обращают на себя внимание стандартные 20-дюймовые диски и выраженный внедорожный обвес. На крыше установлен спойлер, а пятая дверь дополнена черным молдингом. По краям кузова размещены небольшие фонари.

При длине 4840 мм Passport на 115 мм короче Pilot при такой же колесной базе в 2820 мм, ведь уменьшен только задний свес. Ширина составляет 1996 мм, а высота –

1820 мм. При этом масса внедорожника меньше на 45 кг – 1880 кг в переднеприводном исполнении.

В знакомом стиле выполнен и салон Honda Passport. Пластик разбавляют его черные лакированные вставки, а подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Четырехспицевое рулевое колесо обшито перфорированной кожей во всех версиях, а начиная со второго уровня комплектации предусмотрен и кожаный салон. На приборной панели центральное место занимает дисплей, а по бокам – циферблаты указателей остатка топлива в баке и температуры двигателя.

Выпуклая центральная панель увенчана





8-дюймовым сенсорным экраном мультимедийной системы. Благодаря ему здесь немного количество кнопок блоков аудиосистемы и климат-контроля. Вместо рычага трансмиссии также предусмотрены клавиши. Внутри хватает отделений для мелкой поклажи: самые большие из них – перчаточный ящик и прикрытый сдвижной крышкой бокс на трансмиссионном тоннеле. Подстаканников в Passport целых 16, USB-портов – четыре, есть и три розетки.

Рулевая колонка Honda Passport регулируется по высоте и глубине. Передние сиденья – очень широкие и мягкие, хотя немного больше боковой поддержки им не помешало бы. Тоненькие стойки крыши улучшают обзор вперед и по сторонам

На втором ряду места более, чем достаточно. Пространство для ног даже на 30 мм больше, чем у старшего Pilot, ведь сиденья немного сдвинули назад. Ширина салона позволяет с удобством усесться троим

взрослым. Объем багажника составляет 827 л, а со сложенными задними сиденьями возрастает до 2205 л. Предусмотрен и дополнительный отсек под полом. В более дорогих версиях пятая дверь оснащена электроприводом с датчиком открытия.

Начальная версия Honda Passport получила систему бесключевого доступа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, трехзонный климат-контроль, 150-ваттную аудиосистему, камеру заднего









вида, связь Bluetooth, адаптивный круиз-контроль. Также установлены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического замедления и соблюдения полосы движения. В самом дорогом вари-

анте Elite добавлены электропривод, подогрев и вентиляция передних сидений, обогрев задних кресел и рулевого колеса, Wi-Fi, спутниковая навигация, датчики освещения и дождя, панорамная крыша, беспроводная зарядка для смартфонов и

система мониторинга «слепых» зон.

Honda Passport оснастили знакомым 3,5-литровым V6 с непосредственным впрыском топлива и системой регулировки фаз газораспределения i-VTEC. Он развивает 280 л. с. при 6000 об/мин, а максимальный



крутящий момент в 355 Н·м доступен при 4700 об/мин. Двигатель, конечно, лучше всего проявляет себя на высоких оборотах, хотя вполне эластичен. Тяги хватает и можно буксировать прицеп весом 2,2 тонны. Да и реакция на нажатие педали акселератора бодрая. Разгон до 100 км/ч занимает 8 с, а максимальная скорость составляет 192 км/ч. «Шестерка» негромкая, а системы отключения цилиндров и глушения мотора при остановках снижают расход топлива до 12,4 л/100 км в городском цикле и 9,8 л/100 км – в загородном.

Автоматическая 9-ступенчатая трансмис-

сия работает плавно, хотя и не слишком спешит понижать передачу при обгоне. У полноприводных Passport предусмотрена технология Intelligent Traction Management с режимами для езды по асфальту, песку, снегу и грязи. К тому же, клиренс достаточно высокий – 220 мм. Автомобиль приятно удивляет на бездорожье, ведь проходимость у него очень даже неплохая.

Полный привод дополнен электронным задним дифференциалом с функцией векторизации тяги, что помогает уменьшить недостаточную поворачиваемость. Рулевое управление с электроусилителем не самое

информативное, но весьма легкое. Пружины подвески Honda Passport чуть жестче, чем у Pilot, что помогает уменьшить крены кузова. Впрочем, даже с 20-дюймовыми колесами езда комфортабельная. Сцепление с дорогой очень хорошее, как и курсовая устойчивость. Также следует отметить хорошую шумоизоляцию: даже при езде по грунтовке на 90 км/ч в салоне тихо.

Новая Honda Passport уже поступила в продажу в США. Там вседорожник стоит от 33 тыс. долларов, то есть дороже Pilot, что продиктовано более богатой базовой комплектацией.

Технические характеристики Honda Passport

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1919
Длина/ширина/высота, мм	4840/1996/1820
Колесная база, мм	2820
Колея передняя/задняя, мм	1685/1685
Клиренс (дорожный просвет), мм	220
Объем багажника мин/макс, л	827/2205
Диаметр разворота, м	12,0
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	3471
Тип	Бензиновый
Расположение	Спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	280 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	355 при 4700
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/74
Трансмиссия	
Тип привода	Постоянный полный
Коробка передач	9-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	Дисковые вентилируемые
Тормоза задние	Дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, Brake Assist, VSA, TPMS
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	265/50 R20
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	8,0
Максимальная скорость, км/ч	192
Расход топлива, л/100 км:	
- городской цикл	12,4
- загородный цикл	9,8
- смешанный цикл	11,2
Стоимость тестируемого автомобиля (в США), долларов	33 000 – 44 700
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000



Kia ProCeed

смена образа





С момента появления Kia Ceed в 2006 году наряду с пятидверным хэтчбэком и универсалом присутствовала и трехдверная версия ProCeed. Однако с появлением третьего поколения модели в линейке произошли перемены. Новый Kia ProCeed превратили в обтекаемый спортивный универсал. Интересно, что параллельно будут выпускать и обычный универсал Ceed SW.

Спереди Kia ProCeed мало чем отличается от собрата с кузовом хэтчбэк. Фирменная решетка радиатора сочетается с раскосыми фарами, растянутыми на крылья. Оптика может быть и светодиодной. Выделяется автомобиль в профиль благодаря аркообраз-

ной форме крыши, высокой оконной линией и большим углом наклона задних стоек. Боковины рельефные, а центральные стойки украшены оригинальными «плавниками». Пятая дверь сверху прикрыта немаленьким спойлером, а узкие фонари растянуты на всю ширину кузова. Версию GT можно отличить по увеличенному воздухозаборнику в переднем бампере, аэродинамическому обвесу и 18-дюймовым легкосплавным дискам вместо стандартных 17-дюймовых.

По меркам С-класса универсал Kia ProCeed довольно-таки крупный: 4605 мм в длину, 1800 мм в ширину и 1422 мм в высоту при колесной базе в 2650 мм. Начальная версия весит 1378 кг.

Во внутренней отделке базовой версии присутствует алькантара, а разбавляют ее многочисленные серебристые и черные лакированные вставки. Трехспицевое рулевое колесо знакомо по Kia Sportage. Как и в хэтчбэке, циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы, а между ними размещен цветной экран бортового компьютера. Внутри спидометра находится указатель топлива в баке, а в тахометр поместили датчик температуры двигателя. В ProCeed GT салон обшит кожей с контрастными красными швами, а руль плоский снизу и обшит перфорированной кожей.

Центральная панель немного повернута к водителю и увенчана 8,0-дюймовым сен-





сорным дисплеем мультимедийной системы. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и рационально упорядочены.

У рулевой колонки Kia ProCeed изменяются угол наклона и вылет, а водительское сиденье регулируется по высоте. Передние сиденья комфортабельные, а их боковая поддержка лучше, чем у хэтчбэка. В GT установлены спортивные кресла, лучше удерживающие спину. В любом случае предусмотрен подогрев кресел и руля. Посадка довольно низкая, что вкупе с маленьким задним стеклом ограничивает обзорность. Сдвижной центральный подлокотник прячет немаленький бокс.

На втором ряду места над головой несколько меньше, чем в хэтчбэке. А вот пространство для ног неплохое, по меркам С-класса. Объем багажника составляет 594 л в обычном состоянии и 1465 л – со сложенными задними сиденьями. Пятую дверь можно дополнить электроприводом.

Новый Kia ProCeed оснащен богаче собратьев. В базовой версии есть система доступа без ключа, электропривод стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, датчики дождя и света, аудиосистема, связь Bluetooth, камера заднего вида, круиз-контроль с ограничителем скорости. Также обязательными являются 7 подушек безопасности, системы стабилизации, автоматического торможения, соблюдения полосы движения и определения усталости водителя. В самом дорогом варианте GT добавили электропривод сиденья водителя, панорамную крышу, парковочный автопилот, спутниковую навигацию, системы слежения за «слепыми» зонами и распознавания дорожных знаков. Список опций дополнили вентиляция передних кресел, беспроводная зарядка для смартфонов и обогрев лобового стекла.

Универсал получил самые мощные двигатели «семейства» Ceed. Начальным явля-

ется 1,4-литровый 140-сильный турбомотор. В варианте GT под капотом 1,6-литровая 204-сильная «четверка». Она неплохо проявляет себя в среднем диапазоне оборотов. Максимальные 265 Н·м крутящего момента доступны при 1500-4500 об/мин. Мотор на удивление тихий даже на высоких оборотах. Разгон до 100 км/ч занимает 7,5 с, а максимальная скорость составляет 225 км/ч. В городском цикле такой ProCeed расходует 7,1 л/100 км, а в загородном – 5,7 л/100 км.

Турбодизель объемом 1,6 л предложен в исполнении на 136 л. с. У самой мощной модификации максимальный крутящий момент в 320 Н·м достигается в достаточно узком 2000-2250 об/мин. Хотя в принципе универсалу хватает тяги. Разгон до 100 км/ч занимает 10,1 с, а максимальная скорость – 200 км/ч. Двигатель работает довольно тихо и без вибраций. К тому же, расход топлива небольшой – до 4,6 л/100 км в городе и 4,1 л/100 км – на трассе.









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

Kia ProCeed нового поколения гораздо интереснее в управлении. Пониженный центр тяжести улучшил поведение автомобиля на извилистых дорогах. Универсал мало кренится в поворотах, хотя добились этого, сделав пружины подвески более упругими, чем у хэтчбека. Хотя подвеска легко справляется с большинством дорожных неровностей. У автомобиля хорошее сцепление с дорогой, а рулевое управление стало точнее и информативнее. Нажатием кнопки можно менять его остроту. Также в ProCeed неплохая шумоизоляция, поэтому на больших скоростях внутри тихо.

Новый Kia ProCeed уже поступил в продажу в Европе. Универсал является самым дорогим в линейке Ceed – от 27 700 евро.



Технические характеристики Kia ProCeed

Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная масса, кг	1378	1438	1465
Длина/ширина/высота, мм	4605/1800/1422		
Колесная база, мм	2650		
Колея передняя/задняя, мм	1559/1567		
Клиренс (дорожный просвет), мм	140		
Объем багажника, л	594/1465		
Диаметр разворота, м	10,6		
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1353	1591	1598
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	140 при 6000	204 при 6000	136 при 4000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	242 при 1500-3200	265 при 1500-4500	320 при 2000-2250
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50		Дт/50
Трансмиссия			
Тип привода	Передний		
Коробка передач	6-ст. механическая	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP,		
Количество подушек безопасности, шт.	7		
Размер шин	225/45 R17	225/40 R18	225/45 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	9,1	7,5	10,1
Максимальная скорость, км/ч	210	225	200
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	7,5	7,1	4,6
загородный цикл	5,0	5,7	4,1
смешанный цикл	5,9	6,2	4,3
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	27 700 – 33 200		
Первое техобслуживание, км	15 000		
Периодичность техобслуживания, км	15 000		



возрождение

Chevrolet Blazer



Blazer



Chevrolet Blazer впервые представили в 1969 году и это был классический рамный внедорожник. Его позиционировали как автомобиль для любителей активного отдыха. В 2005 году знаменитая модель исчезла из линейки американской марки, однако теперь ее возродили в несколько ином образе. Теперь это самый яркий представитель внедорожной линейки Chevrolet.

В наши дни рамные модели не в почете,

так что кузов у нового Blazer несущий. Платформа позаимствована у старшего Chevrolet Traverse и седана Malibu. Внедорожник достигает 4860 мм в длину, 1948 мм в ширину и 1702 мм в высоту при колесной базе в 2862 мм. Начальная переднеприводная версия весит 1820 кг.

Новый Chevrolet Blazer привлекает внимание выразительным мускулистым дизайном. Его крылья серьезно раздуты, боковины рельефные, а свесы кузова небольшие.

Огромная радиаторная решетка традиционно разделена балкой с логотипом Chevrolet. Оптика выполнена «двухэтажной»: сверху размещены узкие светодиодные ходовые огни, ниже – крупные биксеноновые фары. У автомобиля высокая оконная линия и оригинальные треугольные задние стойки крыши. Пятую дверь прикрывает спойлер, а широкие «плечи» подчеркнуты стреловидными фонарями. Версию RS можно узнать по обвесу и 20-дюймовым колесным дискам





вместо стандартных 18-дюймовых.

Многие детали салона позаимствованы у купе Chevrolet Camaro. Отделу разбавляют хромированные и лакированные вставки, а в самом дорогом варианте Premier кожей обшита даже передняя панель. Четырехспицевый руль довольно крупный. На панели приборов центральное место занимает большой экран спидометра и бортового компьютера. А вот тахометр, указатели уровня топлива, температуры охлаждающей

жидкости и масла (есть и такой прибор) – аналоговые.

Рельефная центральная панель увенчана 8,0-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы MyLink. Клавиш здесь осталось немного, но некоторые из них мелковаты. К тому же, вентиляционные дефлекторы расположены непривычно низко, от чего страдает их эффективность – поток воздуха больше дует по ногам. Еще более странным является решение запирать пер-

чаточный ящик не ключом, а через меню MyLink. Зато в салоне 4 USB-порта и столько же подстаканников.

Рулевая колонка Chevrolet Blazer регулируется по высоте и вылету. Передние сиденья мягкие и комфортабельные, но при этом на удивление хорошо удерживают спину. Водительское кресло оснащено электроприводом уже в базовой версии. Трансмиссионный тоннель достаточно высокий, а подлокотник прячет внушительных размеров бокс.





На втором ряду приличное пространство для ног, а вот запас над головой небольшой. Сиденья оснащены горизонтальной регулировкой, изменяется и угол наклона спинки. Салон Blazer широкий, так что троим взрослым сзади не тесно. Объем багажника составляет 858 л в обычном состоянии и 1818 л – со сложенными задними сиденьями. Для разделения грузов предусмотрен специальный органайзер.

Новый Chevrolet Blazer весьма богато оснащен: в «базе» есть система доступа без ключа, электропакет, двухзонный климат-контроль, датчик света, камера заднего вида, аудиосистема, Bluetooth, Wi-Fi и круиз-контроль. Также предусмотрены 7 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах. Флагманский вариант Premier подразумевает наличие подогрева и вентиляции передних кресел,

обогрева руля и задних сидений, парктроника, электроприводов сиденья пассажира и пятой двери, спутниковой навигации и системы контроля полосы движения. Среди опций есть камеры кругового обзора, панорамная крыша, беспроводная зарядка для смартфонов, системы автоматического торможения и мониторинга «слепых» зон.

Базовый двигатель – 2,5-литровая 194-сильная «четверка», которая не всегда справля-



ется с тяжелым вседорожником. Поэтому есть смысл обратить внимание на проверенный 3,6-литровый V6 мощностью 308 л. с. Оа высокооборотистый и легко достигает 7000 об/мин. Соответственно и чтобы добиться лучшей отдачи, нужно его раскручивать. Максимальные 365 Н·м крутящего момента доступны только при 5000 об/мин. Вседорожник способен буксировать прицеп весом в две тонны. «Шестерка» негромкая и работает плавно. Динамика такого Blazer очень неплохая – 6,5 с до 100 км/ч и максимальные 200 км/ч. А благодаря технологии отключения цилиндров Active Fuel Management расход топлива составляет 13,1 л/100 км в

городском цикле и 9,4 л/100 км – в загородном.

Автоматическая 9-ступенчатая трансмиссия работает плавно, хотя реакции могли бы быть и быстрее. Полный привод предложен только для 3,6-литровой версии.

В отличие от предшественника новый Chevrolet Blazer не впечатлит на бездорожье, тем более, что его клиренс – 188 мм. Зато на асфальте автомобиль порадует весьма неплохой управляемостью. Широкая колея способствует уверенному поведению в поворотах. При этом базовый Blazer остается довольно комфортабельным. А вот в версии RS езда более упругая, ведь уста-

новлены жесткие пружины подвески, да и профиль у 20-дюймовых шин ниже. Зато крены кузова меньше. К тому же, у Blazer RS руль острее и тяжелее, а полный привод дополнен функцией векторизации тяги, что уменьшает недостаточную поворачиваемость. Во всех версиях есть система активного подавления шумовых помех, а потому в салоне довольно тихо.

Возрожденный Chevrolet Blazer уже поступил в продажу в США и стоит от 28 800 долларов. Хотя со всеми опциями цена может перевалить и за 50 тыс.

Технические характеристики Chevrolet Blazer

Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1923
Длина/ширина/высота, мм	4860/1948/1702
Колесная база, мм	2862
Колея передняя/задняя, мм	1686/1681
Клиренс (дорожный просвет), мм	188
Объем багажника мин/макс, л	858/1818
Диаметр разворота, м	12,3
Двигатель	
Рабочий объем, см3	3564
Тип	Бензиновый
Расположение	Спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	V6
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	308 при 6600
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	365 при 5000
Топливо/емкость бака, л	Аи-92/82
Трансмиссия	
Тип привода	Подключаемый полный
Коробка передач	9-ст. автоматическая
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, StabiliTrak, Traction control, TPMS
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	235/55 R20
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,5
Максимальная скорость, км/ч	200
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	13,1
Загородный цикл	9,4
смешанный цикл	11,2
Стоимость тестируемого автомобиля в США, долларов	28 800 – 50 700
Первое техобслуживание км	20 000
Периодичность техобслуживания км	20 000



Volkswagen C



Golf GTI TCR

быстрый и практичный



Volkswagen Golf GTI по праву считается основателем класса заряженных хэтчбэков. Поначалу планировали выпустить всего 5000 автомобилей, а в результате их количество уже перевалило за 2,3 миллиона. Модель постоянно совершенствуют и в каждом поколении GTI присутствуют особые более мощные версии. Новейшее пополнение в линейке – Volkswagen Golf GTI TCR. Эта модификация призвана отметить участие немецкого хэтчбэка в гоночной серии TCR.

Как и все Volkswagen Golf GTI, новичок выглядит довольно-таки сдержанно. Издали его можно спутать со стандартным Golf, особенно если владелец не выбрал опцион-

ные наклейки на кузов. Продолговатые светодиодные фары и узкая радиаторная решетка украшены тонкими красными полосками – это отличительная черта всех GTI начиная с самого первого поколения. Воздухозаборник в переднем бампере увеличен, а по бокам появились новые пластиковые «жабры», увеличивающие прижимную силу на переднюю ось. У Golf GTI TCR изменен обвес и новый задний спойлер. Кроме того, клиренс уменьшен на 20 мм и установлены особые 19-дюймовые легкосплавные диски. Из заднего бампера выглядывают две хромированные выхлопные трубы.

Новый Volkswagen Golf GTI TCR предлагает в трехдверной и пятидверной версиях.

Весит автомобиль 1410 кг.

В салоне отличий от стандартного GTI побольше. Во внутренней отделке стало больше алькантары с контрастными ярко-красными вставками и швами. Рулевое колесо обшито перфорированной кожей, а его обод традиционно плоский снизу. Показания приборов выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей.

Центральная панель немного повернута к водителю. На ней установлен сенсорный дисплей мультимедийной системы с диагональю 8 либо 9,2 дюйма. Клавиши блоков аудиосистемы и климат-контроля декорированы хромом. Они рационально упорядочены и не требуют длительного времени для





привыкания.

Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях. Volkswagen Golf GTI TCR также получил особые спортивные сиденья. Они более упругие, но зато обладают улучшенной боковой поддержкой. Обзорность во всех направлениях хорошая. На центральном тоннеле уже нет рукоятки «ручника», вместо него – небольшой рычажок электромеханического стояночного тормоза. Зато это позволило увеличить в размерах подлокотник.

На втором ряду хэтчбэка места для ног и над головой вполне достаточно для пассажиров среднего роста. Конечно, здесь удобнее двоим, но при надобности поместятся и трое. Да и багажник весьма вместительный

– 380 л в обычном состоянии и 1270 л – сложенными задними сиденьями.

Обснащение включает систему доступа без ключа, электростеклоподъемники, электропривод и обогрев зеркал заднего вида, климат-контроль, аудиосистему, датчик дождя, парктроник и адаптивный круиз-контроль с системой автоматического экстренного замедления. Также обязательными являются 7 подушек безопасности, система стабилизации и технология Multi-collision brake system, автоматически применяющая торможение после столкновения, чтобы нейтрализовать кинетическую энергию. Среди опций есть камера заднего вида, парковочный автопилот, спутниковая нави-

гация, Wi-Fi. Также можно выбрать технологии слежения за «слепыми» зонами, определения усталости водителя и соблюдения полосы движения.

Знакомый 2,0-литровый турбомотор основательно доработан и теперь он развивает 290 л. с. при 5400 об/мин, то есть почти столько же, как на флагманском Golf R. «Четверка» стала более резвой и отзывчивой. Максимальные 380 Н·м крутящего момента доступны в широком диапазоне 1800-5300 об/мин, поэтому тяги всегда хватает, а двигатель эластичный. Под рукой всегда достаточный запас мощности и обгон на трассе осуществляется очень легко. Разгон до 100 км/ч занимает всего 5,6 с, а максимальная скорость









Golf GTI TCR может составлять 250 км/ч с ограничителем или 260 км/ч без него (при желании его могут снять). При этом автомобиль остается довольно экономичным – 6,7 л/100 км в смешанном цикле. А доработанная выхлопная система делает звук двигателя сочнее.

Volkswagen Golf GTI TCR предлагают исключительно с 7-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями. Она демонстрирует быстрые реакции и молниеносные переключе-

ния передач.

Пониженный центр тяжести и перенастроенная ходовая способствуют лучшему поведению в виражах. Пружины и амортизаторы стали жестче, но не намного. Зато удалось уменьшить и так небольшие крены кузова. Электронный дифференциал повышенного трения успешно борется с недостаточной поворачиваемостью и благодаря ему Golf GTI TCR стал гораздо маневреннее. В качестве опции доступны адаптивные амортизаторы

с комфортным и спортивным режимами работы. Рулевое управление весьма острое – всего 2,1 оборота от упора до упора. Автомобиль уверенно держит траекторию и демонстрирует отличное сцепление с дорогой.

Новый Volkswagen Golf GTI TCR поступит в продажу с марта. В Европе хэтчбэк несколько дороже стандартного GTI и стоит от 39 тыс. евро.

Технические характеристики Volkswagen Golf GTI TCR

Тип кузова	хэтчбэк
Количество дверей/мест, шт.	3/5
Снаряженная масса, кг	1410
Длина/ширина/высота, мм	4276/1790/1436
Колесная база, мм	2630
Колея передняя/задняя, мм	1538/1516
Клиренс (дорожный просвет), мм	128
Объем багажника, л	380/1270
Диаметр разворота, м	10,9
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1984
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	290 при 5400
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	380 при 1800-5300
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/55
Трансмиссия	
Тип привода	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, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Количество подушек безопасности, шт.	7
Размер шин	235/35 R19
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	5,6
Максимальная скорость, км/ч	260
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	6,7
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	39 000
Первое техобслуживание, км	15 000
Периодичность техобслуживания, км	15 000

самый доступный в спортивной



Mercedes-AMG

линейке



IG A35



Линейка Mercedes-AMG с каждым годом становится все шире и охватывает большую часть легковых моделей немецкой марки. Причем, у некоторых Mercedes-Benz существует по несколько версий от AMG. И если ранее этим могли похвастать более дорогие автомобили с трехлучевой звездой, то теперь два заряженных варианта будет даже у самого доступного Mercedes-Benz A-Class. Первым дебютировал менее мощный A35.

Новый Mercedes-AMG A35 выглядит до-

вольно сдержано и не слишком отличается от стандартной модели. У него знакомый силуэт с выраженным длинным капотом и высокой оконной линией. В дизайне преобладают плавные линии. Передняя часть хэтчбэка претерпела небольшие изменения. У A35 особая решетка радиатора с большой трехлучевой звездой по центру. Стандартными являются светодиодные фары и 18-дюймовые легкосплавные диски. У автомобиля появился аэродинамический обвес, а спойлер на крыше увеличен. За доплату

предложено небольшое антикрыло. Расширенные «плечи» задних крыльев подчеркнуты стреловидными фонарями, а из заднего бампера выглядывают две широких выхлопных трубы.

При длине 4436 мм и колесной базе в 2729 мм новый Mercedes-Benz A-Class довольно крупный хэтчбэк С-класса. Да и масса немаленькая – 1555 кг.

Во внутренней отделке Mercedes-AMG A35 присутствуют лакированные поверхности и алькантара, а вот кожа – опция. Подсветка





светодиодная и с изменяемым цветом (все-го предусмотрено 64 разных ее варианта). Вентиляционные дефлекторы по форме похожи на турбины. Хэтчбэк получил особое трехспицевое рулевое колесо с плоским ободом снизу, обшитое перфорированной кожей. Дисплей цифровой панели приборов и сенсорный экран мультимедийной системы сгруппированы в один блок, причем графика у A35 особая. К тому же, появились дополнительные функции: автомобиль по-

казывает боковое ускорение или время разгона до 100 км/ч. В навигационную систему загрузили карты самых известных в мире гоночных автодромов.

Центральная панель немного повернута к водителю, а переключателей на ней совсем немного. Сами кнопки довольно мелкие. Стандартной является сенсорная панель для навигации в меню мультимедиа. Оригинально смотрится компактный селектор трансмиссии.

У рулевой колонки Mercedes-AMG A35 изменяются высота и глубина. Заряженный хэтчбэк получил особые спортивные сиденья с интегрированными подголовниками. Они обладают гораздо лучшей боковой поддержкой, но остаются комфортабельными. Обзорность несколько ограничена из-за маленького окна и высокой оконной линии. На центральном тоннеле установлены два подлокотника, прячущие бокс для мелкой поклажи.







Задние сиденья тоже новые. На втором ряду стало не очень много места для ног, зато приличный запас над головой. Салон недостаточно широкий и двоим сзади комфортнее, тем более, что подушка дивана профилирована под два места. Объем багажника увеличен до 370 л в обычном состоянии и 1210 л – со сложенными задними сиденьями.

Комплектация Mercedes-AMG A35 включает систему доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, климат-контроль, датчики света и дождя, аудиосистему, спутниковую навигацию, связь Bluetooth и круиз-контроль. Также предусмотрены 7 подушек безопасности, система стабилизации, технологии автоматического замедления и соблюдения полосы движения. Среди опций есть подогрев, вентиляция и функция массажа передних сидений, парковочный автопилот, камеры кругового обзора, Wi-Fi, беспроводная зарядка для смартфонов. Также доступны системы мониторинга «слепых» зон, распоз-

навания дорожных знаков, слежения за усталостью водителя и даже полуавтономного движения.

Под капотом прячется 2,0-литровый турбомотор мощностью 306 л. с. У него спокойный характер и довольно приличная тяга в среднем диапазоне оборотов. Пик крутящего момента в 400 Н·м доступен уже при 3000 об/мин. Двигатель работает плавно и не очень громкий, даже несмотря на новую выхлопную систему. Хотя звук довольно приятный. Разгон до 100 км/ч занимает 4,7 с, а максимальная скорость ограничена на отметке в 250 км/ч. При таких характеристиках расход топлива небольшой: 9,5 в л/100 км городском цикле и 6,2 л/100 км – в загородном.

Роботизированная 7-ступенчатая трансмиссия работает плавно и немного быстрее, чем в обычном A-Class. Стандартным является подключаемый полный привод.

Большую часть времени Mercedes-AMG A35 остается переднеприводным. Однако на мокром и скользком асфальте или при

резком старте подключаются задние колеса.

Сцепление с дорогой у хэтчбека очень хорошее, а недостаточная поворачиваемость редко проявляется. Конечно, подвеска более упругая, чем у стандартной модели, хотя слишком жестким A35 не назовешь. За доплату предложены адаптивные амортизаторы, есть и система изменения настроек шасси и двигателя со спортивным и экономичным режимами. Рулевое управление стало острее и точнее, хотя обратной связи ему не хватает, особенно в околонулевой зоне. Также хэтчбек получил улучшенные тормоза обеспечивающие более уверенное замедление. Стоит отметить и хорошую шумоизоляцию – на больших скоростях в салоне тихо.

Новый Mercedes-AMG A35 уже поступил в продажу в Европе и оказался ощутимо дороже стандартного A-Class – 47 500 евро. Хотя это самый дешевый автомобиль в линейке AMG. Впрочем, позже появится еще более дорогой и экстремальный вариант A45 AMG мощностью около 400 л. с.





Технические характеристики Mercedes-AMG A35

Тип кузова	хэтчбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная масса, кг	1555
Длина/ширина/высота, мм	4436/1796/1440
Колесная база, мм	2729
Колея передняя/задняя, мм	1567/1567
Клиренс (дорожный просвет), мм	104
Объем багажника мин/макс, л	358/1170
Диаметр разворота, м	11,5
Двигатель	
Рабочий объем, см3	1991
Тип	Бензиновый, с туронаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	306 при 5800
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	400 при 3000
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/50
Трансмиссия	
Тип привода	Подключаемый полный
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	Дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	Дисковые
Количество подушек безопасности, шт.	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP, ASR
Размер шин	235/40 R18
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,7
Максимальная скорость, км/ч	250
Расход топлива, л/100 км	
городской цикл	9,5
загородный цикл	6,2
смешанный цикл	7,4
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе, евро	47 500
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000

MG 6



британец китайского покроя





В истории британской марки MG – две главы. С момента основания в 1924 году она прославилась, прежде всего, компактными спортивными моделями. Но в 2005 году вместе с концерном Rover Group она обанкротилась. И тут начался новый для MG этап: компанию выкупил и возродил китайский концерн SAIC. Правда, теперь упор делается на более практичные массовые модели. Так, с 2010 года выпускается MG 6, а теперь пришло время для его второго поколения.

Новый MG 6 существенно подрос и является немаленьким, по меркам С-класса. Он достигает 4695 мм в длину при колесной базе в 2715 мм. Ширина равна 1848 мм, а высота

– 1462 мм. Интересно, что при этом массу удалось снизить сразу на 115 кг – до 1320 кг.

Отныне предлагают только лифтбэк, а от седана было решено отказаться. Дизайн автомобиля радикально преобразился, стал ярче и выразительнее. Боковины стали рельефными, задние крылья расширены, а линия крыши более покатая. Передняя часть выдержана в духе вседорожника MG ZS. Широкая трапециевидная решетка радиатора обрамлена хромом и сочетается с раскосыми фарами. Предусмотрены и светодиодные ходовые огни. Впереднем бампере заметен узкий воздухозаборник. Задняя часть заострена, а по краям кузова размещены элегантные изогнутые фонари, соединенные

хромированной накладкой.

В салоне существенно улучшено качество материалов отделки. В самой дорогой версии Тор предусмотрены красно-черная кожа, вставки «под карбон» и металлические накладки. Вентиляционные дефлекторы напоминают сопла реактивного двигателя. Обод трехспицевого рулевого колеса обшит перфорированной кожей и выполнен плоским снизу. Приборы глубоко врезаны в панель. Крупные спидометр и тахометр разделены большим экраном бортового компьютера.

Широкую наклоненную центральную панель венчает 8,0-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Благодаря ему переключателей блоков аудиосистемы и





климат-контроля осталось очень мало. Они крупные и привыкнуть к ним несложно.

У рулевой колонки MG 6 изменяются высота и глубина. Передние сиденья комфортабельные и обладают улучшенной боковой поддержкой. В базовой версии они оснащены подогревом. Поскольку стояночный тормоз теперь компактный электромеханический, то на трансмиссионном тоннеле увеличен подлокотник с боксом внутри. Обзорность вперед и по сторонам хорошая, но ее несколько ограничивает приподнятая задняя часть.

Благодаря увеличенной колесной базе ногам пассажиров второго ряда совсем не тесно. Однако сильно наклоненная пятая

дверь хэтчбэка существенно ограничивает место сверху – у людей ростом 175 см над головой остается совсем небольшой запас. Диван достаточно широкий, однако профилирован под два места, поэтому центральный пассажир будет несколько стеснен. Зато багажник у MG 6 довольно-таки приличный – 424 л в обычном состоянии и 1379 л – со сложенными задними креслами.

Начальный MG 6 получил электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, кондиционер, аудиосистему, связь Bluetooth, ESP, 6 подушек безопасности и систему контроля давления в шинах. В самом дорогом варианте Тор добавлены климат-контроль, датчики освещения и дождя, камера задне-

го вида, электропривод передних сидений, круиз-контроль, 17-дюймовые легкосплавные диски. Среди опций появились камеры кругового обзора, Wi-Fi, системы автоматического торможения и соблюдения полосы движения.

На первых порах лифтбэк будет доступен только с 1,5-литровым бензиновым турбомотором мощностью 169 л. с. Этот двигатель ведет себя довольно непривычно. Несмотря на турбину, тяги на малых оборотах у него немного и его приходится раскручивать. Пиковые 250 Н·м крутящего момента на бумаге достигаются при 1700 об/мин, но по-настоящему «четверка» проявляет себя после 3000 об/мин. При резком разгоне она





становится громкой. MG 6 достигает 100 км/ч за 7,1 с и способен развить 210 км/ч. Автомобиль стал значительно экономичнее – 5,9 л/100 км в смешанном цикле.

Позже линейку расширит подзаряжаемый гибрид MG 6, оснащенный 1,0-литровым бензиновым турбодвигателем мощностью 125 л. с. и 82-сильным электромотором. А вот турбодизеля больше не будет.

Помимо 6-ступенчатой механической трансмиссии теперь предложен новый 7-ступенчатый «робот» с двумя сцеплениями. Он

переключает передачи без толчков и гораздо быстрее старого «автомата».

На извилистых дорогах хетчбэк демонстрирует, что не зря несет на «носу» логотип MG. Его шасси очень неплохо настроено. В скоростных поворотах кузов кренится мало, хорошее и сцепление с дорогой. Недостаточная поворачиваемость нечасто дает о себе знать. Правда, чтобы улучшить управляемость, пришлось сделать подвеску более упругой, что особенно ощутимо с 17-дюймовыми шинами. К тому же, руль мог бы быть

и немного тяжелее, да и информативность у него не самая лучшая. Зато тормоза неплохие, да и шумоизоляция салона существенно улучшена.

Новый MG 6 уже поступил в продажу в Китае, а вскоре он появится и в Европе. Базовая версия стоит 18 тыс. долларов, то есть лифтбэк остается весьма доступным. К слову, у него есть шансы попасть в Украину, ведь автомобили MG у нас официально представлены и в свое время активно продавались.

Технические характеристики MG 6

Тип кузова	лифтбэк
Количество дверей/мест, шт.	5/5
Снаряженная/полная масса, кг	1320
Длина/ширина/высота, мм	4695/1848/1462
Колесная база, мм	2715
Колея передняя/задняя, мм	1560/1560
Клиренс (дорожный просвет), мм	140
Объем багажника, л	424/1379
Диаметр разворота, м	11,0
Двигатель	
Рабочий объем, см ³	1490
Тип	Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	169 при 5600
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	250 при 1700-4400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/55
Трансмиссия	
Тип привода	передний
Коробка передач	7-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями
Ходовая	
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые
Тормоза задние	дисковые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP
Количество подушек безопасности, шт.	6
Размер шин	215/50 R17
Эксплуатационные показатели	
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,1
Максимальная скорость, км/ч	210
Расход топлива, л/100 км	
смешанный цикл	5,9
Стоимость автомобиля, долларов	18 000 – 21 500
Первое техобслуживание, км	20 000
Периодичность техобслуживания, км	20 000



ВОСЬ



Porsche 911

ьмое поколение легенды



Porsche 911 – бессмертная спортивная модель, ставшая успешной вопреки всему. Поначалу его заднемоторную компоновку не критиковал только ленивый, однако в Штутгарте уже свыше полвека доводят свою главную модель до совершенства. Выпущено уже более миллиона 911-х. Теперь в истории Porsche 911 начался новый этап – представили восьмое его поколение в кузове 992.

Дизайн Porsche 911 уже давно является классикой и внешне новое купе не слишком изменилось. Конечно же, автомобиль сохранил характерный профиль с элегантным изгибом линии крыши и наклоненными на большой угол задними стойками. Сохранены и выпуклые передние крылья, и вогнутый капот, и большие круглые фары. Впрочем, оптика теперь светодиодная уже в базовой версии, а за доплату может быть матричной.

Отличить новый Porsche 911 можно по увеличенным передним воздухозаборникам и более раздутым крыльям, указывающим на расширенную колею. Дверные ручки сделали выдвижными. Также узкие фонари теперь растянуты на всю заднюю часть, а выдвижное антикрыло серьезно увеличено.

Автомобиль сохранил колесную базу в 2450 мм, но стал немного длиннее (4519 мм) и шире – 1852 мм. Все кузовные панели





теперь выполнены из легких алюминиевых сплавов, но масса все же немного выросла и версия Carrera S весит 1515 кг. Жесткость кузова выросла на 5%. Отныне передние колесные диски – 20-дюймовые, а задние – 21-дюймовые.

Во внутренней отделке преобладают кожа и алюминий. У трехспицевого рулевого колеса уменьшена ступичная накладка. Компоновка салона покажется знакомой, а передняя панель выполнена в духе Porsche 911 70-80-х годов. Впрочем, комбинация

приборов современная: по центру установлен циферблат тахометра с цифровым спидометром внутри, а по бокам – два жидкокристаллических дисплея с изменяемой конфигурацией. Очень необычно выглядит миниатюрный селектор трансмиссии.

На наклоненной центральной панели установлен большой 10,9-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы PCM. Благодаря ему переключателей здесь стало меньше. Блок клавиш климат-контроля теперь расположен практически гори-

зонтально. В версии с пакетом Sports Chrono дополнительно установлен аналоговый хронометр со счетчиком кругов, пройденных по гоночной трассе.

Посадка в Porsche 911 стала немного ниже, а спортивные сиденья более комфортабельные и традиционно отлично удерживают спину. Конечно, при желании их можно заменить спортивными ковшеобразными креслами с улучшенной боковой поддержкой. В любом случае предусмотрен подогрев. Подстаканник на центральном тоннеле













выполнен съемным.

На втором ряду 911 удобнее детям, а взрослые пассажиры будут стеснены. Оно и понятно, посадочная формула автомобиля – 2+2. Хотя задние кресла можно сложить, что увеличит общий объем багажников со 132 до 264 л.

Комплектация Porsche 911 Carrera S включает систему доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль,

датчики освещения и дождя, парктроник, спутниковую навигацию, аудиосистему, связь Bluetooth, круиз-контроль. Также предусмотрены 6 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах и технология автоматического торможения. Список опций расширили камеры кругового обзора, системы ночного видения, соблюдения полосы движения, распознавания дорожных знаков и полуавтономного движения в пробках.

Поначалу в продажу поступит только версия Carrera S. Оппозитная «шестерка» объемом 3,0 л получила новые турбины, впускной коллектор, интеркулеры и форсунки непосредственного впрыска, а потому мощность выросла до 450 л. с. Большим стал и крутящий момент: он достигает 530 Н·м и достигается в широком диапазоне 2300-5000 об/мин. То есть тяги в бреднем диапазоне оборотов стало гораздо больше. Вместе с тем, турбомотор очень быстро раскручивается и легко достигает 7500 об/мин. Время разгона до 100 км/ч сократилось до 3,7 с, а с пакетом Sports Chrono (он включает помощь при старте Launch control) – 3,5 с. Максимальная скорость выросла до 308 км/ч. Правда, звук двигателя не очень громкий и сочный. Зато расход топлива небольшой – 10,7 л/100 км в городском цикле и 7,9 л/100 км – в загородном.

Пока новый Porsche 911 предлагают исключительно с 8-ступенчатой трансмиссией с двумя сцеплениями PDK, а механическую коробку переключения передач представят через год. Новый «робот» работает плавно, а высшая передача позволяет больше экономить топливо на трассе. Есть и полноприводной Carrera 4S, причем у него лучше динамика – 3,4 с до 100 км/ч.

У Carrera 4S, конечно же, лучше сцепление с дорогой, хотя и заднеприводной 911 в этом плане неплох. Вообще, купе стало более



послушным и «цивилизованным». Его управляемость увереннее и безопаснее: с автомобилем не нужно бороться и он готов простить водителю многие ошибки. Расширенная колея способствует уверенному поведению в виражах. Опциональная система векторизации тяги и управляемые задние колеса существенно улучшают маневренность. Руль стал немного острее – 2,5 оборота от упора до упора. Комфорт езды улучшен, а стандартные адаптивные амортизаторы успешно борются с кренами кузова. Также следует отметить, что в салоне 911 стало тише. Стандартные стальные тормоза уверенно замедляют купе, но можно выбрать и карбоново-керамические диски.

Улучшено и сцепление с дорогой, так что заднюю ось стало сложнее сорвать в занос даже с отключенными электронными «помощниками». Кроме того, появился особый «дождевой» режим Wet mode. Электроника способна распознавать мокрый асфальт и автоматически изменять настройки системы стабилизации, трансмиссии и педали акселератора.

Новый Porsche 911 уже доступен в Европе по цене от 120 тыс. евро, хотя позже появится и более доступная версия Carrera. Также следует ожидать вариант Targa, флагманский 911 Turbo и трековый GT3, а через несколько лет обещают даже гибрид.

Новый Porsche 911 уже доступен в Европе по цене от 120 тыс. евро, хотя позже появится и более доступная версия Carrera. Также следует ожидать вариант Targa, флагманский 911 Turbo и трековый GT3, а через несколько лет обещают даже гибрид.

Технические характеристики Porsche 911 Carrera		
Модификация	Carrera S	Carrera 4S
Тип кузова	купе	
Количество дверей/мест, шт.	2/2+2	
Снаряженная масса, кг	1515	1565
Длина/ширина/высота, мм	4519/1852/1300	
Колесная база, мм	2450	
Колея передняя/задняя, мм	1589/1557	
Клиренс (дорожный просвет), мм	116	
Объем багажника, л	132/264	
Диаметр разворота, м	11,1	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	2981	
Тип основного двигателя	Бензиновый, с турбонаддувом	
Расположение	сзади, продольно	
Расположение и количество цилиндров	Оппозитно, 6	
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	450 при 6500	
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	530 при 2300-5000	
Топливо/емкость бака, л	Аи-98/64	
Трансмиссия		
Тип привода	задний	полный
Коробка передач	8-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые, вентилируемые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, PSM, PTV	
Количество подушек безопасности, шт.	6	
Размер шин	245/35 ZR20 спереди, 305/30 ZR21 сзади	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	3,5	3,4
Максимальная скорость, км/ч	308	306
Расход топлива, л/100 км		
Городской цикл	10,7	11,1
Загородный цикл	7,9	7,8
Смешанный цикл	8,9	9,0
Стоимость тестируемого автомобиля в Европе (евро)	120 000 – 128 000	
Первое техобслуживание, км	20 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Range Rover Evo

перезагрузка



que





Range Rover Evoque – одна из важнейших моделей в истории группы Jaguar Land Rover. Она оказалась очень успешной, ведь с 2011 года выпущено уже более 800 тыс. внедорожников – отличный результат для премиального автомобиля. Теперь самый доступный Range Rover пережил смену поколений.

Новый Range Rover Evoque остается очень

знакомым с виду. У него остается знакомый силуэт с короткими свесами кузова и высокой клиновидной оконной линией. Вместе с тем, внедорожник наделили чертами старшего брата Range Rover Velar. Особенно родство заметно спереди благодаря узкой решетке радиатора и тоненьким светодиодным фарам (за доплату оптика может быть матричной). В переднем бам-

пере несколько уменьшен воздухозаборник, а крылья украшены декоративными «жабрами». Колесные арки по-прежнему раздуты, а вот боковины стали менее рельефными. Кроме того, дверные ручки теперь утоплены в кузов и выдвигаются при приближении к авто с ключом в руках. Пятая дверь по-прежнему прикрыта спойлером, а тоненькие фонари соединены черной вставкой.





Отныне будет доступна исключительно пятидверная модификация. Несмотря на внешнюю схожесть, платформа у Evoque полностью новая. Длина (4371 мм) и ширина (1904 мм) осталась прежними, но колесная база при этом прибавила 21 мм – до 2681 мм. К тому же, на 17% выросла жесткость кузова. Стандартными являются 17-дюймовые легкосплавные диски, а при желании

можно выбрать колеса диаметром до 21 дюйма.

В салоне Range Rover Evoque улучшены и так неплохие материалы отделки. Предусмотрены хромированные и лакированные накладки. Интересно, что часть ткани и пластика получены путем вторичной переработке. Рулевое колесо знакомо по тому же Velar. Показания приборов теперь

выведены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей и могут проецироваться на лобовое стекло. Вместо круглого селектора трансмиссии установлен более традиционный рычаг.

По примеру старших братьев на наклоненной центральной панели Evoque установлены два 10,1-дюймовых сенсорных экрана. Верхний монитор отведен для







мультимедийной системы и спутниковой навигации, а нижний – для климат-контроля и полноприводной трансмиссии. Настройки климата можно изменять и с помощью больших круглых переключателей, дополненных небольшими экранчиками, показывающими выбранную температуру. Кнопок, как таковых, здесь нет вообще. Перчаточный ящик и бокс в подлокотнике увеличены в размерах, а USB-портов теперь 6.

У рулевой колонки широкий диапазон регулировок по высоте и глубине. Посадка за рулем довольно низкая, по меркам вседорожников. Новые передние кресла комфортабельные и обладают очень хорошей боковой поддержкой. Водителя и пассажира разделяет высокий трансмиссионный

тоннель. Узкое заднее стекло ограничивает обзорность при парковке.

На втором ряду Range Rover Evoque стало на 20 мм больше места для ног, хотя запас над головой остается небольшим. Объем багажника вырос с 591 л, а со сложенными задними сиденьями он составляет 1383 л.

Начальный Evoque оснащен системой бесключевого доступа, двухзонным климат-контролем, датчиками света и дождя, камерой заднего вида, аудиосистемой, связью Bluetooth, парктроником и круиз-контролем. Также установлены 7 подушек безопасности, системы стабилизации и контроля давления в шинах, технологии автоматического замедления и соблюдения полосы движения. В самой дорогой версии

HSE добавлены кожаный салон, электропривод и подогрев передних сидений, Wi-Fi, спутниковая навигация, парковочный автопилот, камеры кругового обзора (с возможностью «видеть» сквозь капот) и электропривод двери багажника. Также в этом случае есть системы слежения за «слепыми» зонами, распознавания дорожных знаков и определения усталости водителя. Список дополнительного оборудования включает панорамную крышу, электропривод рулевой колонки и обогрев задних кресел.

Как и ранее, Range Rover Evoque оснащают 2,0-литровыми двигателями с турбонаддувом с линейки Ingenium. Бензиновые «четверки» развивают 200, 250 и 300 л. с. Самый мощный вариант эластичный обладает отличными тяговыми характеристиками благодаря тому, что максимальные 400 Н·м крутящего момента достигаются в широком диапазоне 1500-4500 об/мин. Мотор стал тише. Вседорожник демонстрирует очень неплохую динамику: разгон до 100 км/ч занимает 6,6 с, а максимальная скорость составляет 242 км/ч. При этом «аппетит» у него умеренный – 8,2 л/100 км в смешанном цикле. Такого результата добились благодаря 48-вольтовой гибридной установке.

Турбодизель развивает 150 либо 180 л. с. с одной турбиной и 240 л. с. – с двумя. Последний вариант, конечно, предпочтительнее, ведь у него в распоряжении внушительные 500 Н·м крутящего момента, причем всего с 1500 об/мин. Двигатель отзывчивый, но слишком громкий. С ним вседорожник разгоняется до 100 км/ч за 7,3 с и развивает 225 км/ч. Расход топлива очень небольшой – в среднем 6,3 л/100 км.

Автоматическая 9-ступенчатая трансмиссия отличается плавностью переключения передач и быстротой реакции. Большинство версии будут полноприводными и Evoque остается настоящим Land Rover. Полный привод дополнен системой Terrain Response 2, позволяющая выбрать режимы для езды по снегу, камням, грязи и песку. Также предусмотрен вседорожный круиз-контроль All-Terrain Progress Control, позволяющий на малой скорости «проползти» скромный участок. Короткие свесы кузова и большой дорожный просвет (212 мм) также способствуют хорошей проходимости. Автомобиль легко преодолевает броды глубиной 60 см (есть даже сканер для замера глубины), а на крутом спуске помогает технология Hill Descent Control.

На асфальте вседорожник порадует хорошей управляемостью. У него очень хорошо настроено рулевое управление – точное, острое и приятно наполненное тяжестью. Широкая колея и заднюю подвеска с интегрированным рычагом способствуют неплохому поведению в поворотах. Адаптивные амортизаторы позволяют сделать езду комфортнее, а в режиме Dynamic уменьшают крены кузова. Правда, с 21-дюймовыми дисками Evoque жестковат. Зато улучшена шумоизоляция и в салоне стало еще тише.

Новый Range Rover Evoque уже поступил в продажу в Европе, объявлены даже украинские цены. У нас вседорожник будет стоить от 1,2 млн. гривен.





Технические характеристики Range Rover Evoque

Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная/полная масса, кг	1850/2450	1880/2510
Длина/ширина/высота, мм	4371/1904/1649	
Колесная база, мм	2681	
Колея передняя/задняя, мм	1626/1631	
Клиренс (дорожный просвет), мм	212	
Объем багажника мин/макс, л	591/1383	
Диаметр разворота, м	11,6	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1999	1999
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	300 при 5500	240 при 4200
Макс. крутящий момент, Н • м при об/мин	400 при 1500-4500	500 при 1500-2500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/67	Дт/67
Трансмиссия		
Тип привода	Подключаемый полный	
Коробка передач	9-ст. автоматическая	
Ходовая		
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые	
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBA, DSC, Terrain Response, TPMS, HDC	
Количество подушек безопасности, шт.	7	
Размер шин	235/60 R18	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,6	7,7
Максимальная скорость, км/ч	242	225
Расход топлива, л/100 км		
смешанный цикл	8,2	6,3
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 207 000 – 2 078 500	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Volvo V6

универсал, к



60 Cross Country

который не боится бездорожья





Для Volvo универсалы всегда были не менее важными, чем седаны. Они стабильно пользуются спросом, а начиная с 90-х годов в линейке шведской марки присутствуют модели повышенной проходимости Cross Country. Поскольку в прошлом году дебютировал новый Volvo V60, то теперь в производство поступил его вседорожный вариант.

Универсал выдержан в духе современных авто шведской марки и очень похож на старшего брата Volvo V90 Cross Country. У него такой же лаконичный скандинавский дизайн с простыми и чистыми линиями.

Особенно фамильные черты заметны при взгляде в анфас. Фирменная перечеркнутая решетка радиатора декорирована хромом, а светодиодные фары дополнены Т-образными ходовыми огнями (в Volvo их сравнивают с молотом скандинавского бога Тора). В универсала понижена оконная линия и гораздо меньший, чем у предшественника, угол наклона задних стоек крыши. Традиционно в самих стойках размещены узкие L-образные фонари, а пятая дверь сверху прикрыта спойлером. Традиционными атрибутами версии Cross Country являются защитный пластиковый обвес и увеличенный

сразу на 60 мм (до 210 мм) дорожный просвет.

Новый Volvo V60 Cross Country построен на модульной платформе SPA (как и V90, и XC90). При длине 4784 мм и колесной базе в 2872 мм он больше предшественника и довольно крупный, по меркам D-класса. Да и масса немаленькая – 1815 кг в начальной версии.

Сдержанный шведский стиль преобладает и в салоне универсала. Кожа в отделке сочетается с тиковым деревом и алюминием, а подсветка осуществляется с помощью светодиодов. Показания приборов выве-





дены на 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей с изменяемой конфигурацией. Данные могут проецироваться на лобовое стекло.

Центральная панель Volvo V60 Cross Country немного повернута к водителю. Большую ее часть занимает большой сенсорный дисплей мультимедийной системы с диагональю 9,5 дюйма. Благодаря ему тут осталось совсем немного клавиш блока аудиосистемы и ни одного переключателя климат-контроля.

Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние сиденья мягкие и ком-

фортательные, но при этом улучшена и их боковая поддержка. В базовой версии они оснащены подогревом. Обзорность назад гораздо лучше, чем у предшественника. Водителя и пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, на котором размещен оригинальный переключатель запуска двигателя. Подлокотник прячет бокс для мелкой поклажи.

На втором ряду очень щедрое пространство для ног, немного вырос и запас пространства над головой. Салон достаточно широкий, чтобы сзади поместились трое пассажиров, однако диван профилирован

под два места и сидящий по центру почувствует дискомфорт. Зато объем багажника один из самых больших в классе: 529 л в обычном состоянии и 1364 со сложенными задними сиденьями. Пятая дверь может быть оснащена электроприводом с функцией сенсорного открытия.

Оснащение Volvo V60 Cross Country расширено и теперь включает систему доступа без ключа, электроприводы стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонный климат-контроль, аудиосистему, спутниковую навигацию, круиз-контроль с ограничителем скорости. Традиционно для Volvo













богат набор систем безопасности: 8 подушек, системы стабилизации, автоматического торможения, распознавания дорожных знаков и определения усталости водителя. Самый дорогой вариант Inscription добавляет датчики света и дождя, камеру заднего вида, электропривод передних и подогрев

задних сидений, систему соблюдения полосы. Среди опций есть парковочный автопилот, Wi-Fi, панорамная крыша, система полуавтономного движения, камеры кругового обзора.

На первых порах для универсала предложат на выбор два 2,0-литровых турбомото-

ра. Бензиновая «четверка» развивает 254 л. с. при 5500 об/мин и обладает максимальным крутящим моментом в 350 Н·м при 1800-4800 об/мин. У двигателя спокойный характер и хорошая тяга в среднем диапазоне оборотов, а турбопауза практически не дает о себе знать. Работает он тихо и плавно. С ним разгон до



100 км/ч занимает 6,8 с, а максимальная скорость составляет 228 км/ч. Расход топлива в смешанном цикле весьма умеренный – 7,8 л/100 км в смешанном цикле.

Альтернатива – 190-сильный турбодизель. Его главное преимущество – немалая тяга с низких оборотов. Максимальные 400 Н·м крутящего момента доступны с 1750 об/мин. Мотор не самый тихий, хотя действительно громким становится разве что при резком разгоне. Конечно, динамика похуже, чем у бензиновой версии – 8,2 с до 100 км/ч и максимальные 220 км/ч. Но зато двигатель гораздо экономичнее – расходует в среднем 5,4 л/100 км.

Позже линейку Volvo V60 Cross Country расширят 310-сильный бензиновый турбомотор объемом 2,0 л и подзаряжаемый гибрид мощностью 340 л. с.

Все версии V60 Cross Country доступны исключительно с 8-ступенчатой автоматической трансмиссией и полным приводом. Есть и помощь на крутом спуске Hill Descent Control. Универсал демонстрирует неплохую проходимость и способен соперничать со многими вседорожниками.

На асфальте полный привод обеспечивает хорошее сцепление с дорогой. Следует отметить, что вседорожный универсал Volvo комфортнее стандартной модели. Его под-

веска более мягкая и длинноходая, а у шин выше профиль. Дорожные неровности хорошо поглощаются и при этом крены кузова в поворотах не слишком сильно выросли. За доплату предложены адаптивные амортизаторы и задняя пневмоподвеска. Руль довольно легкий, хотя в спортивном режиме наполняется тяжестью. Однако обратной связи у него немного. Также новые шины довольно шумные на больших скоростях, но в общем в салоне тихо.

Новый Volvo V60 Cross Country уже поступил в продажу в Европе. Там он стоит от 52 тыс. евро.

Технические характеристики Volvo V60 Cross Country

Тип кузова	универсал	
Количество дверей/мест, шт.	5/5	
Снаряженная/полная масса, кг	1815	1844
Длина/ширина/высота, мм	4784/1850/1499	
Колесная база, мм	2872	
Колея передняя/задняя, мм	1610/1610	
Клиренс (дорожный просвет), мм	210	
Объем багажника, л	529/1364	
Диаметр разворота, м	11,0	
Двигатель		
Рабочий объем, см3	1969	1969
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	254 при 5500	190 при 4250
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	350 при 1800-4800	400 при 1750-2500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/55	Дт/55
Трансмиссия		
Тип привода	Подключаемый 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, DSTC, HDC	
Количество подушек безопасности, шт.	8	
Размер шин	235/50 R19	
Эксплуатационные показатели		
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	6,8	8,2
Максимальная скорость, км/ч	228	220
Расход топлива, л/100 км		
смешанный цикл	7,8	5,4
Стоимость автомобиля (в Европе), евро	52 000 – 59 000	
Периодичность техобслуживания, км	20 000	

Сравнение компактных универсалов



Ford Focus Wagon

Узкая решетка радиатора Ford Focus Wagon обрамлена хромом



Hyundai i30 Wagon

Трапециевидная решетка радиатора Hyundai i30 Wagon сочетается с продолговатыми фарами



Skoda Octavia Combi

Широкая решетка радиатора Skoda Octavia Combi сочетается с четырьмя

Универсалы покупают по практическим соображениям. Подобные автомобили привлекают вместительным салоном и большим багажником. Конечно, большинство универсалы – весьма крупные и не очень дешевые. Впрочем, модели С-класса и относительно недорогие, и вместительные. Среди подобных автомобилей – и герои нашего сравнительного тест-драйва **Ford Focus Wagon**, новейший **Hyundai i30 Wagon** и обновленный **Skoda Octavia Combi**.

Ford Focus Wagon вскоре уступит место модели нового поколения, но все равно выглядит весьма свежо и динамично. У него большой угол наклона лобового стекла, профилированные боковины и мускулистые расширенные колесные арки. Узкая решетка радиатора обрамлена хромом, а воздухозаборник в бампере небольшой. Узкие фары дополнены светодиодными лампами дневного света. Задние стойки Focus Wagon отличаются большим углом наклона, а на крыше установлен спойлер. Пятая дверь рельефная, а крупные фонари растянуты на крылья.

Новый Hyundai i30 Wagon стал серьезнее на вид, теперь он похож на младшего брата Hyundai i20. Изогнутые волнообразные поверхности ушли в прошлое. В универсала длинный капот, широкая трапецевидная решетка радиатора и узкие фары. Это черты нового фирменного стиля Hyundai. Оптика дополнена светодиодными лампами дневного света. Оконная линия стала немного выше, а у стоек крыши уменьшены углы наклона. Пятая дверь выполнена рельефной, как у Hyundai Tucson, и прикрыта спойлером. Каплевидные фонари растянуты над крыльями.

Skoda Octavia Combi не так давно прошел модернизацию. Автомобиль отличается строгим граненым стилем. Знакомая широкая решетка радиатора Skoda сочетается с четырьмя угловатыми фарами, дополненными узкими светодиодными лампами дневного света. В бампере размещен широкий воздухозаборник. Слегка заостренный «нос» украшен логотипом марки. Задние стойки наклонены на большой угол, а на верхней кромке пятой двери находится спойлер. Довольно лаконично выглядят небольшие четырехугольные фонари.

Octavia Combi несколько крупнее своих соперников: он достигает 4659 мм в длину тогда, как Focus Wagon – 4556 мм, а i30 Wagon – 4585 мм. У него же и самая большая колесная база – 2686 мм против 2650 мм у Hyundai и 2648 мм – у Ford. Корейский универсал ощутимо легче, чем два других автомобиля: его масса – 1248 кг, Octavia весит 1272 кг, а Focus – 1334 кг.

В салоне Ford заметны черты спортивного стиля. В отделке присутствуют многочисленные серебристые вставки «под алюминий». Обод четырехспицевого рулевого колеса обшит кожей, а в районе хвата рук на нем



У передних стоек крыши Ford – большой угол наклона



У Hyundai – профилированные боковины



Skoda самый крупный – 4659 мм



Пятая дверь Focus Wagon выполнена рельефной



Заднее стекло i30 Wagon прикрыто спойлером



По краям кузова Octavia Combi установлены квадратные фонари

есть наплывы. Циферблаты приборов помещены в отдельные колодцы. Между спидометром и тахометром находятся указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя, а также экран бортового компьютера. Центральная панель наклонена, а сверху установлен дисплей мультимедийной системы. Кнопки блоков аудиосистемы и климат-контроля крупные и удобные в пользовании, к ним легко привыкнуть. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине, можно изменить и высоту кресла водителя. Передние сиденья Focus Wagon комфортабельные и обладают лучшей в тройке боковой поддержкой. Они оснащены подогревом. Подлокотник прячет вместительный бокс для мелкой поклажи. Обзорность во всех направлениях хорошая.

В салоне Hyundai господствуют горизонтальные линии, а трехспицевое рулевое колесо обшито кожей. Дизайнеры отказались от отдельных колодцев для циферблатов приборов, как у предшественника. Внутри спидометра расположен указатель уровня топлива, а в тахометре находится датчик температуры двигателя. По центру установлен цветной экран бортового компьютера. Наклоненная центральная панель увенчана 5,0-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Благодаря ему клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля здесь немного, хотя некоторые из них мелковаты. У рулевой колонки i30 Wagon изменяются угол наклона и глубина, а водительское сиденье регулируется по высоте. Передние кресла комфортабельные и неплохо удерживают спину. Они оснащены обогревом, как и руль. Благодаря увеличенному заднему стеклу улучшена обзорность. Центральный подлокотник сдвижной, а бокс в нем довольно вместительный.

Материалы в салоне Skoda несколько качественнее, чем у конкурентов. В отделке заметны черные лакированные вставки, а четырехспицевое рулевое колесо обшито кожей. Внутри преобладают прямые линии. Шкалы приборов выполнены в классическом стиле. Внутри спидометра размещен указатель остатка топлива в баке, а в тахометре – датчик температуры охлаждающей жидкости. По центру установлен дисплей бортового компьютера. Центральная панель широкая, а переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля декорированы хромом. Они крупные и удобные в пользовании. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, а у кресла водителя изменяется высота. Сиденья первого ряда несколько упругие, но зато неплохо удерживают спину. На трансмиссионном тоннеле размещен подлокотник с отделением внутри, а под водительским креслом – ниша со светоотражающим жилетом. Тоненькие стойки крыши Octavia Combi обеспечивают лучшую в тройке обзорность.

На втором ряду места для ног в Skoda несколько больше, чем в Ford и Hyundai. Зато

в i30 Wagon салон шире в районе плеч. Octavia Combi обладает и самым большим пространством над головой. Кроме того, у чешского универсала наиболее вместительный багажник – 610 л против 602 л у Hyundai и 476 л – у Ford. Со сложенными задними сиденьями получается 1740, 1650 и 1502 л, соответственно.

Для объективного сравнения выбраны версии приблизительно одинаковой стоимости – Ford Focus Wagon 1,6 Comfort, Hyundai i30 Wagon 1,6 Express и Skoda Octavia Combi 1,6 Active. Все они укомплектованы электроподъемниками, электроприводом и обогревом зеркал заднего вида, аудиосистемой, системой стабилизации. У Ford и Skoda кондиционер, а у Hyundai – климат-контроль. Также i30 Wagon получил парктроник и круиз-контроль, а в Focus Wagon есть подогрев лобового стекла. У Hyundai и Ford поб подушек безопасности тогда, как у Skoda – 2.

Все три универсала оснащены бензиновыми четырехцилиндровыми двигателями объемом 1,6 л. Под капотом Focus Wagon – мотор мощностью 125 л. с. при 6000 об/мин. Максимальные 159 Н·м крутящего момента достигаются при 4000 об/мин. «Четверка» обладает бодрым нравом и неплохо набирает обороты. При этом она работает довольно тихо и плавно. Роботизированная трансмиссия с двумя сцеплениями PowerShift демонстрирует быстрые переключения передач. Разгон до 100 км/ч занимает 11,9 с, а максимальная скорость – 193 км/ч. В городском цикле универсал расходует 8,7 л/100 км, а в загородном – 4,9 л/100 км. Также Ford у нас можно выбрать со 105-сильной версией этого двигателя, бензиновыми турбомоторами объемом 1,0 л (100 и 125 л. с.) и 1,5-литровыми турбодизелями на 95 и 120 л. с.

Атмосферная 1,6-литровая «четверка» Hyundai i30 Wagon самая мощная в тройке – 130 л. с. при 6300 об/мин. Она высокооборотистая, а потому ее постоянно приходится раскручивать. Пик крутящего момента в 155 Н·м доступен при 4850 об/мин. Двигатель отзывается приятным и не слишком громким звуком. Hyundai разгоняется до 100 км/ч за 11,5 с и способен развить 192 км/ч. Автоматическая 6-ступенчатая коробка переключения передач отличается плавностью работы, но ее реакции не столь быстрые, как у соперников. В городе расход топлива составляет 9,5 л/100 км, а на трассе – 5,2 л/100 км.

Skoda Octavia оснащена атмосферной «четверкой». При объеме в 1,6 л она развивает 110 л. с. при 5000 об/мин. Этот двигатель более тяговит в среднем диапазоне оборотов, ведь максимальный крутящий момент в 155 Н·м доступен при 3800 об/мин. Мотор работает тихо и без вибраций, плавно переключаются передачи и в 6-ступенчатом «автомате». Правда, динамика у Octavia не самая лучшая: 12,2 с до 100 км/ч и максимальные 188 км/ч. Зато «аппетит» в уни-



Циферблаты приборов Ford расположены в отдельных колодцах



Центральная панель Hyundai наклонена



Приборы Skoda выполнены в классическом стиле



В Focus Wagon меньше всего места над головой



В i30 Wagon салон шире в районе плеч



У Octavia Combi больше всего места для ног

версала относительно скромный: 8,4 л/100 км в городском цикле и 5,1 л/100 км – на трассе. Для автомобиля в Украине можно выбрать бензиновые турбомоторы объемом 1,4 л (150 л. с.) и 1,8 л (180 л. с.), а еще 2,0-литровый 150-сильный турбодизель.

Практичность – не помеха отточенной управляемости, что успешно подтверждает Ford. Его рулевое управление на удивление острое и точное, а также самое информативное в тройке. Поворачиваемость близка к нейтральной. Focus Wagon получил независимую многорычажную (а не полунезависимую) заднюю подвеску, что положительно сказывается на поведении автомобиля. Он мало кренится в поворотах, а подвеска при этом хоть и упругая, но обеспечивает неплохой комфорт езды. Тормоза обеспечивают отличное замедление. А на больших скоростях в салоне тихо – это заслуга хорошей шумоизоляции.

Hyundai i30 также демонстрирует уверенную управляемость благодаря новой многорычажной подвеске. Она легко справляется с большинством дорожных неровностей, хотя крены кузова при этом выражены больше, чем у двух других универсалов. Подвеска все же больше ориентирована на комфорт. У автомобиля хорошее сцепление с дорогой, а рулевое управление стало точнее. Но все равно обратной связи немного. В скоростных виражах нередко проявляется и недостаточная поворачиваемость. А вот на малых скоростях Hyundai неплохо маневрирует и демонстрирует самый маленький диаметр разворота – 10,6 м (у Ford – 11 м, у Skoda – 11,1 м). В салоне достаточно тихо благодаря улучшенной шумоизоляции. Кроме того, автомобиль неплохо замедляется.

Skoda демонстрирует уверенную и безопасную управляемость. Рулевое управление демонстрирует неплохую точность и информативность. Сцепление с дорогой и курсовая устойчивость – на высоте, а в поворотах универсал уверенно держит траекторию. Подвеска Octavia Combi достаточно упругая, хотя все же несколько мягче, чем у Focus Wagon. Она неплохо справляется с дорожными неровностями и при этом нежелательные движения кузова мало проявляются. У автомобиля хорошая шумоизоляция, поэтому на скорости 120 км/ч в салоне тихо. Тормоза Skoda также хорошие: замедление хорошее, а усилие на педали легко дозируется.

Skoda Octavia Combi 1,6 Active самый доступный в тройке – 529 тыс. гривен. Он также привлекает наиболее вместительным багажником. Ford Focus Wagon 1,6 Comfort стоит 562 300 гривен, а его сильная сторона – хорошая управляемость. Hyundai i30 Wagon 1,6 Express дорожке соперников – 583 800 гривен, но у него и наиболее богатая комплектация.



Объем багажника Ford – 476 л

У Hyundai в распоряжении 602 л

Багажник Skoda самый большой – 610 л

Технические характеристики

Модель	Ford Focus Wagon	Hyundai i30	Skoda Octavia Combi
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1334	1248	1272
Длина/ширина/высота, мм	4556/1823/1505	4585/1795/1465	4659/1814/1465
Колесная база, мм	2648	2650	2686
Колея передняя/задняя, мм	1544/1558	1565/1573	1551/1520
Клиренс (дорожный просвет), мм	145	150	154
Объем багажника мин/макс, л	476/1502	602/1650	610/1740
Диаметр разворота, м	11,0	10,6	11,1
Двигатель			
Рабочий объем, см3	1596	1591	1598
Тип	Бензиновый		
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	125 при 6000	130 при 6300	110 при 5000
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	159 при 4000	155 при 4850	155 при 3800
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/55	Аи-95/50	Аи-95/50
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	6-ст. роботизированная, с двумя сцеплениями	6-ст. автоматическая	6-ст. автоматическая
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		Полузависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт	6	6	2
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP		
Размер шин	205/55 R16	195/65 R15	195/65 R15
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,9	11,5	12,2
Максимальная скорость, км/ч	193	192	188
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	8,7	9,5	8,4
загородный цикл	4,9	5,2	5,1
смешанный цикл	6,3	6,8	6,3
Стоимость тестируемого автомобиля (в Украине), гривен	562 300	583 800	529 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Поединок рамных пикапов



Ford Ranger

Решетка радиатора Ford Ranger
состоит из трех широких балок



Mitsubishi L200

Радиаторная решетка Mitsubishi L200
выполнена в традиционном
японском стиле



Toyota Hilux

Радиаторная решетка Toyota Hilux
покрыта хромом

Пикапы – это, в первую очередь коммерческие транспортные средства. Хотя, например в США такие автомобили очень популярны и уже стали культовыми. Эти модели имеют и ряд неоспоримых преимуществ: они вместительны, могут буксировать тяжелый прицеп, да и на бездорожье отлично себя проявляют. Поэтому подойдут как для мелкого бизнеса, так и активного отдыха. А дизельные двигатели обеспечивают неплохую экономичность. Среди представленных в Украине пикапов есть Ford Ranger, Mitsubishi L200 и Toyota Hilux.

Ford Ranger известен с 1998 года, а сейчас в производстве – его третье поколение, которое недавно повторно обновили. Он выглядит солидно и грозно, как и подобает автомобилю такого класса. У него массивные бамперы, мускулистые расширенные колесные арки и профилированный капот. Решетка радиатора состоит из трех широких балок, под стать ей – крупные фары и немаленький воздухозаборник в бампере. Подножки и бамперы декорированы хромом, а на крыше заметны серебристые дуги. По краям кузова сзади установлены рельефные фонари.

Дизайн Mitsubishi L200 – пожалуй, самый выразительный. Широкая хромированная решетка радиатора выполнена в традиционном японском стиле. Крупные биксеноновые фары дополнены изогнутыми светодиодными лампами дневного света, от чего выглядят более грозными. В переднем бампере заметен немаленький. Боковины рельефные, а крылья выпуклые. При взгляде на пикап в профиль обращает на себя внимание J-образный изгиб оконной линии. Задний бампер хромирован, а по краям кузова – узкие фонари.

Toyota Hilux – новичок в тройке, ведь его новое поколение представлено в прошлом году. Он сохраняет лаконичный внешний вид с мускулистыми раздутыми колесными арками. Трапециевидная решетка радиатора декорирована хромом. Передний бампер немного скошен для увеличения угла въезда, а воздухозаборник в нем увеличен. Продолговатые фары дополнены своеобразными «бровями» - ходовыми огнями. Задние стойки крыши слегка расширены у основания. В более дорогих версиях присутствуют хромированные дуги, под стать им – и массивный задний бампер. По краям кузова установлены треугольные фонари.

Конечно, все три автомобиля компактны – никак не назовешь, но самым большим является Ford – 5359 мм в длину при колесной базе в 3220 мм. Toyota ему немного уступает (5330 и 3085 мм, соответственно), как и Mitsubishi: его длина – 5205 мм, а расстояние между осями – 3000 мм. L200 несколько легче конкурентов – 1855 кг против 2112 кг – у Ranger и 2095 кг – у Hilux. Столь большая масса автомобилей продиктована не только размерами, но и рамной конструкцией.

Салон Ford Ranger декорирован тканью и кожей. Передняя панель выполнена выпуклой. Обод четырехспицевого рулевого колеса



Ford самый крупный в этой тройке – 5359 мм



Mitsubishi несколько легче конкурентов – 1875 кг



Toyota отличается сдержанным дизайном



По краям кузова Ranger сзади установлены рельефные фонари



Задний борт L200 выполнен рельефным



Задний бампер Hilux декорирован хромом

декорирован вставками «под алюминий». Циферблаты приборов глубоко врезаны в панель и украшены синими стрелками. Между спидометром и тахометром находятся указатели остатка топлива в баке и температуры двигателя, а также экран бортового компьютера. Массивная центральная консоль увенчана 8,0-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы SYNC. Клавиши аудиосистемы крупные и удобные, а блок климатической установки представлен тремя большими переключателями. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине. Передние кресла широкие и мягкие, а высокая посадка обеспечивает хорошую обзорность вперед и по сторонам. Они оснащены подогревом, а у водительского кресла предусмотрен еще и электропривод регулировок. Обогревается и лобовое стекло. Подлокотник на трансмиссионном тоннеле прячет приличное отделение для мелкой поклажи.

В салоне Mitsubishi L200 присутствуют и черные лакированные вставки. Передняя панель по форме напоминает распростертые крылья. Трехспицевое рулевое колесо позаимствовано у Mitsubishi Outlander и обшито кожей. Циферблаты приборов крупные, а потому показания легче считываются. Между спидометром и тахометром установлен экран бортового компьютера. Центральная панель увенчана 7-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Клавиши блоков аудиосистемы и климатической установки большие, поэтому ими удобно пользоваться даже в рабочих перчатках. Возле рычага коробки переключения передач установлен круглый джойстик выбора режимов полноприводной трансмиссии. Рулевая колонка L200 регулируется по углу наклона и вылету. Передние кресла стали более комфортабельными и обрели лучшую боковую поддержку. Высокая посадка и большие зеркала заднего вида обеспечивают неплохую обзорность. На трансмиссионном тоннеле установлен немаленький подлокотник, прячущий внутри отделение для мелкой поклажи.

Пластик в отделке салона Toyota Hilux остается довольно жестким, но зато он долговечный. К тому же, появились черные лакированные вставки. Оригинально смотрятся изогнутые вентиляционные дефлекторы. Обод четырехспицевого рулевого колеса обшит кожей. Циферблаты приборов получили нежно-синюю оптитронную подсветку, а разделяет их цветной экран бортового компьютера. Внутри спидометра находится датчик уровня топлива в баке, а в тахометре – указатель температуры двигателя. Ассиметричная центральная панель увенчана 7-дюймовым сенсорным дисплеем мультимедийной системы Toyota Touch 2. Благодаря ему переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного. У Hilux два перчаточных ящика: верхний оснащен функцией охлаждения, зато нижний запирается на замок. У рулевой колонки Hilux изменяются и высота и глубина. Посадка стала выше, что улучшило обзорность, осо-

бенно вперед и по сторонам. Передние сиденья широкие и комфортабельные, а боковая поддержка значительно улучшена. Предусмотрен подогрев кресел и руля.

Все три пикапа представлены в четырехдверных пятиместных версиях. На втором ряду автомобилей места вполне достаточно для трех взрослых пассажиров, хотя ногам тесновато. В Ford очень приличное пространство над головой, что оценят люди ростом 190 см. При надобности кресла у пикапов складываются, образуя дополнительный багажный отсек. Вместительные и грузовые платформы у трех моделей. Наибольшая грузоподъемность у Ranger – 1088 кг. L200 может перевозить до 995 кг, а Hilux – 815 кг.

В сравнительном тест-драйве принимают участие автомобили в приблизительно равноценных комплектациях – Ford Ranger 2,2 Limited, Mitsubishi L200 2,4 Intense и Toyota Hilux 2,4 Active. Все они укомплектованы электростеклоподъемниками, климат-контролем, аудиосистемой, связью Bluetooth, датчиками света и дождя, легкосплавными дисками, системой стабилизации и круиз-контролем. У Ford и Toyota есть камера заднего вида, а Ranger оснащен еще и спутниковой навигацией. Зато L200 получил систему доступа без ключа. У Mitsubishi и Toyota – по 7 подушек безопасности, а у Ford – 6.

Естественно, в наших краях пикапы в основном дизельные. Ranger оснащен 2,2-литровым двигателем с цепным приводом газораспределительного механизма, развивающим 160 л. с. при 3700 об/мин. Он обладает неплохим максимальным крутящим моментом в 385 Н·м, который доступен с 1500 об/мин, поэтому на недостаток тяги жаловаться не придется. Ford легко буксирует прицеп весом 3,5 тонны: это лучший показатель в тройке. Да и динамика вполне адекватная – 11,8 с до 100 км/ч и максимальные 175 км/ч. Механическая 6-ступенчатая коробка переключения передач отличается точностью работы. А расход топлива относительно небольшой – 8,2 л/1000 км в городском цикле и 6,6 л/100 км – в загородном. В Украине также предложена 3,2-литровая 200-сильная версия пикапа.

Mitsubishi L200 оснащен 2,4-литровым четырехцилиндровым двигателем мощностью 154 л. с. Максимальные 380 Н·м крутящего момента достигаются при 1500-2500 об/мин. Это позволяет буксировать прицеп весом 3,1 тонны. Двигатель хорошо себя проявляет на малых оборотах и даже при 800 об/мин неплохо себя чувствует. Правда, он довольно громкий. Также нужно учитывать, что после 3500 об/мин мотор очень быстро умирят свой пыл и требует повышения передачи. Передачи в 6-ступенчатой «механике» переключаются точно. Поэтому наименее мощный пикап демонстрирует неплохую динамику. Разгон до 100 км/ч занимает 12,2 с, а максимальная скорость составляет 174 км/ч. К тому же, L200 довольно экономичный – 8,7 л/100 км в городе и 6,2 л/100 км – в на шоссе. Также предложена 181-сильная версия этого мотора.

Объем двигателя Hilux – также 2,4 л, а его



Салон Ford декорирован тканью и кожей



Передняя панель Mitsubishi по форме напоминает распростерты крылья



Циферблаты приборов Toyota снабжены синей подсветкой



Сзади в Ranger весьма щедрое пространство над головой



Сзади в L200 довольно просторно



На втором ряду Hilux достаточно места для трех пассажиров

мощность – 150 л. с. при 3400 об/мин. Он наиболее тяговитый, ведь пик крутящего момента (400 Н·м) достигается уже при 1600 об/мин. Это позволяет справиться с 3,2-тонным прицепом. Этот турбодизель не самый тихий и плавный, но зато 6-ступенчатая механическая трансмиссия неплохо настроена. Разгон до 100 км/ч осуществляется за 13,3 с, а максимальная скорость составляет 170 км/ч. В городском цикле пикап расходует 8,7 л/100 км, а на трассе – 6,5 л/100 км.

В арсенале пикапов – внушительный дорожный просвет (229 мм у Ranger, 205 мм у L200 и 208 мм у Hilux), принудительно подключаемый полный привод, понижающий ряд трансмиссии и блокировки межосевого и заднего дифференциалов. Предусмотрена и система помощи при спуске с горы. Поэтому они отлично чувствуют себя на бездорожье и способны форсировать полуметровые броды.

Конечно, от высокого двухтонного автомобиля, да еще и с рессорной задней подвеской, не стоит ожидать отточенной управляемости. Но пикапы на деле намного проворнее, чем можно было подумать. Ford демонстрирует неплохое поведение в виражах. Руль пикапа очень легкий, поэтому совладать с двухтонным Ford нетрудно. Езда вполне комфортабельная, а широкая колея способствует неплохой курсовой устойчивости. В салоне весьма тихо – это заслуга улучшенной шумоизоляции. Кроме того, у Ranger лучшие в этой тройке тормоза.

Меньший вес Mitsubishi положительно сказывается на его управляемости. Рулевое управление довольно точное, хотя все равно информативности в околонулевой зоне немного. Подвеска довольно мягкая и дорожные неровности поглощаются плавно и тихо. Кроме того, L200 не слишком кренится в поворотах, по меркам пикапов. L200 самый маневренный: диаметр его разворота – 11,8 м против 12,5 у Ranger и 12,8 м у Hilux. Неплохо показали себя и тормоза: они эффективные, а усилие на педали легко дозировать.

Toyota несколько лучше, чем два других пикапа, справляется с дорожными неровностями. Этому способствуют и настройки подвески, и 16-дюймовые высокопрофильные покрышки, и увеличенный ход подвески. Впрочем, обратной стороной являются существенные крены в поворотах. Рулевое управление очень легкое, хотя из-за электроусилителя оно не всегда дает достаточно информации о положении передних колес. Курсовая устойчивость на больших скоростях неплохая, да и внешние шумы не слишком беспокоят.

Mitsubishi L200 2,4 Intense самый доступный в тройке – 889 тыс. гривен. Цена Ford Ranger 2,2 Limited – 954 тыс. гривен, а его сильная сторона – богатая комплектация. Toyota Hilux 2,4 Active самый дорогой – 1 062 000 гривен, а его преимущество – комфорт езды.



У Ford самая большая грузоподъемность – 1002 кг

Mitsubishi может взять «на борт» 995 кг

Грузоподъемность Toyota – 815 кг

Технические характеристики

Модель	Ford Ranger	Mitsubishi L200	Toyota Hilux
Тип кузова	Пикап		
Количество дверей/мест, шт.	4/5		
Снаряженная/полная масса, кг	2112/3200	1855/2900	2078/3063
Длина/ширина/высота, мм	5359/1850/1815	5285/1815/1780	5330/1855/1815
Колесная база, мм	3220	3000	3085
Колея передняя/задняя, мм	1560/1560	1520/1515	1540/1550
Клиренс (дорожный просвет), мм	229	205	208
Диаметр разворота, м	12,5	11,8	12,8
Двигатель			
Рабочий объем, см3	2198	2442	2393
Тип	Дизельный, с турбонаддувом		
Расположение	спереди, продольно		
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4		
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	160 при 3700	154 при 3500	150 при 3400
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	385 при 1500-2500	380 при 1500-2500	400 при 1600-2000
Топливо/емкость бака, л	Дт/80	Дт/75	Дт/80
Трансмиссия			
Тип привода	Подключаемый полный		
Коробка передач	6-ст. механическая		
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Зависимая, рессорная, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	барабанные		
Количество подушек безопасности, шт.	6	7	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESP	ABS, EBD, MASC	ABS, EBD, VSC
Размер шин	265/65 R17	245/70 R16	205/65 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11,8	12,2	13,3
Максимальная скорость, км/ч	175	174	170
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	8,2	8,7	8,7
загородный цикл	6,6	6,2	6,5
смешанный цикл	7,1	7,1	7,3
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	954 000	889 000	1 062 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Сравнение японских вседорожников



Honda CR-V

Передний бампер Honda CR-V довольно
массивный



Mazda CX-5

Широкая радиаторная решетка Mazda
CX-5 напоминает улыбку



Subaru Forester

Изогнутые светодиодные фары Subaru
Forester дополнены С-образными захо-
выми огнями

По результатам 2018 года в десятке самых популярных автомобилей Украины больше всего моделей повышенной проходимости. Вседорожники пользуются у нас неплохой популярностью и время от времени появляются новые модели. Так, недавно на украинский рынок вышел Subaru Forester пятого поколения. Мы решили проверить его в сравнении с «земляками» Honda CR-V и Mazda CX-5.

Новая Honda CR-V появилась в 2017 году и сохранила знакомый стиль предшественника и характерный силуэт. В то же время формы стали более элегантными, а от профилированных боковин разработчики отказались. Широкая решетка радиатора по форме напоминает улыбку и украшена хромированной накладкой. Продолговатые фары оснащены светодиодной оптикой. Колесные арки расширены, а оконная линия высокая. Нижняя часть кузова по периметру прикрыта защитными пластиковыми накладками. Рельефная пятая дверь украшена хромированным молдингом и сверху прикрыта спойлером. Тоненькие L-образные фонари размещены в стойках крыши.

Mazda CX-5 второго поколения отличается весьма динамичным дизайном с аркообразной формой крыши и выпуклыми колесными арками. Вместе с тем, вседорожник выглядит довольно солидно. Передняя часть выдержана в стиле старшего брата Mazda CX-9. Фирменная решетка радиатора в виде улыбки стала еще шире, а вот светодиодные фары более узкие. Капот длинный, а лобовое стекло немного сдвинуто назад. Задняя часть немного приподнята, а на крыше установлен спойлер. Узкие фонари по форме напоминают лепестки.

Новый Subaru Forester очень схож с предшественником, хотя на смену в дизайне стало больше строгих граней. Фирменная четырехугольная решетка радиатора стала крупнее, но по-прежнему обрамлена хромом и разделена балкой с логотипом марки. Увеличены в размерах и светодиодные фары. Боковины украшены штампованными линиями, а колесные арки теперь более выражены. Нижняя часть кузова прикрыта защитными пластиковыми накладками. Оконная линия – довольно низкая, а у тоненьких задних стоек крыши – небольшой угол наклона. Сзади по краям установлены крупные фонари, а на крыше размещен большой спойлер.

Все три автомобиля имеют приблизительно одинаковые размеры. Длина Honda достигает 4586 мм, Subaru – 4625 мм, а Mazda – 4550 мм. У Mazda самая большая колесная база – 2700 против 2660 мм у CR-V и 2670 мм у Forester. Subaru также несколько легче своих соперников – 1548 кг против 1586 кг у Honda и 1613 кг – у Mazda.

Во внутренней отделке CR-V присутствуют черные лакированные вставки. Трехспицевое рулевое колесо является multifunctional и обшито кожей. Показания приборов выведены на жидкокристаллический дисплей. Большую часть центральной



Колесные арки Honda расширены



У Mazda самая большая колесная база – 2700 мм



Forester самый крупный в тройке – 4625 мм



Фонари CR-V расположены в стойках крыши



Продолговатые фонари CX-5 напоминают лепестки



У тоненьких задних стоек крыши Subaru – небольшой угол наклона

панели занимает 7,0-дюймовый дисплей мультимедийной системы. Благодаря ему клавиш блоков аудиосистемы и климат-контроля немного. Селектор трансмиссии расположен высоко и удобно находится под рукой. Рулевая колонка, регулируется по высоте и глубине. Кресла комфортабельные и при этом обладают хорошей боковой поддержкой. Они оснащены подогревом. Высокая посадка и уменьшенная толщина стоек крыши способствуют улучшению обзорности вперед и по сторонам. Поскольку стояночный тормоз теперь электромеханический, то это позволило существенно увеличить бокс в подлокотнике и позволило разместить нишу для поклажи в центральной консоли.

Внутри CX-5 господствует спортивный стиль. В отделке использованы ткань и кожа, наряду с ними присутствуют лакированные детали и хромированные накладки. Эмоциональности добавляет ярко-красная подсветка. Трехспицевое рулевое колесо компактное, а в районе хвата рук на ободке предусмотрены наплывы. Циферблаты приборов помещены в три отдельных колодца с серебристыми ободками. По центру размещен спидометр, слева – тахометр, а справа – цветной дисплей бортового компьютера. Данные проецируются и на лобовое стекло. К компактной центральной панели сверху прикреплен 7-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы. Переключателей аудиосистемы и климатической установки немного, но некоторые из них слишком мелкие. Рулевая колонка регулируется в двух плоскостях, а у передних сидений предусмотрен электропривод. Они несколько упругие, зато обладают лучшей в тройке боковой поддержкой. Предусмотрены подогрев и вентиляция. На трансмиссионном тоннеле Mazda – пара подстаканников и подлокотник с боксом. Обзорность вперед и по сторонам хорошая, а вот при парковке она ограничена из-за небольшого заднего стекла.

В салоне Subaru Forester передняя панель напоминает расправленные крылья. Трехспицевое рулевое колесо обшито кожей и является multifunctional. Крупные циферблаты спидометра и тахометра разделены цветным экраном бортового компьютера. На центральной панели установлены сразу два цветных дисплея. Маленький верхний – служит для отображения показаний термометра, часов, указателей температуры двигателя и давления масла. Нижний сенсорный монитор диагональю 8 дюймов отведен для мультимедийной и навигационной систем. Благодаря такой компоновке стало меньше переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля. У рулевой колонки Subaru Forester изменяются как высота, так и глубина, а водительское кресло получило электропривод. Передние сиденья комфортабельные и с хорошей боковой поддержкой. Они, как и руль, оснащены обогревом. На трансмиссионном тоннеле установлены подстаканники и подлокотник с боксом внутри.

На втором ряду места для ног в Honda несколько больше, чем у соперников. Его салон и наиболее широкий в районе плеч. А вот пространство над головой самое щедрое в Subaru. У всех автомобилей изменяется угол наклона спинки задних сидений, а в CX-5 и Forester задние сиденья обогреваются. Subaru обладает самым вместительным багажником – 505 л против 492 л у CR-V и у 442 л – у CX-5. Со сложенными креслами второго ряда получается 1775, 2145 и 1377 л, соответственно. Пятая дверь Mazda и Subaru оснащена электроприводом.

Для объективного сравнения выбраны версии моделей приблизительно одинаковой стоимости – Honda CR-V 2,4 Lifestyle, Mazda CX-5 2,5 Style+ и Subaru Forester 2,5i-L ES. Все они оснащены системой доступа без ключа, электроприводами стеклоподъемников и зеркал заднего вида, двухзонным климат-контролем, датчиками света и дождя, аудиосистемой, легкосплавными дисками, камерой заднего вида, связью Bluetooth, спутниковой навигацией, адаптивным круиз-контролем, системами стабилизации, автоматического торможения и контроля давления в шинах. У Forester и CR-V – 7 подушек безопасности, а у CX-5 – 6. Mazda получила систему мониторинга «слепых» зон, а Honda и Subaru – технологию контроля полосы движения. CR-V также оснащен системой определения усталости водителя.

Все три автомобиля оснащены бензиновыми атмосферными четырехцилиндровыми двигателями. Под капотом Honda – 2,4-литровый двигатель мощностью 188 л. с. при 6400 об/мин. «Четверка» высокооборотистая, хотя пиковый крутящий момент достигается уже при 3900 об/мин и достигают 244 Н·м. По мере роста оборотов двигатель становится шумным. Бесступенчатый вариатор неплохо подбирает обороты двигателя и имитирует работу классического «автомата». CR-V разгоняется до 100 км/ч за 10,2 с и способен развить 190 км/ч. «Расход топлива составляет 10,3 л/100 км в городском цикле и 6,3 л/100 км – в загородном. К слову, автомобилю подойдет бензин Аи-92.

Мотор Mazda объемом 2,5 л самый мощный – 194 л. с. при 5700 об/мин. Он и наиболее тяговитый в этой тройке, ведь пиковые 256 Н·м крутящего момента доступны при 4000 об/мин. Хотя на высоких оборотах двигатель становится достаточно шумным. По динамическим характеристикам CX-5 превосходит соперников: разгоняется до 100 км/ч за 9,2 с, а его максимальная скорость – 195 км/ч. Передачи в 6-ступенчатом «автомате» переключаются быстро. Вседорожник расходует 9,3 л/100 км в городе и 6,4 л/100 км – на шоссе. Также доступен 2,0-литровый 165-сильный бензиновый мотор.

В отличие от соперников, двигатель Subaru – не рядный, а оппозитный. При рабочем объеме в 2,5 л «четверка» развивает 184 л. с. Она отличается бодрым нравом и быстро раскручивается. Лучше всего мотор проявляет себя в среднем диапазоне оборотов, хотя крутящий момент у него поменьше, чем



Селектор трансмиссии Honda установлен высоко на центральной панели



Циферблаты приборов Mazda помещены в три отдельных колодца



На центральной панели Forester – два дисплея



У CR-V больше всего пространства для ног сзади



Задние сиденья CX-5 оснащены обогревом и регулировкой спинок



В Subaru – больше всего места над головой

у соперников – 239 Н·м при 4400 об/мин. Мотор довольно тихий, а вариатор Lineartronic работает плавно. Разгон до 100 км/ч занимает 9,5 с, а максимальная скорость – 207 км/ч. А вот «аппетит» самый скромный в тройке – 9,3 л/100 км в городе и 6,3 л/100 км – на трассе. Также можно выбрать Forester с 2,0-литровым 150-сильным двигателем.

У Honda и Toyota полный привод подключаемый, а вот у Subaru – постоянный. Поэтому он лучше чувствует себя вне асфальта, хотя все равно ему больше подойдет легкое бездорожье. У него и самый высокий дорожный просвет – 220 мм против 208 мм у CR-V и 200 мм – у CX-5. К тому же, в Forester предусмотрен специальный вседорожный режим трансмиссии и технология помощи на спуске Hill Descent Control.

Honda демонстрирует неплохую управляемость. Новая многорычажная задняя подвеска уменьшила крены кузова в поворотах. При этом езда остается комфортабельной, что особенно ощутимо на дорогах с большим количеством выбоин. Недостаточная поворачиваемость теперь менее ощутима. Вседорожник довольно неплохо маневрирует на малых скоростях и обладает самым маленьким диаметром разворота – 10,4 м против 10,8 м у Subaru и 11 м у Mazda. Рулевое управление с электроусилителем точное, однако информативности в околонулевой зоне у него немного. При езде по автостраде в салоне тихо – чувствуется улучшенная шумоизоляция.

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

Длинноходая подвеска Subaru Forester тихо и плавно поглощает значительную часть выбоин. Вместе с тем, крены в поворотах у него стали меньше. Рулевое управление Subaru точное и наполнено тяжестью, но немного больше обратной связи ему не помешало бы. На больших скоростях автомобиль порой заходит в вираж слишком широко. Зато курсовая устойчивость вседорожника неплохая, а сцепление с дорогой отличное. При езде по шоссе при 120 км/ч в салоне стало значительно тише.

Mazda CX-5 2,5 Style+ самый доступный в тройке – 1 019 000 гривен. При этом у него богатое оснащение и хорошая динамика. Subaru Forester 2,5i-L ES стоит 1 020 000 гривен и отличается экономичностью. Honda CR-V 2,4 Lifestyle стоит 1 057 000 гривен и привлекает просторным салоном.



Объем багажника Honda – 492 л



У Mazda в распоряжении – 442 л



Багажник Subaru самый большой – 505 л

Технические характеристики

Модель	Honda CR-V	Mazda CX-5	Subaru Forester
Тип кузова	универсал		
Количество дверей/мест, шт.	5/5		
Снаряженная/полная масса, кг	1586/1940	1613/2143	1548/2038
Длина/ширина/высота, мм	4586/1855/1689	4550/1840/1680	4625/1815/1730
Колесная база, мм	2660	2700	2670
Колея передняя/задняя, мм	1585/1595	1585/1585	1565/1570
Клиренс (дорожный просвет), мм	208	200	220
Объем багажника мин/макс, л	492/2145	442/1377	505/1775
Диаметр разворота, м	10,4	11,0	10,8
Двигатель			
Рабочий объем, см3	2356	2488	2498
Тип	Бензиновый		
Расположение	спереди, поперечно	спереди, поперечно	спереди, продольно
Расположение и количество цилиндров	В ряд, 4	В ряд, 4	Оппозитно, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	16/2		
Макс. мощность, л. с. при об/мин	188 при 6400	194 при 6000	184 при 5800
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	244 при 3900	258 при 4000	239 при 4400
Топливо/емкость бака, л	Аи-92/65	Аи-95/58	Аи-95/60
Трансмиссия			
Тип привода	подключаемый полный	подключаемый полный	постоянный полный
Коробка передач	вариатор	6-ст. автоматическая	вариатор
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости		Независимая, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые		
Тормоза задние	дисковые		
Количество подушек безопасности, шт.	7	6	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, VSA	ABS, EBD, DSC, TPMS	ABS, EBD, VDC, HDC
Размер шин	235/60 R18	225/55 R19	225/60 R17
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	10,2	9,2	9,5
Максимальная скорость, км/ч	190	195	207
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	10,3	9,3	9,3
загородный цикл	6,3	6,4	6,3
смешанный цикл	7,8	7,4	7,4
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 057 000	1 019 000	1 020 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		

Бизнес-класс за разумные деньги



Hyundai Grandeur

Хромированная решетка радиатора Hyundai Grandeur сочетается с овальными светодиодными фарами



Lexus ES

Веретенообразная решетка радиатора Lexus ES занимает почти всю переднюю часть



Volvo S90

Фары Volvo S90 украшены Т-образными светодиодами

Седаны бизнес-класса пользуются популярностью, даже несмотря на рост продаж дорогих вседорожников. Эти автомобили мощные, богато оснащенные и просторные. Конечно, эти автомобили нельзя назвать дешевыми, хотя далеко не все эти модели баснословно дорогие. На фоне самых роскошных представителей сегмента такие модели, как Hyundai Grandeur, Lexus ES и Volvo S90 имеют неплохое сочетание цены и качества.

Новый Hyundai Grandeur – свежая модель на украинском рынке. Он радикально изменился и гораздо изящнее предшественника. В дизайне преобладают плавные элегантные линии, а капот стал немного длиннее. Хромированная трапециевидная решетка радиатора сочетается с овальными светодиодными фарами. Линия крыши седана стала более покатой, боковины рельефные, а колесные арки расширены. Крышка багажника Hyundai слегка заострена, а тоненькие фонари растянуты на всю ширину кузова.

Lexus ES нового поколения стал гораздо стремительнее на вид. Седан стал похож на старшего брата LS. У него аркообразная форма крыши, высокая оконная линия и увеличен угол стоек крыши. Фирменная веретенообразная решетка радиатора стала крупнее, но выглядит элегантнее, чем ранее. Необычные Z-образные фары являются светодиодными. Капот и боковины выполнены профилированными. Продолговатые фонари соединены хромированным молдингом, а в крышку багажника интегрирован небольшой спойлер.

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

Конечно, Е-класс подразумевает приличные размеры автомобиля. Седан Lexus самый большой в этой тройке: его длина достигает 4975 мм против 4963 мм у Volvo и 4930 мм у Hyundai. А вот колесная база самая большая у S90 – 2941 мм тогда, как у ES – 2870 мм, а у Grandeur – 2845 мм. Шведский автомобиль несколько тяжелее соперников – 1801 кг против 1660 кг у «японца» и 1622 кг у «корейца».

Салон Hyundai декорирован кожей, довольно много и матовых алюминиевых вставок. Передняя панель выполнена асимметричной. Четырехспицевое рулевое колесо довольно-таки крупное. Приборы украшены серебристыми ободками и разделены цветным экраном бортового ком-



Grandeur компактнее соперников – 4930 мм в длину



ES250 самый крупный – 4975 мм



S90 самый тяжелый – 1801 кг



Фонари Hyundai растянуты на всю ширину кузова



Фонари Lexus соединены хромированным молдингом



По краям кузова Volvo размещены изогнутые фонари

пьютера. Внутри спидометра установлен указатель уровня топлива, а в тахометре находится датчик температуры двигателя. Широкая центральная панель наклонена и немного повернута к водителю. Сверху на ней соседствуют 8,0-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы и циферблат часов. Переключатели блоков аудиосистемы и климат-контроля рационально упорядочены. Рулевая колонка регулируется по высоте и глубине, а передние сиденья Grandeur оснащены электроприводом. Они комфортабельные, хотя боковая поддержка у них не самая лучшая. Предусмотрены функции подогрева и вентиляции, обогревается и руль. На широком трансмиссионном тоннеле расположен подлокотник с боксом внутри. Приподнятая «корма» несколько ограничивает обзор назад.

Во внутренней отделке Lexus присутствуют кожа и дерево. Трехспицевый руль небольшой, а на приборной панели жидкокристаллический дисплей соседствует с аналоговыми указателями уровня топлива и температуры двигателя. Внутри сразу обращает на себя внимание ассиметричная центральная панель, немного повернутая к водителю. Сверху на ней установлен сенсорный экран мультимедийной системы диагональю 8 дюймов. Рядом с ним – небольшой циферблат часов. Навигация в меню осуществляется с помощью сенсорной панели, распознающей начертания букв пальцами. Переключателей блоков аудиосистемы и климат-контроля немного, но они слишком мелкие. Как рулевая колонка, так и передние сиденья Lexus ES получили электропривод регулировок. Кресла являются самыми мягкими и комфортабельными в тройке. Также предусмотрены их подогрев и вентиляция. Водителя и переднего пассажира разделяет высокий трансмиссионный тоннель, а расположенный на нем подлокотник прячет вместительный бокс с беспроводной зарядкой для смартфонов.

Салон Volvo S90 декорирован кожей и полированным алюминием, присутствует в отделке и тиковое дерево. Трехспицевое рулевое колесо снабжено напльями на ободке в районе хвата рук, а селектор трансмиссии инкрустирован натуральным хрусталем. Приборной панелью служит 12,3-дюймовый жидкокристаллический экран. На центральной панели S90 установлен немаленький 9,5-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы. Он заводит большинство важных функций – от навигации до климат-контроля. Благодаря этому переключателей здесь осталось всего восемь. У рулевой колонки изменяются высота и глубина. Передние сиденья Volvo комфортабельные и обеспечивают неплохую боковую поддержку. Они оснащены подогревом, но регулируются вручную. Посадка немного ниже, чем в других седанах, но обзорность во всех направлениях хорошая. На высоком трансмиссионном тоннеле предусмотрен

подлокотник с немаленьким боксом внутри.

На втором ряду места для ног в Lexus и Volvo несколько больше, чем в Hyundai. Пространство над головой приблизительно одинаковое во всех трех автомобилях. Салон ES не столь широкий, как у соперников, хотя и здесь хватит места для троих взрослых. Задние кресла Grandeur оснащены подогревом. Volvo обладает наиболее вместительным 500-литровым багажником тогда, как в Lexus его объем равен 460 л, а в Hyundai – 446 л. Крышка багажника ES и Grandeur снабжена электроприводом открытия.

Для сравнения выбраны Hyundai Grandeur 3,0 Top, Lexus ES250 Executive и Volvo S90 2,0 T5 Momentum. Естественно, автомобили очень богато оснащены: у всех есть система доступа без ключа, двухзонный климат-контроль, электропакет, аудиосистема, связь Bluetooth, датчики освещения и дождя, адаптивный круиз-контроль, легкосплавные диски, системы стабилизации и контроля давления в шинах. Grandeur и ES получили спутниковую навигацию, систему мониторинга «слепых» зон и люк в крыше. В Lexus установлена камера заднего вида, а в Hyundai – камеры кругового обзора. Японский седан привлекает внушительным набором подушек безопасности – их у него целых 10 тогда, как у Volvo и Hyundai – по 7. Шведский и корейский автомобили оснащены системами автоматического замедления и соблюдения полосы движения.

Hyundai единственный в тройке оснащен двигателем V6. Этот 3,0-литровый двигатель самый мощный в тройке – развивает 260 л. с. при 6400 об/мин, а максимальные 304 Н·м крутящего момента доступны только при 5300 об/мин. Мотор высокооборотистый, поэтому на «низах» порой ощутим недостаток тяги. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия работает плавно, но порой ее реакции недостаточно быстрые. Разгон до 100 км/ч занимает 7,9 с, а максимальная скорость составляет 230 км/ч. Зато «шестерка» отличается тишиной и плавностью работы. Правда, ее «аппетит» очень приличный – 13 л/100 км в городском цикле и 6,8 л/100 км – в загородном.

У Lexus ES250 под капотом 2,5-литровая атмосферная «четверка». Двигатель развивает 207 л. с. при 6600 об/мин и обладает 243 Н·м крутящего момента при 4000 об/мин. Его тоже приходится раскручивать. Он работает очень тихо даже при резком разгоне, под стать ему – и плавные переключения 8-ступенчатого «автомата». Седан Lexus способен достичь 100 км/ч за 9,1 с и развивает 210 км/ч. При этом он гораздо экономичнее мотора Hyundai – 8,4 л/100 км в городском цикле и 5,5 л/100 км – в загородном. Позже также появится версия модели с 3,5-литровым V6.

Volvo оснащен 2,0-литровым турбированным двигателем, который развивает 254 л. с. при 5500 об/мин. Мотор очень тяговит на малых оборотах, ведь максимальный крутя-



На центральной панели Grandeur – сенсорный дисплей и циферблат часов



Центральная панель ES250 ассиметричная



Большую часть центральной панели S90 занимает огромный дисплей



Сзади в Hyundai меньше всего места для ног



На втором ряду Lexus – довольно щедрое пространство для ног



Места для ног в Volvo немного меньше, чем у соперников

щий момента в 350 Н·м в распоряжении с 1500 об/мин. Автоматическая 8-ступенчатая трансмиссия демонстрирует плавные и быстрые переключения. Правда, на высоких оборотах мотор становится довольно шумным. Несмотря на большой вес, у S90 лучшая в тройке динамика – 6,8 с до 100 км/ч и максимальные 230 км/ч. К тому же, шведский седан довольно экономичный – 8,6 л/100 км в городском цикле и 5,3 л/100 км – на трассе. Volvo также можно выбрать с 320-сильной версией этого мотора или 2,0-литровыми турбодизелями мощностью 190 и 235 л. с.

Hyundai довольно неплох в управлении. Он уверенно слушается руля и мало кренится в виражах. Однако, недостаточная поворачиваемость довольно часто дает о себе знать. Рулевое управление седана острое, но обратной связи ему не хватает, особенно в околонулевой зоне. Да и езда несколько жестковата, что отчасти продиктовано колесными дисками большего, чем у соперников, диаметра – 18 дюймов. Следует отметить, что у Grandeur хорошие тормоза, а усилие на педали легко дозировать. На больших скоростях в салоне тихо благодаря двухслойным стеклам.

Lexus ES традиционно ориентирован на комфортабельную езду. Поэтому его подвеска руль очень легкий, хотя не самый информативный. Впрочем, он точнее и тяжелее, чем у предшественника. Вместе с тем, расширенная колея и новая многорычажная задняя подвеска значительно улучшили поведение автомобиля в виражах. Хорошее и сцепление с дорогой, однако довольно часто проявляется недостаточная поворачиваемость. Также следует отметить самую лучшую в тройке шумоизоляцию – в салоне очень тихо и на 150 км/ч.

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

Hyundai Grandeur 3,0 Top самый доступный из трех седанов – 1 221 000 гривен. Он также привлекает богатым оснащением. Volvo S90 2,0 T5 Momentum стоит 1 402 000 гривен, а его сильные стороны – динамика и вместительный багажник. Lexus ES250 Executive дороже соперников – 1 405 000 гривен и у него самая мягкая подвеска.



Объем багажника Grandeur – 446 л

У ES250 в распоряжении 460 л

Багажник S90 самый большой – 500 л

Технические характеристики

Модель	Hyundai Grandeur	Lexus ES250	Volvo S90
Тип кузова	седан		
Количество дверей/мест, шт.	4/5		
Снаряженная масса, кг	1622	1660	1801
Длина/ширина/высота, мм	4930/1865/1470	4975/1865/1445	4963/1879/1443
Колесная база, мм	2845	2870	2941
Колея передняя/задняя, мм	1596/1602	1580/1590	1628/1629
Клиренс (дорожный просвет), мм	138	145	152
Объем багажника мин/макс, л	446	460	500
Диаметр разворота, м	11,8	11,8	11,4
Двигатель			
Рабочий объем, см3	2999	2487	1969
Тип	Бензиновый		Бензиновый, с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно		
Расположение и количество цилиндров	V6	В ряд, 4	В ряд, 4
Количество клапанов/распредвалов, шт.	24/4	16/2	16/2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	260 при 6400	207 при 6600	254 при 5500
Макс. крутящий момент, Н•м при об/мин	304 при 5300	243 при 4000	350 при 1500
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/70	Аи-95/60	Аи-95/60
Трансмиссия			
Тип привода	передний		
Коробка передач	8-ст. автоматическая		
Ходовая			
Передняя подвеска	Независимая, типа McPherson рычагах 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.	7	10	7
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD, ESC, TPMS	ABS, EBD, VSC, TPMS	ABS, EBD, DSTC, TPMS
Размер шин	245/45 R18	235/45 R18	235/45 R18
Эксплуатационные показатели			
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	7,9	9,1	6,8
Максимальная скорость, км/ч	230	210	230
Расход топлива, л/100 км			
городской цикл	13,0	8,4	8,6
загородный цикл	6,8	5,5	5,3
смешанный цикл	9,1	6,6	6,5
Стоимость тестируемого автомобиля, гривен	1 221 000	1 405 000	1 402 000
Первое техобслуживание, км	10 000		
Периодичность техобслуживания, км	10 000		



Mercedes-Benz 300SL



ЭЛЕГАНТНЫЙ И ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНЫЙ

Прототип Mercedes-Benz 300SLR

Mercedes-Benz 300SLR
- победитель Ле-Мана
1952 года



Mercedes-Benz является старейшим автопроизводителем в мире и в истории немецкой марки было немало выдающихся моделей. Но, пожалуй, самой известно из них является Mercedes-Benz 300SL. Этот автомобиль опередил свое время и поражает как техническими решениями, так и неординарным дизайном. В этом году 300 SL празднует свое 65-летие.

История Mercedes-Benz 300 SL берет начало в 1950 году. Послевоенная Германия в то время еще лежала в руинах, а ее авто-

мобильная промышленность только становилась на ноги. В сложный период руководство Mercedes-Benz все же приняло сложное решение – вернуться в автогонки. Немецкая команда доминировала в довоенных Гран-при и попыталась вернуть себе былую славу.

Совет директоров компании решил, что к новосозданной Формуле-1 готовиться еще рано и сконцентрировался на кузовном чемпионате Gran Turismo. Чтобы достойно выглядеть на фоне конкурентов нужно было создать абсолютно новый автомобиль. Этим

и занялась команда инженеров во главе с Рудольфом Уленхаутом, прославившимся благодаря победоносным «Серебряным стрелам» Mercedes-Benz W125 и W154. Но денежные средства на разработку были ограничены, поэтому пришлось взять стандартную 3,0-литровую рядную «шестерку» от седана 300 S, которая со всеми доработками развивала не более 175 л. с. Впрочем, недостаток мощности взяли компенсировать малым весом.

Уленхаут разработал легкую трубчатую стальную раму, благодаря которой масса

Прототип серийного Mercedes-Benz 300 SL,
1953 год



**Серийную модель
представили в 1954 году**



купе составила всего 870 кг. Максимальная скорость достигла 240 км/ч. Улучшить управляемость была призвана независимая подвеска всех колес. Но ради увеличения жесткости конструкции пороги кузова пришлось сделать очень высокими и широкими. Чтобы облегчить посадку и высадку, были установлены поднимающиеся вверх двери – как на некоторых самолетах.

Было решено, что за руль купе сядут бывалые довоенные ассы Герман Ланг и Карл Клинг. Гоночный дебют новинки, которую назвали Mercedes-Benz 300 SL Competition Coupe, пришелся на 1952 год. В первой же гонке – итальянской Mille Miglia серебристые автомобили заняли второе и четвертое места. Затем последовали победы в Гран-при на знаменитом автодроме Нюрбургринг, 24-часовой гонке в Ле-Мане и сложном мексиканском ралли Carrera Panamericana.

Mercedes-Benz вернул себе славу, но 300 SL так бы остался чисто гоночным авто-

Поднимающиеся вверх двери – самая яркая черта дизайна 300 SL



Автомобиль развивал скорость до 260 км/ч





Салон декорирован кожей и полированным металлом



Для удобства посадки и высадки руль сделали откидным



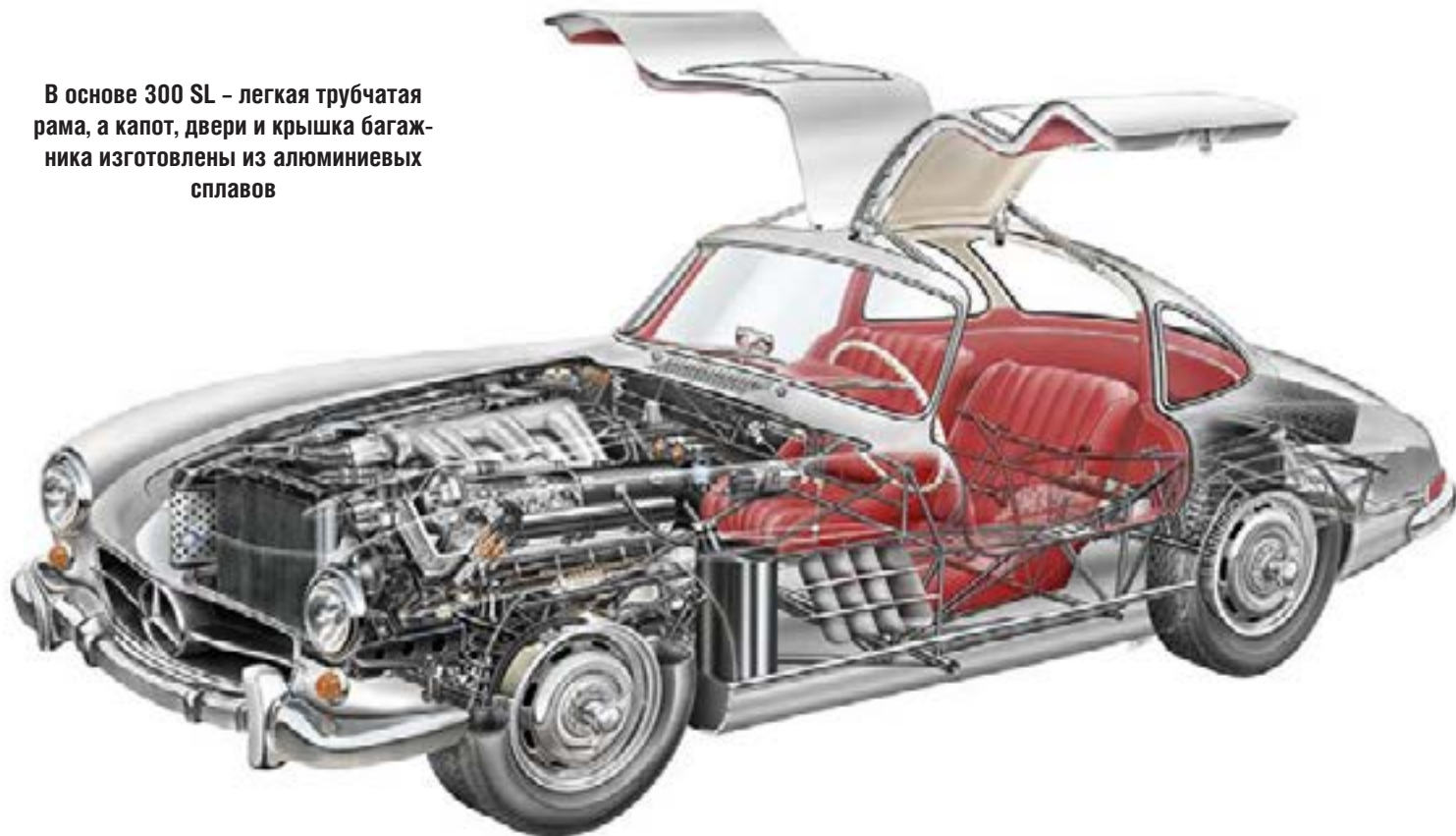
Благодаря непосредственному впрыску топлива мощность 3,0-литровой «шестерки» составила 215 л. с.

мобилем, если бы не американский автодилер Макс Хоффман. Он любил европейские спортивные модели и занялся их импортом в США. Именно Хоффман обратился к совету директоров Mercedes-Benz с предложением начать серийное производство купе и заявил, что оно станет очень популярным в Америке. К его совету прислушались и начали работы над серийной моделью.

Естественно, новый Mercedes-Benz должен был стать символом возрожденной марки, вернуть ей потерянные имидж и авторитет. Он просто не мог быть дешевым. Поэтому салон декорировали дорогой красной кожей и полированным металлом, установили комфортабельные сиденья, добавили радиоприемник, часы, специальные чемоданы для перевозки багажа (стандартный багажник был маленьким и большую его часть занимало запасное колесо). Рулевое колесо сделали откидным, чтобы сделать посадку и высадку еще удобнее. Все это увеличило массу до 1310 кг и стало понятно, что такому 300 SL не хватает мощности. Не помогла установка капота, дверей и крышки багажника из алюминиевых сплавов.

Резервы для модернизации 3,0-литрового двигателя были исчерпаны, и тогда Рудольф Уленхаут принял смелое решение – оснастить мотор непосредственным впрыском топлива. Сложная технология была разработана в Mercedes-Benz еще до войны и уже была опробована на самолетах Messerschmitt Bf 109, но ранее никто не рисковал применять ее в автомобилях. За счет впрыска мощность «шестерки» подскочила до 215 л. с. при 5800 об/мин, а максимальный крутящий момент составил 275 Н•м при 4600 об/мин. С 4-ступенчатой механической коробкой переключения передач разгон до 100 км/ч занимал около 8 с. Максимальная скорость составляла 235-260 км/ч, в зависимости от выбранного передаточного числа главной

В основе 300 SL – легкая трубчатая рама, а капот, двери и крышка багажника изготовлены из алюминиевых сплавов



передачи (на выбор предлагали три его вида), то есть 300 SL стал самым быстрым автомобилем в мире. При этом расход топлива оказался меньше, чем у карбюраторных конкурентов – 17 л/100 км.

Презентация серийного Mercedes-Benz 300 SL состоялась 6 февраля 1954 года на Нью-Йоркском автосалоне. Элегантное купе поразило посетителей и стало звездой шоу. Хотя оно стоило около 29 000 марок или 6820 долларов (за эти деньги тогда можно было приобрести шесть Volkswagen Beetle), Макс Хофману удалось собрать приличный портфель заказов. За изящные двери автомобиль называли Gullwing («крыло чайки»). Производство купе длилось три года и за это время выпустили 1400 машин, 1100 из которых ушло в США. Из них 29 – уникальные

**За три года выпустили
1400 купе**



Ограниченной серией выпустили купе с кузовами, полностью изготовленными из алюминиевых сплавов



Гоночный Mercedes-Benz 300 SLR
помог Стирлингу Моссу выиграть
престижную гонку Mille Miglia



Mercedes-Benz W196 – чемпионский
болид Хуана-Мануэля Фанхио



версии с кузовами, полностью изготовленными из алюминиевых сплавов, что делало их легче на 80 кг.

Кстати, двигатель с непосредственным впрыском нашел применения и в гонках. Его форсировали до 290 л. с. и установили на новый 300 SLR, за рулем которого Стирлинг Мосс в 1955 году победил в легендарных гонках Mille Miglia и Targa Florio. А для особых клиентов Рудольф Уленхаут создал два 310-сильных купе 300 SLR, способных развить 290 км/ч.

Кроме того, 2,5-литровую версию инжекторного двигателя установили Mercedes-Benz W196. С ним немецкая команда таки пришла в Формулу-1 и Хуан-Мануэль Фанхио добыл чемпионские титулы в 1954 и 1955 годах.

Обтекаемый Mercedes-Benz 300 SLR
Uhlenhaut Coupe 1955 года



Кабриолет Mercedes-Benz 300 SL Roadster сменил купе в 1957 году



Однако трагическая авария 300 SLR в Ле-Мане (в ней погибли пилот Пьер Левек и 83 зрителя) заставили немецкую марку на несколько десятилетий покинуть автоспорт.

У серийного 300 SL дела обстояли гораздо лучше. Эстафету купе в 1957 принял кабриолет 300 SL Roadster. У него не было оригинальных дверей, но зато автомобиль получил дисковые тормоза передних колес, а мощность двигателя вскоре увеличили до

225 л. с. Помимо стандартной мягкой крыши предлагали жесткий съемный верх. Заодно немного обновили дизайн – у Mercedes-Benz 300 SL Roadster изменены передние фары, бамперы и «жабры» на боковинах. Кабриолет оказался даже популярнее купе: до 1963 года выпустили 1858 автомобилей.

Mercedes-Benz 300SL выполнил свою миссию – возродил славу немецкой компании. Он стал популярным среди элиты: купе

и кабриолеты 300 SL приобрели актеры Софи Лорен, Элизабет Тэйлор, Кларк Гейбл, Пол Ньюмен, художник Пабло Пикассо. Сейчас этот автомобиль в хорошем состоянии сложно приобрести меньше, чем за миллион долларов, а стоимость отдельных экземпляров превышает 4,6 миллиона. Модель действительно стала легендарной и неудивительно, что XXI веке у нее появились преемник – Mercedes-Benz SLS AMG.

Легендарный Gullwing и его современный преемник Mercedes-Benz SLS AMG



COSMOLADY

ЖУРНАЛ ДЛЯ ЖЕНЩИН

16/2019 1 апреля 2019

ТЕМА
НОМЕРА
**ЛИДЕРСТВО
ЖЕНЩИН**

ПРОЕКТ
Женщины
Украины
в ООН

Процветание
и мысли

**ВЛАДА –
ПЕРВАЯ ЛЕДИ
КАПЛИНА**



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